

DE INTERNATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN DE SLAAPWAGENS *en* DE GROTE EUROPESE EXPRESSEN

De stoutmoedige onderneming van G. Nagelmackers.

In 1876, was het spoor nog in zijn jeugdjaren en legde het de laatste hand aan de stalen banden die het over de verschillende streken van Europa uitwierp. Binnen de grenzen van elk land werden de verplaatsingen vergemakkelijkt dank zij de ontwikkeling van deze nieuwe vervoerwijze. Maar de menigvuldigheid der netten, die allen behept waren met eigen technische kenmerken, veroorzaakte herhaaldelijk reisonderbrekingen, die o. a. het overschrijden van de grenzen ingewikkeld maakten. Om van het ene naar het andere land te gaan, moest men een ontelbaar aantal keren van trein veranderen. Het rollend materieel was, bovendien, in zijn beginstadium gebleven en er was niets voorzien om de reizigers tijdens lange afstanden een comfort te verschaffen waarop ze zich verlaten konden.

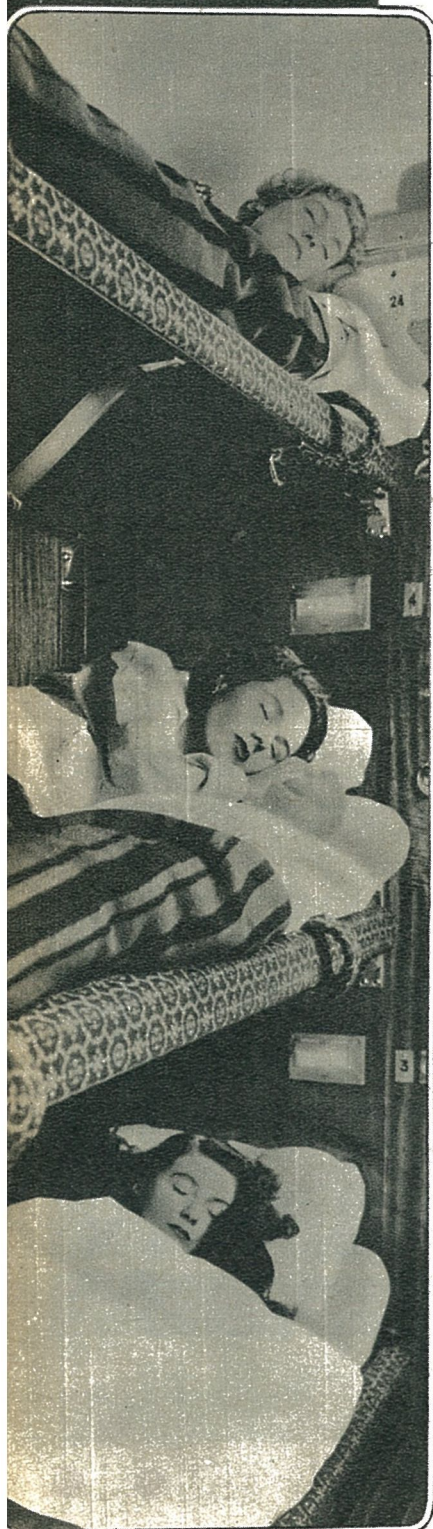
Al was het spoor reeds bekwaam grote diensten te leveren op gewestelijk plan, toch was het nog veruit niet bij machte om doorlopende en praktische vervoeren over lange reiswegen te verzekeren. De stoutmoedige onderneming van Georges Nagelmackers zou een einde stellen aan deze afscheiding en Europa openstellen voor een nieuw tijdvak op vervoergebied.

