

DE COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS

K. DE STOOP



DE OPRICHTING VAN DE MAATSCHAPPIJ

Het initiatief tot oprichting werd genomen door Georges Nagelmackers, een bankierszoon uit Luik, die tijdens een reis door Amerika zo onder de indruk was gekomen van het treincomfort, dat hij in Europa iets gelijkaardigs tot stand wilde brengen. In 1872 liet hij in België de eerste slaaprijtuigen bouwen die ingezet werden tussen Oostende en Berlijn en kort daarop tussen Parijs – Keulen en Parijs – Wenen. Vier jaar later, nl. op 4 december 1876, richtte hij te Brussel de Compagnie Internationale des Wagons-Lits op, met een beginkapitaal van 4 miljoen frank. In 1883 bracht de Compagnie de eerste grote internationale trein, de Oriënt Express, ten tonele tussen Parijs en Wenen. De maatschappij breidde snel uit, eerst in Europa en later ook in Azië en Afrika. Aan de vooravond van WO I telde ze zowat 1 600 rijtuigen, die over bijna gans Europa, net inbegrip van Rusland, reden. Steeds meer landen werden door de maatschappij bediend: Syrië, Egypte, Palestina, Turkije, China...

Ze beperkte haar activiteiten niet alleen tot de spoorweg, maar was ook actief in het toerisme. Het toerisme was nl. niet aan haar aandacht ontsnapt en ging een belangrijke rol spelen in haar activiteiten, mede door de nieuwe band met de Cook Maatschappij.

DE IDEEEN VAN NAGELMACKERS

Nagelmackers wilde de Europese spoorwegreizigers hetzelfde comfort bieden als dat wat in Amerika bestond. Zo waren zijn eerste inspanningen gericht op het bouwen van «opschikhokjes», in comfortabele slaapwagens die ingeschakeld konden worden in internationale treinen.

Pas later kwam hij op het idee om ook volledige maaltijden aan de reizigers aan te bieden om te voorkomen dat er in de stations moest gestopt worden. Zo zag het restauratierijtuig het daglicht, een tot dan toe ongekende en zeer originele formule. Nog later werden de salonrijtuigen, de zgn. Pullmannrijtuigen ingevoerd.

Van bij het begin moest Nagelmaekers rekening houden met de specifieke eisen van het Europese publiek nl. kleine, afzonderlijke compartimenten voor één of twee personen, die met elkaar in verbinding stonden. Want de grote Amerikaanse slaapzalen sloegen helemaal niet in bij het verfijnde en aan traditie gebonden Europese publiek. Door te opteren voor een rijtuig met kleine, afzonderlijke compartimenten, verminderde evenwel de capaciteit van het rijtuig.

DE EERSTE RIJTUIGEN

De eerste slaaprijtuigen werden gebouwd in 1872-1873. Hoewel ze nog geen draaistel hadden zoals de Amerikaanse rijtuigen, waren er reeds opmerkelijke verbeteringen t.o.v. het materiaal dat toen op de Europese netten spoorde. Zo hadden ze twee wagenassen en wielen met houten schijven; de kast rustte op het chassis d.m.v. een ring uit rubber.

De rijtuigen werden verdeeld in drie compartimenten die met elkaar in verbinding stonden door een lange centrale gang, waarop een dwarsgang uitkwam die toegang gaf tot de twee toiletten.

Elk compartiment bestond overdag uit vier comfortabele zetels die 's nachts omgebouwd konden worden tot twee ligplaatsen. De twee ligplaatsen boven, evenals het beddegoed werden met riemen tegen het plafond gehouden.

De verlichting gebeurde met raapolie, of met verbeterde mineraalolie; voor de verwarming werden meestal briquetten gebruikt.

In 1873-1874 werden nieuwe rijtuigen gebouwd met twee of drie wagenassen, doch qua indeling en inrichting veranderde er weinig. Ze waren wel wat ruimer zodat ze gebruikt konden worden door twee of vier personen, naargelang er in eerste of tweede klas gereisd werd.

In sommige rijtuigen was er reeds gasverlichting, hoewel er in de meeste nog mineraalolie gebruikt werd.

