

DE INTERNATIONALE SLAAPWAGENMAAT- SCHAPPIJ 125 JAAR!

• P. Van Keer

*Schenk me, o Oriënt-Express
Sud-Brenner Bahn, schenk me
Uw wonderlijke doffe geluiden en
Uw trillende kwintstemmen"*
(Valéry Larbaud)

HET SPOOR 14 MAART 2002

Kan een intens liefdesverdriet aan de grondslag liggen van een beter reiscomfort bij de spoorwegen? Het klinkt eigenaardig, maar het heeft wel een andere richting aan het leven van Georges Nagelmackers gegeven. Deze Luikse ingenieur, geboren in 1845, stamde uit een welgestelde familie. Hij werd tegen de zin van zijn ouders stapelverliefd op zijn nicht. Om hem op andere gedachten te brengen werd hij door zijn ouders naar de Verenigde Staten gestuurd. Hier ontdekte hij een land in volle industriële expansie. Onze ingenieur waardeerde vooral het comfort van de Amerikaanse nachttreinen waaraan Mortimer Pullman zijn sleeping-cars vastkoppelde.



DOCUMENTAIRECENTRUM NMBS

▲ G. Nagelmackers

NAGELMACKERS REALISEERT ZIJN DROOM

Toen Nagelmackers in 1870 naar Europa terugkeert, heeft hij maar één doel voor ogen: het oprichten van een internationale slaapwagenmaatschappij. Hij was ervan overtuigd dat de onderlinge verschillen van de spoorwegnetten een nagenoeg onoverkomelijk probleem waren voor de uitvoering van een dienstverlening van het begin tot het einde. Om hieraan te verhelpen sticht hij in december 1873 met de medewerking van de Amerikaan kolonel Mann een eerste slaapwagenmaatschappij met een authentieke akte die te Brussel wordt opgemaakt. Bij de start van de exploitatie beschikt de maatschappij slechts over 4 rijtuigen met 3 wagenassen die ze op de lijn Parijs-Wenen in dienst wilde stellen. Deze rijtuigen beschikten enkel over slaapafdelingen met toilet. Onder het dak stond het opschrift *Mann Boudoir Sleeping-Car*. Na talrijke stappen te hebben ondernomen, krijgt Nagelmackers het akkoord van de Franse, Duitse en Oostenrijkse spoorwegen. Het project ontwikkelt zich verder en andere verbindingen worden op de sporen gezet: Oostende-Berlijn en Oostende-Keulen. Kolonel Mann die uiteindelijk weinig belangstelling had voor dit avontuur, trekt zich terug en Nagelmackers maakt van de gelegenheid gebruik om in 1876 de internationale slaapwagenmaatschappij op te richten (een van de eerste aandeelhouders is koning Leopold II). Dat jaar is de werkelijke startdatum van de onderneming die in 2001 haar 125-jarig bestaan heeft gevierd !

Nadat hij de gefortuneerde reizigers een overnachtingsmogelijkheid heeft geboden, is onze Belgische ingenieur van

NORD EXPRESS

ONDRES BRUXELLES RIGA
PARIS LIEGE BERLIN VARSOVIE

PRINTED IN FRANCE BY BOIS & WYFRANCE



▲ Oriënt Express: Parijs-Istanbul (Salzburg)



▲ Oriënt Express nabij Istanbul

- mening dat ze ook in een natje en een droogje moeten voorzien worden. In overleg met andere spoorwegnetten worden restauratierijtuigen ontworpen en gebouwd. Het eerste restauratierijtuig rijdt in Duitsland. Het gaat om een banaal rijtuig dat is omgevormd tot een eetzaal. Dit experiment heeft succes en geleidelijk rijden er steeds meer van dergelijke restauratierijtuigen.

Nu hij de reizigers voor de nacht hotelkamers en overdag restaurants ter beschikking heeft gesteld, zet Nagelmackers zijn redenering verder. Waarom geen treinen samenstellen met uitsluitend slaap- en restauratierijtuigen? Dit geniale idee krijgt concrete vorm in 1882 met de luxetrein Parijs-Wenen die het daarop volgende jaar de legendarische Oriënt-Express genoemd wordt. Het is pas in 1889 dat de Oriënt-Express zijn route verderzet doorheen de Balkan tot in Constantinopel zonder overstap in afwachting dat er (wanneer de politieke omstandigheden het toelaten) een vertakking komt naar Athene. Vanaf 1883 beginnen er nog andere exclusieve treinen te rijden: de Calais-Parijs-Nice-Rome (die later zal worden opgesplitst in Calais-Parijs-Middellandse Zee en Calais-Parijs-Rome), de Oostende-Wenen (Oriënt) Express, enz. Het is dan ook terecht dat de maatschappij in 1884 eens te meer een nieuwe benaming krijgt: *Compagnie internationale des Wagons-lits et des grands Express européens* (CIWL).