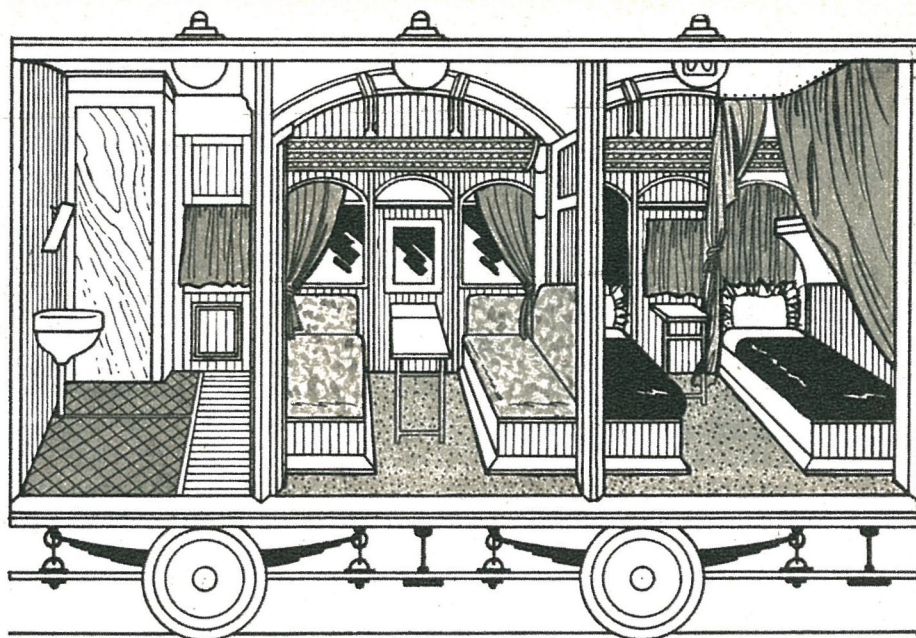
Onder de indruk van de uitslagen die hij ondervonden had tijdens zijn reis in Amerika, waar de slaapwagens sedert verscheidene jaren in gebruik waren, had Georges Nagelmackers, kort vóór 1870, eraan gedacht deze verwezenlijking ook in Europa ingang te doen vinden. Hij begreep van in het begin dat een dergelijke organisatie op internationaal plan moest tot stand gebracht worden en ondernomen worden door een enkele gespecialiseerde maatschappij, die onafhankelijk zou staan van de spoorwegmaatschappijen. Nadat hij in 1872 in België de eerste slaapwagens met twee assen, een lengte van negen meter en een gewicht van dertien ton had laten bouwen, stichtte hij, in 1873, te Luik, een kleine maatschappij voor de exploitatie van die rijtuigen die, eerst, tussen Parijs en Oostende reden, daarna tussen Parijs en Keulen, Parijs en Wenen.

Het park breidde zich zeer vlug uit en omvatte 58 rijtuigen, waarvan sommige een zeer merkbare vooruitgang vertoonden op de eerste voertuigen. Aangemoedigd door het succes van zijn poging, stichtte Georges Nagelmackers



G. Nagelmackers.





Doorsnede van een sectie van een slaapwagen n° 60 van 1878.

op 4 december 1876, te Brussel de Internationale Maatschappij van de Slaapwagens (die, een weinig later, de « Internationale Maatschappij van de Slaapwagens en de Grote Europese Expressen » werd), een maatschappij met een kapitaal van vier miljoen frank, waarvan koning Leopold II een der voornaamste aandeelhouders was.

De Maatschappij heeft steeds haar Belgisch karakter behouden en haar rijtuigen, versierd met twee aanzienlijke leeuwen — een herinnering aan de « Belgische Leeuw » — verspreiden de faam van het land dat het initiatief nam voor deze mooie onderneming.

Namen die doen dromen...

Sedert 1876, hebben de Europese spoorwegen achtereenvolgens, na de eerste slaapwagens, de eerste spijswagens zien rijden en daarna een bestendig toenemend aantal « grote expressen » die de meest verscheiden landen verbonden en, in eenzelfde stel, die twee bronnen van comfort verenigden : bedden en restaurant, waardoor de reizigers de indruk bewaarden van « thuis » te zijn, in weerwil van de lengte der ritten.

Sommige van deze treinen, waaronder de « Oriënt-Expres », die voor het eerst afstanden als die van Parijs naar Istanboel aflegde (meer dan 3.000 kilometer), speelden een eerste rangsrol in de rechtstreekse verbindingen tussen de grote hoofdsteden en in het nader tot elkaar brengen van de staten.

