



▲ Oriënt Express in de buurt van Constantinopel

DE GROTE EUROPESE EXPRESTREINEN

VAN DE "COMPAGNIE INTERNATIONALE DES
WAGONS-LITS" OP HET BELGISCHE NET

• Pierre Vankeer

In dit artikel zullen wij het hebben over de luxeslaaptreinen die op ons net reden, meer in het bijzonder de Oostende – Wenen-express en de « Nord-Express ».

De *Compagnie internationale des Wagons-lits* liet al slaaprijtuigen rijden tussen Brussel en Wenen in 1876 en diezelfde slaaptrein Calais (aansluiting met de boot van Dover met reizigers van Londen) kwam al voor in de Belgische reisgids van 1887, vertrek in Calais om 0.44 u. aankomst in Brussel-Noord om 06.05 u. (Wat toch wel heel vroeg was voor de Brusselaars!).

Intussen had de Compagnie (laten we ze gemakshalve zo heten) in 1883 de eerste luxetrein gebouwd, die uitsluitend uit slaaprijtuigen en een restaurantrijtuig bestond, nl. de Orient Expres, die in het begin Parijs met Wenen verbond, en later doorreed via Budapest, Belgrado, Sofia naar Constantinopel (nu Istanbul) in 1889.

Het was de ambitie van de Compagnie (gesticht door de Belg Nagelmackers) om enerzijds een relatie te creëren van de Orient Expres Oostende – Wenen en verder, en anderzijds een

luxetrein te laten rijden nl. de « Nord-Express », die samen met zijn soortgenoot de « Sud-Express », via België en Parijs, Sint-Petersburg zou verbinden met Lissabon zonder van rijtuig te moeten veranderen (ten minste als men de wijziging van de spoorbreedte niet meerekent).

HET AVONTUUR VAN DE OOSTENDE - WENEN-EXPRES

De besprekingen tussen de Compagnie en de netten gingen van start in 1885. De nieuwe luxetrein kon worden ingezet in de eerste jaren van het laatste decennium van de 19e eeuw op het traject Oostende (aansluiting Dover – Londen), Brussel – Keulen, Frankfurt – Wenen. De reisgids van 1897 toont dat de relatie degelijk was vastgelegd: De « Oostende – Wenen » bedient Brussel om 17.55 u. en komt in Wenen aan om 16.30 u. Hij bestond uit een rijtuig Oostende – Trieste (waar het aansloot met het schip van Lloyd Triestino naar Alexandrië), een ander rijtuig dat op woensdag en zaterdag doorreed naar Budapest, Boekarest en Contantza (waar kon worden ingescheept naar

Constantinopel) en in de zomer een special treindeel dat in Nuremberg werd losgekoppeld voor Karlsbad (tegenwoordig Karlovy Vary). Dat bleef zo tot 1 augustus 1914. Het verkeer kwam weer op gang na de oorlog maar met rijtuigen die werden omgelegd via Luxemburg – Straatsburg – Karlsruhe – Nuremberg, en vervolgens naar keuze via Praag en Warschau of naar Salzburg – Wenen. De trein staat vermeld in de reisgids van 1 november 1919 van de Compagnie met drie ritten per week maar met de opmerking "zal later worden ingezet".

In 1924 werd de « vroegere » reisweg dagelijks gevolgd van Oostende naar Wenen (maar de trein had nu ook gewone rijtuigen eerste en tweede klas). Ongeveer twee jaar later reed de trein opnieuw volgens de formule van voor 1914, maar wel slechts drie keer per week. Hij bediende Oostende – Wenen – Budapest – Belgrado – Sofia – Istanbul (ex-Constantinopel) waar men de Bosporus overstak om aan de andere kant de slaaptrein Taurus-express te nemen naar Ankara, Alep en verder.

Tijdens de economische depressie (1931 – 1939) bleef de Oostende – Wenen rijden maar werd hij gefusioneerd met de « Nord-Express » (zie verder) van Oostende naar Luik en werd de rittijd verkort (vertrek Oostende 19.30 u. in de zomer of 20.30 u. in de winter, aankomst in Wenen om 15.14 u.). In Keulen werd er een slaaprijtuig Amsterdam – Wenen – Boekarest aangekoppeld. In 1939 onderging hij een laatste wijziging: hij reed enkele maanden door Bratislava (nieuwe hoofdstad van Slowakije) na de ontmanteling van Tsjecho-Slowakije door het derde Rijk. Hij verdween definitief bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog en raakte in verval.

DE SAGA VAN DE «NORD-EXPRESS»

De onderhandelingen verliepen een stuk moeilijker: ze begonnen in 1885 en eindigden pas in 1896, zowat na tien jaar vrij geanimeerde internationale vergaderingen. Het akkoord van Berlijn werd eindelijk getekend op 4 mei tussen de Compagnie en de netten. De trein werd op de sporen



▲ De Belg Nagelmackers

ge de Russische spoorbreedte, naar Sint-Petersburg. In het contract was er evenwel gepreciseerd dat de frequentie twee keer of drie keer per week zou zijn vanaf 1 januari 1897. Dit was de samenstelling in 1896: twee slaaprijtuigen en een restaurantrijtuig van Oostende naar Eydkunnen, twee slaaprijtuigen en een rookrijtuig van Parijs naar Eydkunnen, gekoppeld in Luik.