Vervolgens wil Nagelmackers nog twee dromen realiseren. De eerste is de oprichting van de *super Nord-Sud Express* die

Sint-Petersburg zonder overstap verbindt met Lissabon via Berlijn en Parijs. Hiervoor zijn rijtuigen nodig die aangepast zijn aan de spoorbreedten van Rusland, Europa en het Iberisch schiereiland. Deze droom kan niet volledig verwezenlijkt worden. In 1896 kwam er de *Nord-Express* waarmee de reizigers met slaaprijtuigen van Sint-Petersburg tot Parijs konden reizen. Aan de Russische grens moesten ze echter overstappen. Een weinig later was er de *Sud-Express* van Parijs naar Irun tot aan de Spaanse grens met een aansluiting naar Lissabon of Madrid.

De andere droom is de *Transsiberische*. Een gigantische onderneming waarvoor de tsaar in 1891 het bevel geeft. Nagelmackers krijgt het van de Russische administratie gedaan dat hij er zijn materieel, dat aangepast is aan de spoorbreedte van het land, mag laten rijden. In het spoorboekje van de CIWL van augustus 1904 staat dat deze Siberische luxetrein met slaap-, salon- en restauratierijtuigen vanuit Moskou vertrekt op 4, 11, 18, 24 en 29 augustus om 22.40 u. en zeven dagen later in Irkoetsk (eindstation) aankomt om 21.55 u. (uur van Sint-Petersburg)!

Nagelmackers overlijdt in 1905. Hij legde een blijvende basis voor zijn Maatschappij door met het merendeel van de Europese spoorwegnetten (met uitzondering van Groot-Brittannië, Zweden en Noorwegen) contracten te ondertekenen die een exclusief exploitatierecht toekennen voor de slaap- en restauratierijtuigen in gespecialiseerde exprestreinen of als geïsoleerde rijtuigen.

DE GROTE OORLOG

De eerste wereldoorlog hypothekeert de activiteiten van de Maatschappij. Terwijl het verkeer nagenoeg normaal blijft in Spanje en Portugal omdat zij gespaard blijven van het conflict, wordt de dienst van de slaap- en restauratierijtuigen wel aanzienlijk beperkt in Frankrijk en Italië. Het wordt zelfs zo erg dat Duitsland de rijtuigen van de Maatschappij in beslag neemt en een concurrerende onderneming opricht: de Mitropa (Mittleuropische Schlafwagen Gesellschaft). Zij staat in voor de exploitatie van slaap- en restauratierijtuigen in alle zogenaamde centrale landen (Duitsland, Oostenrijk, Hongarije, Bulgarije, Turkije) en natuurlijk ook in België en een deel van het bezette Frankrijk. Bovendien brengt de Russische revolutie, die in 1917 de Sovjets aan de macht brengt, een dodelijke slag toe aan de activiteiten van de Maatschappij in de gebieden die de latere USSR zouden vormen.

In november 1918 werd de wapenstilstand ondertekend te Rethondes in het restauratierijtuig nr. 2419. Het was door maarschalk Foch, de opperbevelhebber van de geallieerde troepen, omgevormd tot een salon- en werkrijtuig. Dit rijtuig wordt een historisch monument.

HET EERSTE NAOORLOGS EXEMPLAAR

Het materieel van de CIWL had erg te lijden onder de oorlog (vernieling, gebrek aan onderhoud, inbeslagname in Duitsland en Rusland). Wanneer er terug vrede is, normaliseert de exploitatie zich geleidelijk. Drie belangrijke feiten moeten worden vermeld :