Verwarming gebeurde door een thermosifon met warmwatercircuit waardoor een buizenstelsel doorheen het rijtuig noodzakelijk was. In de nieuwe rijtuigen werd dit systeem verder verbeterd en vereenvoudigd.

In 1875 ontwikkelde de Compagnie een nieuw rijtuigtype met drie assen dat plaats bood aan twaalf personen. Er waren twee compartimenten voor vier en twee voor twee personen, met daarlangs een gang.

De dwarsgang werd behouden, maar bevond zich nu aan het uiteinde van de centrale gang waar eveneens de twee toiletten en het opschikhokje voor dames waren; de lavabo's waren voorzien van koud en warm water. Aan de uitrusting, de ophanging of de verwarming werd verder niets gewijzigd, alleen de gasverlichting werd uitgebreid.

Tussen 1878 en 1881 verschenen de eerste rijtuigen met een weliswaar nog open platform op de uiteinden. Er was plaats voor 12 of 14 personen in compartimenten van vier of twee met ligplaatsen boven- en beneden. Nieuw was een opklapbaar tafeltje onder het venster en tussen het uiterste compartiment en het platform bevond er zich een toilet met lavabo.

In 1883 bracht de Compagnie de eerste grote internationale trein, de Oriënt Express, ten tonele tussen Parijs en Wenen.

Nagelmackers wilde de Europese spoorwegreizigers hetzelfde comfort bieden als dat wat in Amerika bestond.

GEORGES NAGELMACKERS





CIWLT

T.F. ROOSEVELT, DE PRESIDENT VAN DE V.S.
INTERIEUR VAN EEN LUXE-TREIN UIT 1912.

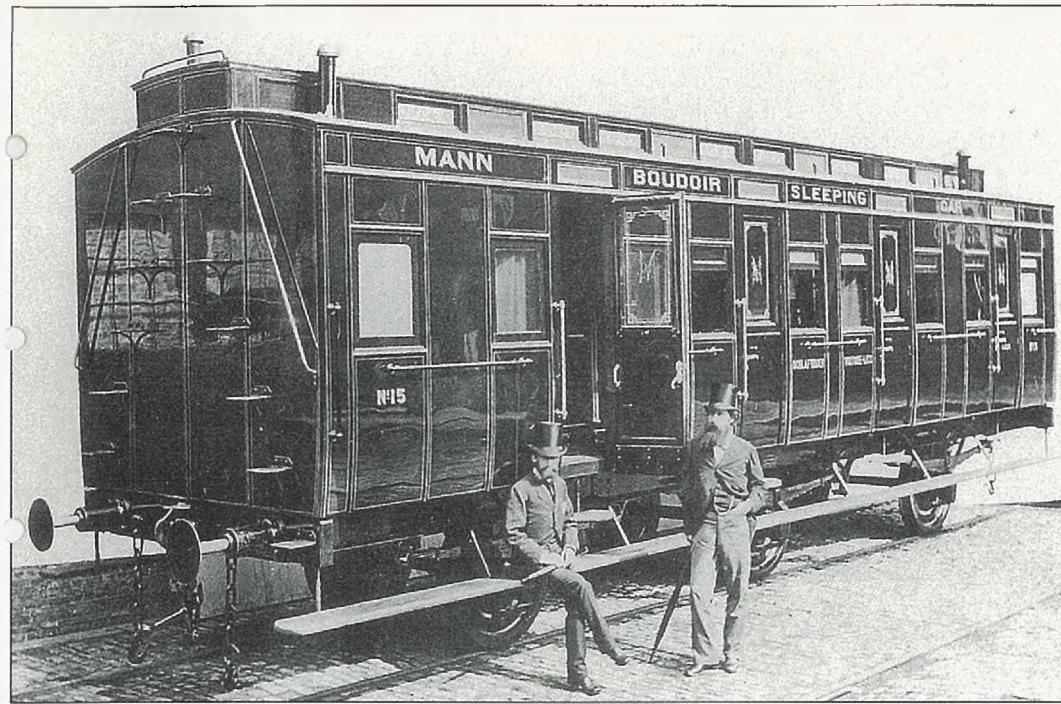
RIJTUIG VAN DE WENEN - NICE EXPRESS UIT 1896.



