

DE KONINKLIJKE TREIN

J. VANDENBERGHEN



Uit het jaarverslag dat de minister van Openbare werken aan de kamer van Volksvertegenwoordigers in 1842 voorlegde, blijkt dat de eerste koninklijke berline gebouwd werd in 1841.

Koning Leopold I gebruikte voor zijn verplaatsingen een diligence (1e klas) met twee kasten en een coupé dat in 1842 in dienst gesteld werd. De A3 berline, met drie assen en spaakwielen kwam in dienst in 1848.

Voor de binnenverlichting werden drie grote olielampen gebruikt waarvan het bovenste deel boven het dak uitstak; zo kon de lampenist-acrobaat ze van buitenaf onderhouden zonder de inzittenden te

moeten storen en konden ook de verbrandingsgassen weg.

Van de veertig twee-assige rijtuigen door de werkhuizen Carels in 1864-1865 geleverd, werd er één als berline BI (salonrijtuig) in dienst gesteld.

De koninklijke trein van Leopold II bestond uit de gala-berline A1, een draaistelrijtuig gebouwd in 1883, en afhankelijk van de behoefte, aangevuld met andere koninklijke rijtuigen (A2, A3, A4, BB1, BB2... BB6, C1, C2, D1... D4, E1... E5).

Rond de eeuwwisseling bereikte het luxetreinverkeer, dat door de Internationale Slaapwagenmaatschappij verzekerd werd, zijn hoogtepunt. De salonrijtuigen met al hun

DE GROTE EETKAMER IN
LODEWIJK XVI-STIJL VAN DE
KONINKLIJKE TREIN VAN
LEOPOLD II.



m TAFEL UIT MAHONIEHOUT MET
TAPIJT DAT DE KOPWAND VAN
HET GROOT SALON VERSIERT
(SALONRIJTUIG).

GD KLEINE EETKAMER UIT
VERGULD LEDER MET KRISTALLEN
LAMP (EETKAMERRIJTUIG).

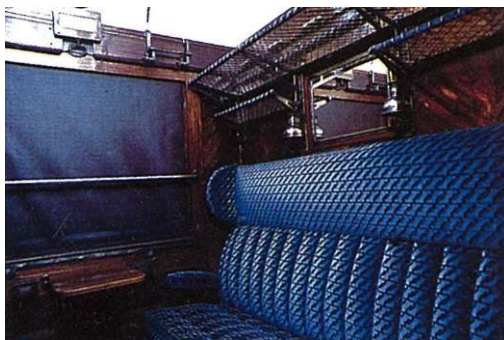
GÖ STOEL UIT MASSIEF
MAHONIEHOUT MET BRONZEN
BESLAG (RESTAURATIERIJTUIG).

comfort (trouwens blikvangers op de Wereldtentoonstelling van 1900 te Parijs) troffen niet alleen de gewone burger, die nog in houten kisten vervoerd werd, maar ook koning Leopold II. Vandaar de opdracht in 1901 aan de Internationale Slaapwagenmaatschappij voor de bouw van een koninklijke berline, die de toenmalige normen voor luxe-rijtuigen zou evenaren. Dit voertuig is, bij het begin van deze eeuw, een toonbeeld inzake comfort en afwerking.

Zo wordt o.m de elektrische verlichting via een accumulator gevoed door een op de as gekoppelde dynamo.

In 1905 werd de samenstelling van de koninklijke trein aangevuld met een gala-rijtuig (A3), een eetkamerrijtuig voor het personeel (A5) en een ligrijtuig (A4).

Onder koning Albert werd aan de koninklijke trein in 1912 een salon- en eetkamerrijtuig



(BI) en een ligrijtuig (A3) en in 1913 twee pakwagens met ligafdeling (A6, A7) toegevoegd

Eind 1937 bestond het bijzonder materieel, gebruikt voor verplaatsingen van de koninklijke familie uit 7 draaistelrijtuigen en 3 pakwagens. Dit houten materieel dateerde nog van voor de Eerste Wereldoorlog en werd voor het laatst gebruikt op 21 en 24 november 1938 voor de officiële reis van koning Leopold III aan het Hof der

Nederlanden. Intussen had de raad van beheer van de NMBS op 11 december 1937 geoordeeld dat de koning niet langer met dergelijk verouderd materieel vervoerd kon worden. De verplaatsingen van de koninklijke familie zouden voortaan dan ook gebeuren met drie metalen rijtuigen (salon-, restauratie- en slaaprijtuig) te bouwen door CW Mechelen.

III DE DUBBELE INKOMDEUR VAN HET RESTAURANT, MET TWEE SPIEGELCOMMDES ERNAAST (RESTAURATIERIJTUIG).

GD EEN KIEKJE IN HET SLAAPRIJTUIG.

GO BINNENZICHT VAN HET RIJTUIG NR 4 (11-RIJTUIG UIT 1933 DAT OMGEBOUWD WERD).

HI MEUBEL MET NEERKLAPBAAR TAFELBLAD, VERSIERD MET INLEGWERK UIT VERSCHILLENDE HOUTSOORTEN (SALONRIJTUIG BI).