De « Oriënt-Expres », ingehuldigd in 1883, werd opgevolgd door de « Kales-Nizza-Rome-Expres », de « Sud-Expres », de « Ostende-Wenen-Oriënt-Expres » en tal van andere treinen, zodat de Maatschappij, in 1914, over 1.600 rijtuigen beschikte die het ganse Europese vasteland (behalve Zweden en Noorwegen) en Egypte doorkruisten.

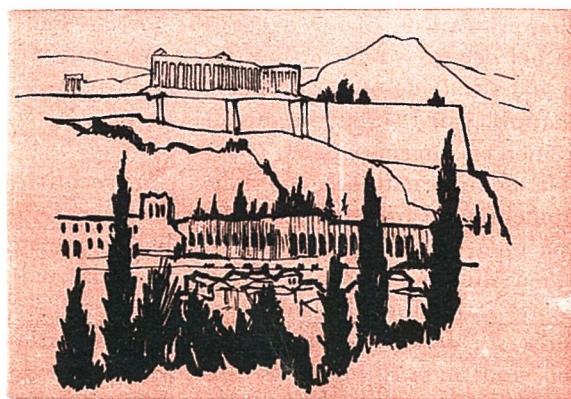
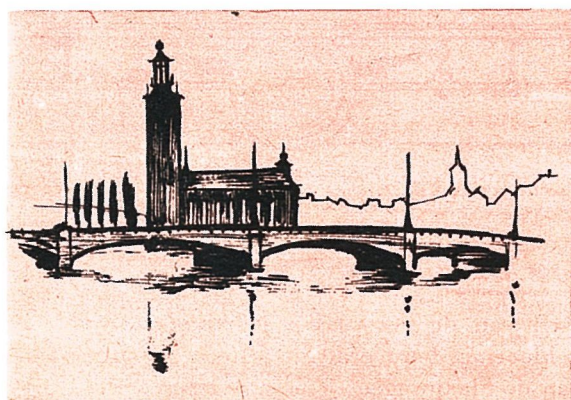
Van 1918 tot 1939.

In weerwil van de verwarring veroorzaakt door de eerste wereldoorlog, heroverde de Internationale Maatschappij van de Slaapwagens haar vroegere rang en ontwikkelde zich, na de wapenstilstand, met een grote snelheid. Immer aan de spits op technisch gebied, huldigde zij, van 1922 af, de eerste treinen in die alleen uit metalen rijtuigen met blauwe kast waren samengesteld en een tot dan ongeëvenaard comfort boden. Bij de lijst van de grote expressen voegden zich nog, van 1926 af, de nieuwe diensten van de Pullmanrijtuigen.

In 1939, beschikte de Maatschappij van de Slaapwagens over een park van 806 slaaprijtuigen, 661 spijswagens, 133 Pullmanrijtuigen, 138 pakwagens, hetzij in totaal 1.738 rijtuigen die 24 landen van Europa, Noord-Afrika, Centraal-Afrika, Egypte, Aziatisch Turkije, Syrië en Palestina doorkruisten.

Na 1945.

In de loop van de oorlog van 1939 tot 1945, onderging de Maatschappij van de Slaapwagens nog meer schade dan tijdens het eerste wereldconflict. Maar, ondanks het verlies van 400 vernielde of verdwenen voertuigen, heeft de Maatschappij, van 1945 af, de meeste van haar vooroorlogse treinen en internationale diensten opnieuw ingericht. Indien de internationale toestand haar verplicht heeft de binnenlandse lijnen in een groot deel van Centraal-Europa op te geven, dan laat zij toch nog immer treinen rijden die heimweevolle namen dragen, zoals « Oriënt-Expres », « Arlberg-Oriënt-Expres », « Simplon-Oriënt-Expres ». In de samenstelling van deze internationale treinen vindt men rechtstreekse slaapwagens die de landen van West-Europa verbinden, enerzijds, met We-



nen, Boedapest en Boekarest, anderzijds, met Belgrado, Sofia, Athene en Istanboel, en dit laatste baanvak is de inleidende etappe op de eveneens rechtstreekse reisweg Istanboel-Bagdad met de « Taurus-Expres ».