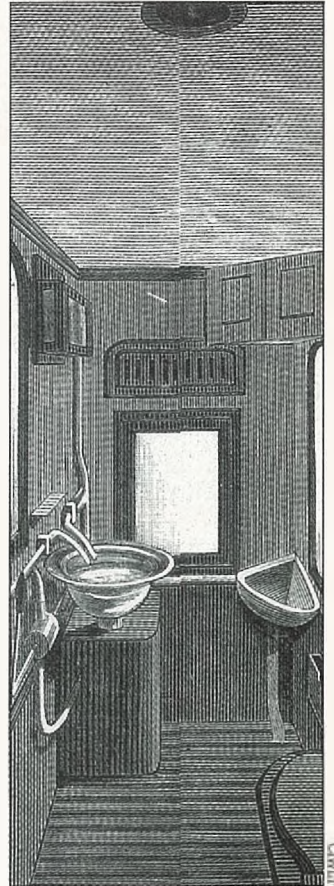
CIWLT



CIWLT



De rijtuigen van de luxueuze Transsiberië Express werden door de Compagnie Internationale des Wagons-Lits zo ingericht dat de reizigers tijdens de 8 dagen durende reis toch een maximum aan comfort hadden.



INTERIEUR VAN EEN SLAAPRIJTUIG
VAN WELEER.

SLAAP- EN ZITRIJTUIGEN

Rond 1880 drongen verschillende spoorwegmaatschappijen er bij de Compagnie op aan op de slaapwagens van gewone zitplaatsen 1e en 2e klas te voorzien. Daartoe werd een nieuw rijtuigtype ontworpen met drie wagenassen en open platform. Via een centrale gang kon je naar de slaapvertrekken: een compartiment met vier plaatsen, drie met twee plaatsen en twee met drie en ook zes zitplaatsen. Het comfort was minstens even groot als dat van de eersteklasrijtuigen in de gewone reizigerstreinen.

Geleidelijk aan verbeterde ook de ophanging van de rijtuigen door het gebruik van speciale veren en ringen, waardoor het rijden aangenamer werd.

In 1880 werden de eerste rijtuigen voor Rusland gebouwd. Ze waren breder en langer dan de rijtuigen voor normaalspoor en boden plaats aan veertien personen, met compartimenten voor twee en drie. Vanwege de temperatuur aldaar, werd besloten gesloten platformen te bouwen van waaruit je via een bruggetje het volgende rijtuig kon bereiken.

Om de grote koude nog beter buiten te houden, bestond de kast uit dubbele houten planken met daartussen geperst karton en waren al de ramen voorzien van dubbel glas.

EEN REVOLUTIONAIRE NIEUWIGHEID

In 1880 zette de Compagnie Internationale des Wagons-lits het eerste rijtuig met draaistel in op de lijn Frankfurt - Berlijn. Onmiddellijk was er van verschillende spoorwegnetten tegenkating tegen deze

nieuwigheid, hoewel de veiligheid en de stabiliteit van het voertuig, ook bij een hogere snelheid, zelfs de hevigste tegenstanders overtuigde.

In 1883 nam de Est Français deze nieuwe rijtuigen aan in de samenstelling van de Oriënt-Express en de Compagnie rustte vanaf dat ogenblik alle rijtuigen uit met dergelijke draaistellen. Het waren deze rijtuigen waarop voor het eerst de soufflet werd ingevoerd.

DE RESTAURATIERIJTUIGEN

Onder de eerste rijtuigen met draaistel bevond zich ook de restauratiewagen. De directe voorloper ervan was een omgebouwd derdeklasrijtuig van de Chemin de fer d'Anhalt.

De maaltijden werden nog niet ter plaatse bereid, maar in korven geleverd door de buffetten langs de reisweg. Het restauratierijtuig nr. J07 met drie draaistellen dateerde van 1882 en had twee eetzalen, voor rokers en voor niet-rokers, gescheiden door de keuken en toegankelijk via platformen op het uiteinde van het rijtuig.

De wanden en de stoelen waren versierd met Corduaans leder, de gordijnen lichtblauw gekleurd en het platform was geschilderd en versierd op zijn Italiaans.