- de oprichting in 1919 van een nieuwe Oriënt-Express, de zogenaamde *Simplon-Oriënt-Express* die niet door de overwonnen landen rijdt, maar wel via Zwitserland (Lausanne-Brig), Italië (Domodossola-Triëste) en het pas gestichte Joegoslavië (Ljubliana-Zagreb-Belgrado-Nis);
- de vervanging in 1922 van de slaaprijtuigen in bruin teakhout van de *Calais-Méditerranée Express* (die uitsluitend tijdens het winterseizoen rijdt) door rijtuigen die volledig van metaal en in het blauw geschilderd zijn. Daarom zal die trein door het publiek de *Blauwe Trein* worden genoemd hoewel deze benaming pas officieel wordt in 1949;
- dankzij een overeenkomst met de maatschappij Pullman die de salon- en restauratierijtuigen in Groot-Brittannië exploiteert, voert de CIWL op het continent de Pullman-rijtuigen in waarin de reizigers hun maaltijd ter plaatse kunnen nemen. Er zullen treinen komen die uitsluitend uit Pullman-rijtuigen bestaan. De spits wordt afgebeten door de *Gouden Pijl* (1926) Parijs-Calais met een overzeese verbinding en de Engelse Pullman naar Londen (uitsluitend eerste klas). Vervolgens komen nog de Pullman-treinen *Ster van het Noorden* Parijs-Brussel-Amsterdam (1927, eerste en tweede klas), *Edelweiss* Amsterdam-Brussel-Basel (1928, eerste en tweede klas), *Blauwe Vogel* Parijs-Brussel-Antwerpen (1929,



▲ Restauratierijtuig (CIWL)



▲ Slaaprijtuig (CIWL)



▲ Pullman-rijtuig 1^e klasse (CIWL)

FOTO'S: DOCUMENTAIRECENTRUM NMBS

eerste en tweede klas) enz.

In 1929 staat de CIWL op het toppunt van haar activiteit. De slaaprijtuigen van de Blauwe Trein worden vervangen door nieuwe uiterst luxueuze rijtuigen die elk slechts 10 afdelingen met één bed hebben. Dat zelfde jaar heeft de fameuse beurscrash van Wall Street plaats. De economische crisis die daarop volgt treft niet alleen Amerika, maar ook het Europese vasteland.

DE CRISIS

De luxueuze dienstverlening van de Maatschappij heeft uiteraard onder deze economisch crisis te lijden. Om volgende klanten te behouden worden de tarieven verlaagd zodat de treinen toegankelijk worden voor nieuwe lagen van de bevolking. Reizigers tweede klas krijgen voortaan toegang tot de luxetreinen en alle slaaprijtuigen. De prachtige LX-rijtuigen met 10 single-afdelingen van de Blauwe Trein worden omgevormd in LX 16-rijtuigen (4 afdelingen blijven single, de zes andere bevatten twee bedden) en de supplementen, die de Maatschappij de klanten aanrekent, verminderen aanzienlijk.

De Pullmans, de jongste telgen van de Maatschappij, zijn ook onderhevig aan de situatie. Men verkleint de samenstelling van de treinen. De geïsoleerde rijtuigen die aan gewone treinen worden gekoppeld, worden nagenoeg allemaal afgeschaft. In de samenstelling van de roemrijke Pullman-trei- ...

...nen eerste klas worden voortaan ook tweedeklasrijtuigen opgenomen. Wegens het te veel aan Pullman-rijtuigen, worden er ook veel omgebouwd tot restauratierijtuig ter vervanging van de oude rijtuigen in teakhout. Men maakt restauratie/barrijtuigen waarin een gedeelte van de eetzaal vervangen wordt door een lange toog waar de reizigers tegen een lage prijs rechtstaand iets kunnen gebruiken. Bovendien biedt de CIWL zijn restauratiedienst aan andere spoorwegmaatschappijen aan. Het gaat om lichte maaltijden ter plaatse in de snelle Franse motorstellen en de Italiaanse elektrische treinen, de installatie van keukens en cafetaria-bars in delen van rijtuigen van het net waar het uitbaten van een restauratierijtuig niet gerechtvaardigd is en een minibarserverice in de elektrische treinen van Nederland.

DE TWEEDE WERELDOORLOG BEGINT

Vanaf 1939 worden de internationale spoorwegdiensten tot een minimum herleid of gewoonweg afgeschaft. Ook het binnenverkeer wordt drastisch beperkt. De Maatschappij wordt praktisch helemaal geweerd in Duitsland en de door haar bezette gebieden.

In België rijdt er geen enkel slaaprijtuig meer. Wat de restauratie betreft is er enkel nog een restauratierijtuig op de lijnen Parijs-Amsterdam, Parijs-Brussel (beperkt tot Parijs-Feignies), Brussel-Herbethal in één van de twee treinen die dagelijks tussen Brussel en Keulen rijden, Brussel-Amsterdam en Brussel-Luxemburg.