Vanaf 1 juni 1897 (Belgische reisgids), reed de « Nord-Express » dagelijks tussen Oostende en Berlijn en twee keer per week verder naar Sint-Petersburg. In hetzelfde jaar werd ook de Parijse verbinding tweewekelijks en op 1 juli 1899 dagelijks. Het was evenwel geen luxetrein tussen Parijs en Luik want naast de

slaaprijtuigen waren er ook gewone eerste- en tweedeklasrijtuigen. Daarbij kwamen nog een slaaprijtuig Oostende – Warschau en een ander Parijs – Warschau, beide wekelijks. Tot slot werd vanaf januari 1909 een wekelijkse luxetrein ingezet "Warschau – Moskou" (met Russische spoorbreedte) die aansloot op de « Nord-Express ». Dat was de toestand op 31 juli 1914, op enkele kleine wijzigingen na waar we het hier nu niet gaan over hebben, toen deze prachtige structuur verdween in de helse molen van de grote oorlog.

Toen de wapenstilstand was getekend op 11 november 1918, liet de hervatting van de « Nord-Express »-dienst op zich wachten vanwege de vijandelijkheden tussen de Sovjet-Unie en het Witte Leger, Polen en de Baltische staten, die doorgingen tot in 1919-1920, maar ook vanwege de bezetting van Rijnland door de geallieerden en de duizelingwekkende inflatie in Duitsland in 1923-1924 (er diende toen 5 miljard mark te worden opgehoest voor een tramticket in Berlijn!). De luxetrein « Nord-Express » verscheen pas terug op de sporen vanaf 1926 met vertrek uit Parijs om 15.25 u. en in Oostende om 16.10 u. (aansluiting van Londen met een vertrek om 10 u.) volgens een rijpad dat dicht aanleunde bij dat van voor de oorlog. De slaaprijtuigen reden dagelijks vanuit Berlijn verder naar Riga (Letland) en drie keer per week naar Warschau. Rond 1927 werd een slaaprijtuig aangehaakt aan de Calais -

Het was de ambitie van de Compagnie om enerzijds een relatie te creëren van de Orient Expres Oostende – Wenen en verder, en anderzijds een luxetrein te laten rijden nl. de « Nord-Express », die samen met de « Sud-Express », via België en Parijs, Sint-Petersburg zou verbinden met Lissabon.

gezet op 9 mei van hetzelfde jaar maar eerder bescheiden want hij reed maar een keer per week tussen Oostende – Parijs – Keulen – Königsberg – Eydkunnen – Wirballen (Duits-Russische grens), waar er moest worden overgestapt vanwe-

Brussel Pullman Expres die aan de hoofdtrein in Brussel werd gekoppeld. Later werden slaaprijtuigen toegevoegd Parijs – Hamburg (ontkoppeld in Hannover) en Oostende – Boekarest via Berlijn en Breslau.

DE GROTE EUROPESE EXPRESSTREINEN

- De economische crisis van de jaren 30 had tot gevolg dat de luxetreinen werden opengesteld voor mensen met een tweedeklasbiljet, waarbij de "single"-afdelingen bestemd waren voor eerste klas en de "double"-afdelingen voor tweede klas. De dienstregelingen werden verscherpt (vertrek Oostende om 19.32 u. of 20.32 u., in Parijs om 18.15 u. of 19.15 u. naargelang de zomer- of wintertijd. De geschiedenis van de roemrijke « Nord-Express » nam een einde op de morgen van 1 september 1939 toen ene Adolf Hitler profiteerde van de ondertekening van het Duits-Russische niet-aanvalsact op Polen binnen te vallen zonder oorlogsverklaring wat de aanleiding gaf tot de tweede wereldbrand.

(VOORLOPIG?) EINDE

In 1946 verscheen de naam « Nord-Express » opnieuw in de Belgische reisgids, maar hij was niet meer het paradepaardje van vroeger, maar nog slechts een trein met slaaprijtuigen en gewone rijtuigen van de drie (en later) twee klassen, en nog later ligrijtuigen. Hij reed voornamelijk op Scandinavië maar er konden rechtstreeks slaaprijtuigen worden toegevoegd (gebouwd door de Russen) tussen Parijs/Oostende en Moskou. De rijtuigen verwisselden van assen aan de Pools-Russische grens. Wat later, kwam de Oostende – Wenen-express terug, maar de samenstelling ervan was net zo democratisch als van zijn Europese homoloog: één slaaprijtuig, soms twee. Toen kwam men met de formule van auto-ligrijtuigen voor de proppen die een groot succes kende, later kwamen de agentschapstreinen zoals de «Freccia del Sol» of de «France-Alp». Maar aan het begin van de 21e eeuw moest de NMBS toegeven dat de nachttreinen niet meer rendeerden. Vandaag rijdt nog maar een nachttrein Parijs – Brussel – Berlijn/Hamburg en nog een andere, de Jan Kiepura, Brussel – Warschau met rechtstreekse slaaprijtuigen naar Moskou.

Het tijdperk van de luxetreinen lijkt definitief voorbij met de komst van de HST.

Maar niets zegt dat er op een dag geen nacht-HST ver verwijderde hoofdsteden met elkaar zal verbinden. Of dat een HST met slaaprijtuigen de reizigers rechtstreeks van Sint-Petersburg naar Lissabon brengt, zoals de Belg Georges Nagelmackers droomde? ■

▼ De St.-Petersburg-Oostende Express



VERZAMELING F.PASTELS

▲ De Oostende-Wenen Express dringt op 6 december 1901 in de wachtzaal van het station van Frankfurt binnen.



VERZAMELING F.PASTELS