De stabiliteit van deze rijtuigen was echter niet zo best, zodat de maaltijden niet op een aangename manier genuttigd konden worden. Dit was niet meer het geval met de nieuwe rijtuigen, die tevens een grotere capaciteit hadden. De indeling in twee zalen bleef behouden; soms werd de kleinste omgebouwd tot een salon, al dan niet voor rokers, zoals op de Oriënt-Express. De kast was nog steeds van hout - overwegend teak -

Geleidelijk aan verbeterde ook de ophanging van de rijtuigen door het gebruik van speciale veren en ringen, waardoor het rijden aangener werd.

Bij het begin van de jaren 1890 werden bijna alle rijtuigen verlicht met verrijkt gas, een systeem dat wel duurder was dan de andere, maar een gelijkmatige lichtverspreiding bood.

maar ook eik en den werden gebruikt; het chassis was gedeeltelijk van ijzer. Bij het begin van de jaren 1890 werden bijna alle rijtuigen verlicht met verrijkt gas, een systeem dat wel duurder was dan de andere, maar een gelijkmatige lichtverspreiding bood. Bovendien was het regelbaar en gaf het acetyleen driemaal meer licht dan vroeger.

UNIEKE RIJTUIGEN

In 1897 werd door de Compagnie een uniek rijtuig in dienst gesteld dat de naam Koninklijk Rijtuig meekreeg. Het werd gebruikt voor de verplaatsing van staatshoofden en officiële bezoeken. Het platform was omgebouwd tot een terras in glas dat fungeerde als salon. Verder waren er een groot salon, twee compartimenten met bed en WC, een compartiment met twee bedden en WC en een met vier bedden voor het personeel. De verlichting gebeurde reeds elektrisch.

Eind 1899 werden geïsoleerde rijtuigen in dienst genomen waarvan de bekendste ongetwijfeld de slaaprijtuigen voor Egypte waren. Wegens de grote hitte aldaar moesten ze de reizigers een maximum aan ruimte bieden, zodat de bedden onderaan in dwars- en bovenaan in langsrichting opgesteld werden. In die rijtuigen werd voor het eerst elektrische verlichting gebruikt op basis van het Stone-systeem. De energie werd geleverd door een dynamo en opgeslagen in een accumulator. Hierdoor kon elk rijtuig afzonderlijk bediend worden. De rijtuigen van de luxueuze Transsiberië Express werden door de Compagnie Internationale des Wagons-Lits zo ingericht dat de reizigers tijdens de acht dagen durende reis toch een maximum aan comfort hadden.

Zo was de isolatie optimaal door het gebruik van dubbele plankenvloer en dubbele beglazing. Naast de slaap- en restauratiewagens stonden ook een salonrijtuig in Louis XVI stijl, een gymnastiekzaal, een kapsalon, een volledige badkamer met massagekamer en een apotheek ter beschikking en bevatte de pakwagen o.a. een provisiekamer met ijskast.

AAN DE VOORAVOND VAN WO I

Tussen 1900 en 1914 verdwenen in de slaaprijtuigen de compartimenten voor vier personen; en vanaf nu waren de meeste voorzien van negen compartimenten voor twee personen. Nieuw was ook een ventilatiesysteem dat bestond uit beweegbare glazen plaatjes, ingebouwd in het bovenste venster, zowel bij de slaap- als de restauratierijtuigen.

De meeste restauratierijtuigen hadden tafeltjes voor twee en vier personen en een

apart salonnetje waar voor enkele personen opgediend kon worden.

Vanaf 1908 werd het chassis, tot dan gedeeltelijk uit hout en ijzer, vervangen door een volledig metalen chassis. De kast daarentegen was nog steeds uit teakhout. Door de oorlog 1914-1918 werden honderden rijtuigen van de Compagnie vernietigd, opgeëist of gebruikt voor militaire en medische doeleinden. Dit verlies werd slechts gedeeltelijk gecompenseerd door de bouw van een vijftigtal nieuwe rijtuigen.

TUSSEN DE TWEE WERELDOORLOGEN

Vanaf 1922 gebruikte de Compagnie metalen rijtuigen. Deze slaapwagens - type S2 - boden plaats aan zestien personen nl. vier compartimenten voor twee en acht voor één persoon.