Op 10 mei 1940 valt Duitsland tegelijkertijd Nederland, Luxemburg, België en Frankrijk binnen en in zes weken zijn de legers van deze landen verslagen. Van de internationale en nationale treinen beginnen er enkele eind augustus terug te rijden, de rest volgt in september en oktober. In België net zoals in Frankrijk en Nederland worden de rechten van de CIWL door de bezetter met de voeten getreden. Het zijn de rijtuigen van Mitropa die zorgen voor de slaaprijtuigdienst op de lijnen Aken-Parijs, Luik-Parijs, Brussel-Wenen (heel even maar) en zelfs Frankfurt am Main-Parijs-Irun. Er zijn ook restauratierijtuigen van Mitropa op de lijnen Amsterdam-Parijs-Brussel, Keulen-Parijs, Keulen-Brussel-Rijsel. De diensten van de CIWL worden beperkt tot nationale Franse lijnen, Italië en de neutrale landen.

DE BEVRIJDING EN DE TERUGKEER VAN DE VREDE

De geallieerden bevrijden West-Europa ten koste van zware vernielingen en de Russische strijdkrachten drijven de Duitse legers in Oost- en Centraal-Europa (1943-45) terug. Met uitzondering van het Iberisch schiereiland is het verkeer van CIWL op het einde van 1944 nagenoeg gereduceerd tot nul. Het internationaal verkeer wordt in de loop van het tweede

semester van 1945 in zekere mate terug opgestart. De eerste *Arlberg-Express* die Parijs met Wenen verbindt via Bazel, Innsbruck en Salzburg vertrekt op 22 september. Hij is samengesteld uit slaaprijtuigen en een restauratierijtuig, maar ook uit rijtuigen met zitplaatsen. Begin 1946 duiken de eerste Pullmans, die sedert 3 september 1939 op een zijspoor waren gezet, terug op op de lijn Brussel-Amsterdam. De trein is samengesteld uit eerste- en tweedeklasrijtuigen. In de loop van hetzelfde jaar krijgt de CIWL terug vaste voet op de verbinding België-Zwitserland met twee nachttreinen die bestaan uit slaaprijtuigen.

HET IJZEREN GORDIJN EN DE GEVOLGEN ERVAN

In de door het Russische leger bezette gebieden worden geleidelijk volksrepublieken ingesteld. De CIWL die reeds ont-eigend was door de nazibezetter, mag geen enkele activiteit meer uitoefenen in deze landen waar de spoorwegnetwerken of hun filialen zorgen voor de slaap- en restauratiediensten. De CIWL mag haar rijtuigen echter laten rijden in de nieuwe Oriënt-Express (Parijs-Boekarest, Parijs-Praag-Warschau).

DE NIEUWE INVENTARISLIJST IN OOST-EUROPA

Zodra er terug vrede heerst, hervat de CIWL de exploitatie van de Pullmandienstverlening: slaaprijtuigen, restauratierijtuigen, buffetten en bars, lichte dienst in de snelle motorstellen. Het belangrijkste materieel blijft behouden en rijdt in Frankrijk, de Benelux, Zwitserland, Italië, Oostenrijk, Spanje, Portugal en Denemarken. Het is mogelijk overdag iets te eten en 's nachts vindt men een slaapplek in de trein. In het algemeen zijn er op enkele uitzonderingen na geen treinen meer die uitsluitend zijn samengesteld uit materieel van de Maatschappij.

DE JAREN VIJFTIG EN ZESTIG

In deze periode gaan drie belangrijke gebeurtenissen het verkeer van de CIWL beïnvloeden.

Een doorgedreven democratisering van het gebruik van de slaaprijtuigen

Het tijdperk van de gefortuneerde reizigers die Europa door-kruisen in rijtuigen van de Maatschappij behoort definitief tot het verleden. Deze klanten zijn verdwenen of doen een beroep op het vliegtuig. De slaaprijtuigen moeten dus betaalbaar worden voor klanten die het financieel minder breed hebben.

In het begin van de jaren vijftig maakt het slaaprijtuig in roestvrij staal van het type P zijn opwachting. Dit rijtuig biedt ruimte aan 20 individuele cabines die per twee zijn opgesteld en toegankelijk zijn voor tweedeklasreizigers. De Europese

tariefhervorming van 3 juni 1956 waarbij het aantal reizigersklassen van drie tot twee wordt herleid, zal deze tendens nog in de hand werken.