Als we hieraan toevoegen dat de « Nord-Expres » en de « Scandinavië-Italië-Expres » voortaan rechtstreekse slaaprijtuigen omvatten die Stockholm en Oslo met Parijs en Stockholm met Rome verbinden, en indien we een blik werpen op de diensten voor slaaprijtuigen en spijswagens die ingehuldigd werden in Senegal (Dakar-Bamako), in Guinea (Conakry-Kankan), aan de Ivoorkust (Abidjan-Bobo Dioulasso), in Dahomey (Cotonou-Tchaourou) en in Kameroen, dan kunnen we ons een idee vormen van het huidige actieterein der rollende diensten van de Maatschappij. In weerwil van de langs haar weg opeengestapelde moeilijkheden en van de ongunstige omstandigheden, laat zij geen gelegenheid voorbijgaan om, overal waar dit mogelijk is, haar verbazingwekkende levenskracht te doen gelden.

Een mooie levenskracht

Deze levenskracht wordt op treffende wijze in het licht gesteld door de volgende cijfers :

Het materieel bestaat uit 775 slaaprijtuigen, 328 spijswagens, 61 Pullmanrijtuigen en 31 pakwagens, hetzij een totaal van 1.195 rijtuigen. Met dit minder belangrijk park van rollend materieel, heeft de Maatschappij, in 1959, in de slaaprijtuigen 2.172.000 reizigers vervoerd tegen 1.350.000 in 1938, zij heeft 5 miljoen eetmalen opgediend tegen 3.500.000 in ditzelfde referentejaar.

De gunst die de slaaprijtuigen genieten bij de reizigers is dus ruim toegenomen sedert de oorlog. Deze vermeerdering is, onder andere, te danken aan het groeiend succes van de wintersporten die, in de eerste maanden van het jaar, het verkeer doen aangroeien tot een peil dat kan vergeleken worden met dat van de maanden van het zomerseizoen.

De Maatschappij blijft niettemin onophoudelijk voortzoeken naar nieuwigheden die het comfort van het reizen per spoorweg kan doen toenemen voor al de categorieën van de cliënteel. In die zin heeft zij een type van slaaprijtuig laten bouwen dat twintig afdelingen voor één persoon omvat en heeft zij trapsgewijs de dienst van de « toeristische » slaapwagens uitgebreid (286.000 reizigers van deze categorie in 1958).

Zij heeft tevens met succes de reizende verkoopdienst uitgebreid in de treinen zonder spijswagen.

Tenslotte, heeft zij het experiment van de « auto-treinen » doorgevoerd, waardoor de automobilisten het voordeel genieten van, na een nachtrust, samen met hun rijtuig aan de drempel van de toeristische streken toe te komen.

In dienst van het toerisme

Daar zij aan de reiziger een voortdurend comfort wil geven zowel tijdens de reis als in de verblijfplaats, verzekert de Maatschappij van de Slaapwagens het beheer van een zeker aantal hotels en buffetten, gelegen op de lijnen die doorlopen



worden door haar rollende diensten (Toulouse, Oostende, Innsbruck, belangrijke stations van Noord- en West-Afrika, enz.) alsook in Kongo. Zij beheert restaurants in talrijke luchthavens (Le Bourget, Orly, Lyon, Innsbruck, Noord-Afrika, enz.).

Zij leidt ook een uitgebreid net van reisagentschappen waarvan de bedrijvigheid zich uitstrekt tot al de takken waardoor de verplaatsingen kunnen bevorderd worden (spoorwegbiljetten en slaapwagenbijslagen, luchtvaart en scheepvaart, automobielen, individuele en groepsreizen, huur van kamers in de hotels, wissel, enz.).

Dit net omvat meer dan 170 agentschappen verdeeld, niet alleen over de streken die door de rollende diensten van de Maatschappij doorlopen worden, maar tevens over Centraal- en Zuid-Amerika.

Dank zij de nauwe banden die haar verbinden met « Thos. Cook & Son Ltd », heeft de Maatschappij van de Slaapwagens, in feite, op dit gebied een nog ruimere invloedzone. Meer dan 400 « Wagons-Lits/Cook »-agentschappen oefenen hun activiteit uit over de ganse wereld.