De verwarming gebeurde via een dubbel circuit van stoom en warm water, aangevuld met een kolenvuur op de gang.

In elk compartiment bestond de elektrische verlichting uit twee lampen, een nachtlampje en een leeslampje bij elk bed. De lucht werd ververst door beweegbare glazen plaatjes op het bovenste deel van de vensters.

Hoewel de opgang van de metalen rijtuigen groot was, werden er nog steeds kasten in teakhout afgeleverd (o.a. in Frankrijk en Italië).

In 1925 verscheen een nieuw slaaprijtuig - type Z - voor vierentwintig personen. De scheidingswanden tussen de compartimenten waren niet langer recht, maar vormden een open Z langs een van beide wanden. Op die manier kon in de uitstulping een lavabo aangebracht worden.

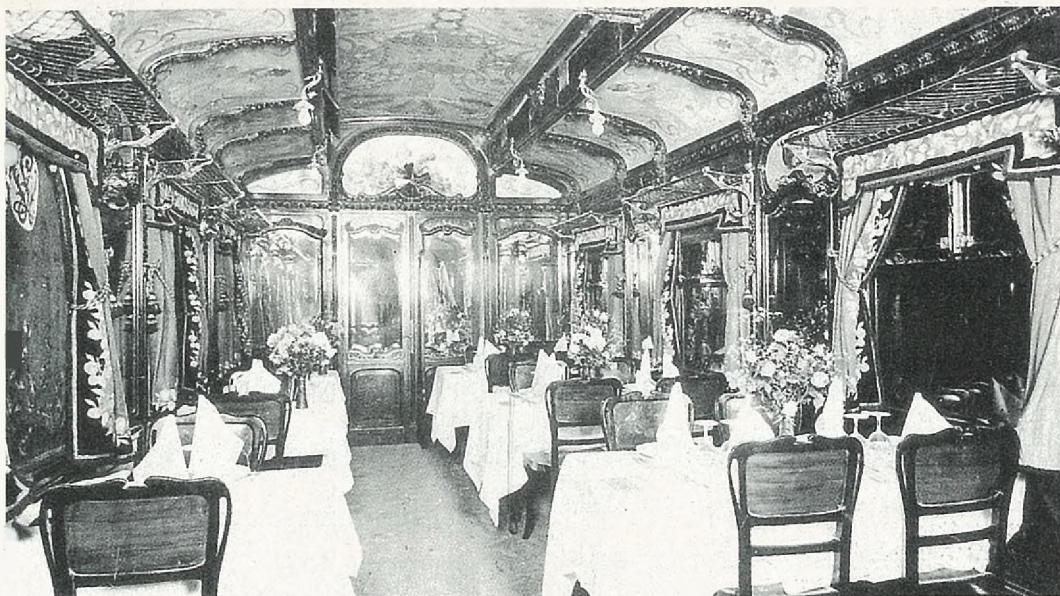
Deze Z-vormige wand bleef behouden in een luxueus slaaprijtuig uit 1929, dat tien eerste klas compartimenten met een breed bed bevatte, net zoals het type Y uit 1930, dat veelvuldig herbouwd werd omdat het in de exploitatie een zeer handig rijtuig was. De compartimenten konden, naargelang de wens van de reiziger, gebruikt worden als 1e of 2e klas.

DE NA- OORLOGSE PERIODE

De tweede wereldoorlog was voor de maatschappij nog rampzaliger dan de eerste want een vierhonderd rijtuigen werden vernield of verdwenen. Pas in 1948 verscheen de eerste reeks nieuwe slaapwagens. Revolutionair was de invoering van het rijtuig Y, met derde klascompartimenten met drie boven elkaar gestapelde bedden. Dit rijtuig werkte in grote mate de democratisering van de slaaptreinen in de hand en gaf zodoende het toerisme een sterke impuls. Rond 1950 ontstonden de slaaprijtuigen van het type P en U. Het essentieel verschil met het vroegere materieel was de soepelheid in



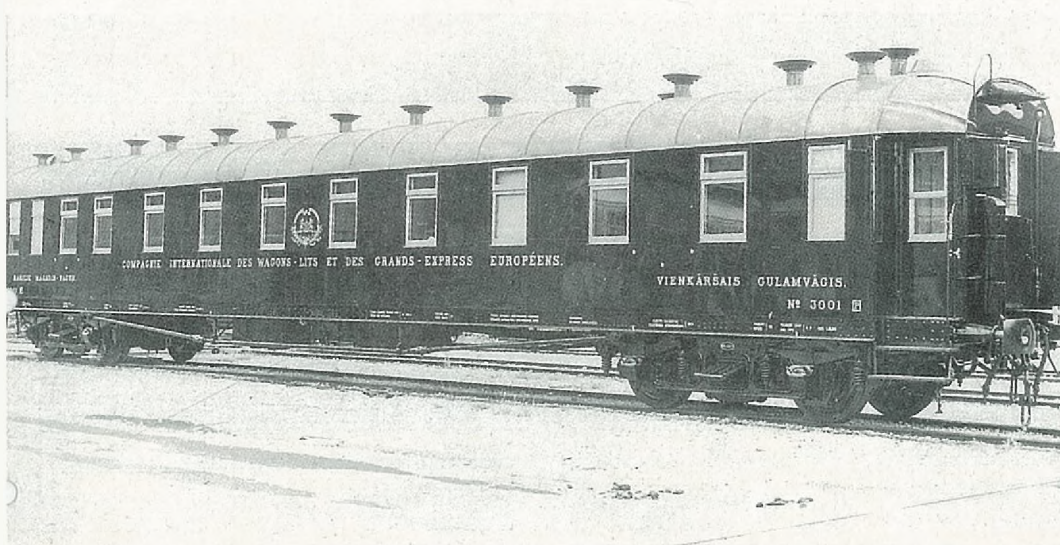
INTERIEUR VAN EEN LX 16-RIJTUIG UIT 1929.



NOG EEN KIJKJE BINNENIN.

RIJTUIG Nr. 3001 UIT 1928 MET 1^e, 2^e EN 3^e KLAS.

Het luxueuze en het romantische uit de jaren 1900, zoals bij de Oriënt-Express en de Transsiberië Express, heeft de maatschappij moeten opgeven.



gebruik – vooral het U-type – dat de klas aanpaste aan het budget van de reiziger. Zo was er eerste klas voor één persoon, eerste klas voor twee personen en de toeristenklas, met slaapgelegenheid, voor drie personen (drie stapelbedden). Het rijtuig had gelijkvloerse compartimenten met bedden op voorhand opgemaakt. Overdag waren die echter tegen de wand geklapt, zodat je over drie zetels beschikte. 's Nachts wordt dan het vereist aantal bedden te voorschijn gehaald. Ieder compartiment heeft een lavabo, een stopcontact en lees- en waaklampjes. Het rijtuig P is samengesteld uit boven- en benedencompartimenten. De bedden bovenaan zijn vast, die van de benedenafdeling opklapbaar. De compartimenten kunnen gebruikt worden door een of twee personen. De verwarming van beide types gebeurt door warme lucht; de temperatuur wordt automatisch geregeld door een thermostaat. Om haar klanten nog beter te dienen, heeft de maatschappij het type T2 rijtuig ingevoerd,

voor twee personen en waarvan de compartimenten toegankelijk zijn met een tweede klas biljet. Het bestaat uit negen boven- en negen benedencompartimenten. De afdelingen beneden kunnen tevens gebruikt worden door één persoon, die dan wel een biljet 1e klas op zak heeft. De afdelingen boven hebben twee vaste bedden; die beneden één opklapbaar bed met eventueel een stapelbed. Een grote fluorecentielamp en regelbare, eveneens fluorescerende leeslampjes, zorgen voor de verlichting. Alle nieuwe rijtuigen die door de Compagnie Internationale des Wagons-Lits werden gebouwd, kwamen telkens terug op één van deze drie hoofdtypen, die bij het publiek trouwens een groot succes oogstten. Het luxueuze en het romantische uit de jaren 1900, zoals bij de Oriënt Express en de Transsiberië Express, heeft de maatschappij moeten opgeven. De onbetaalbaar geworden luxe werd echter omgebouwd tot een voor alle treinreizigers betaalbaar comfort. □



INTERIEUR VAN EEN RIJTUIG UIT 1900.

**wagons
LITS**