De organisatie

Ondanks de uitgebreidheid van haar actieterrain, dat het grootste gedeelte van Europa omvat en zich ook uitstrekt tot andere vastelanden, bestaat de Maatschappij uit een gecentraliseerd organisme waarin de eenheid van politiek en doctrine verzekerd wordt door de algemene directie, die wegens overwegingen van aardrijkskundige aard te Parijs gevestigd werd, met dien verstande dat de Maatschappelijke zetel te Brussel evenwel belangrijke activiteiten behouden heeft.

In elk land zijn directies of vertegenwoordigingen, die rechtstreeks afhangen van de algemene directie, belast met het beheer van de exploitatie der diensten. Zij worden toevertrouwd aan landzaten die over een georiënteerd en gecontroleerd initiatief beschikken waardoor zij de ontvangen richtlijnen aan de plaatselijke omstandigheden kunnen aanpassen.

Deze organisatie, die met een grote soepelheid en een gewisse doeltreffendheid werkt, heeft tussen de ambtenaren van alle nationaliteiten menselijke betrekkingen van een zeldzame hoedanigheid helpen ontwikkelen ; zij hebben de Maatschappij in staat gesteld de voor een internationale onderneming bijzonder te duchten beproeving van twee wereldoorlogen te doorstaan en tevens het essentiële van haar structuur te vrijwaren.

Haar internationale geest

De Maatschappij van de Slaapwagens heeft niet alleen voortreffelijk werk geleverd op het gebied van het vervoer per spoor, zij heeft zich tevens geplaatst aan de spits van de Europese gedachte en opbouw door de oprichting van een internationaal organisme dat merkwaaardige bewijzen van zijn stevigheid heeft geleverd.

Rekening houdend met de sfeer en de strekkingen die thans heersen, is het zonneklaar dat haar verleden, haar tradities, haar wereldverbreiding, haar huidige veelzijdige mogelijkheden en de belangrijke plaats die zij inneemt in de internationale spoorweguitrusting haar een afdoende reden geven om voort te bestaan en haar talrijke bedrijvigheden nog in ruime mate uit te breiden.

Zij biedt een concreet voorbeeld van een organisme dat, sedert meer dan 80 jaar, doeltreffend werkt met een





Europese « modus vivendi ». Terwijl de meeste geesten streven naar de bouw van een verenigd Europa, maar zeer vaak twijfel ondervinden betreffende de werkelijke verwezenlijking van deze eenheid, zouden tal van hen er belang bij hebben aandachtig dit experiment van meer dan drie vierde eeuw te overwegen.

Het reizend personeel

De bedienden van de maatschappij staan in dienst van de cliënteel met de bezorgdheid het reizen gemakkelijker en aangenamer te maken. De controleurs, de conducteurs van de slaaprijtuigen, de kelners-ontvangers van de spijswagens en de pullmans, de kelners, de koks en de reizende verkopers maken deel uit van de grote familie der spoormannen.

Sommigen, immer op de been, immer lopend achter hun evenwicht, verzekeren, op deze treinen, vier of vijf reeksen middagmalen, drie reeksen avondmalen waarbij nog dienen gerekend de diensten voor ontbijt en consumptie, terwijl de koks, in hun kombuis, slag leveren met hun pannen en op hete kolen schijnen te dansen. Onder de verantwoordelijkheid van een kelner-ontvanger, vormt dit reizend personeel ploegen die zelden ontbonden worden en waarin een geest van solidariteit en een beroepsgeweten heersen die al de mannen van het spoor gans bijzonder kenmerken.

Richard MINNE

INTERNATIONALE TREINEN

*Laat vrije baan aan de internationale treinen :
zij schonken 't zelf-vertrouwen weer aan een geslacht,
dat kroop in ossewagens en in palankijnen,
en nu aan 140 ijlt doorheen de nacht.*

*In de internationale treinen wordt geboren
de broederschap, die men bij pond en dollar meet,
Armstrong and Vickers, de trust van 't koren,
de nieuwe nationaliteiten waar niemand van weet.*

*Laat vrije baan aan de internationale treinen :
zij schuiven de toekomst open als gordijnen,
en brengen ons reukwerk, guano en schoenen,
den Volkenbond en appels voor citroenen.*