De nieuwe ligrijtuigen die in die periode worden gebouwd, zijn aan de nieuwe tarifiering aangepast. Het type UH (U = universeel) is samengesteld uit 11 afdelingen die kunnen worden ingericht voor één bed (single, biljet eerste klas), twee bedden (double, eerste klas) of drie bedden (toerist, tweede klas). Enkele jaren later verschijnt het rijtuig MU dat langer is en plaats biedt aan 12 afdelingen van het universele type zoals de UH.

De indienststelling van de Trans Europ Express (TEE)

Het eerste stadium van het TEE-netwerk komt tot stand op 2 juni 1957 onder de vorm van snelle motorstellen die overdag de concurrentie moeten aangaan met het vliegtuig over middelgrote afstanden. De CIWL krijgt het gedaan dat ze mag zorgen voor de restauratie in de volgende treinen: *Blauwe vogel* (Brussel-Parijs), *Ster van het noorden* en *Ile de France* (Amsterdam-Brussel-Parijs), *Parsifal* (Parijs-Luik-Keulen), *Mediolanum* (München-Milaan), *Ligure* (Milaan-Marseille) en *Mont-Cenis* (Lyon-Turijn-Milaan).

Het TEE-netwerk ontwikkelt zich geleidelijk en nu de elektrificatie niet meer aan de grenzen stopt, worden de motor-treinstellen vervangen door getrokken stellen. Dat is meer bepaald het geval in 1963 met de elektrificatie Brussel-Parijs en de introductie van zeer mooie rijtuigen van roestvrij staal met klimaatregeling.

De autotreinen

De ontwikkeling van het autotoerisme over lange afstand vormt een enorm potentieel voor de spoorwegen. Zij brengen uitgeruste reizigers samen met hun auto op hun vakantiebestemming. De eerste resultaten waren veelbelovend en in de loop van de jaren kwamen er heel wat autoslaaptrein-verbindingen tot stand. Vanuit twee Belgische terminals (Schaarbeek en Bressoux) worden verschillende bestemmingen aangeboden: Avignon, Saint-Raphaël, Narbonne, Biarritz, Milaan, Salzburg, Ljubljana, ...

Nu nog is de CIWL aanwezig met slaap- en restauratierijtuigen. Daar waar in de autotreinen ligrijtuigen opgenomen zijn, zorgt ze tegen betaling voor het beddengoed en het begeleidingspersoneel.

DE JAREN ZEVENTIG : DE TEN-REVOLUTIE

Ondanks de inspanningen die werden geleverd om het klan-tenaantal te behouden en te vergroten wordt de exploitatie van slaaprijtuigen verlieslatend. De ontvangen supplementen dekken de kosten niet langer. Er wordt een overeenkomst gesloten in 1971. Een groep van negen spoorwegnetten van West-Europa (waaronder de NMBS) koopt de rijtuigen terug

of verhuurt ze aan de Maatschappij die ondertussen de *Internationale Slaapwagen en Toerisme Maatschappij* is geworden. Het is de TEN (= Trans Europ Nuit)-pool die zorgt voor het onderhoud van de rijtuigen en de bouw van nieuwe. TEN is een internationale organisatie zonder rechtspersoonlijkheid maar met een eigen boekhouding die via de netten typecontracten afsluit met de CIWLT. CIWLT is een dienst-verlenend bedrijf geworden waarvan de diensten vergoed worden tegen de kostprijs voor de levering van beddengoed, onthaal en begeleiding van de reizigers. De TEN-pool mag het tariefbeleid bepalen (via de netwerken) van de supplementen die haar voortaan toekomen.

VANDAAG

Sedert 1991 maakt de Maatschappij deel uit van de machtige groep ACCOR, een reus in het hotelwezen, toerisme en reizen. De Maatschappij werd omgedoopt in *Internationale Slaapwagenmaatschappij*. De centrale zetel bevindt zich in Parijs, maar er is ook een algemene directie voor België in Brussel. Er zijn nog steeds hechte banden met de spoorwegmaatschappijen als dienstverlener in de restauratie op het spoor en in de sector van slaap- en ligrijtuigen.

Het zou ons te ver leiden alle spoorwegdiensten op te sommen waarin de Maatschappij vertegenwoordigd is. We vermelden hier alleen dat ze in België zorgt voor de begeleiding van de slaap- en ligrijtuigen met bestemming Oostenrijk, Italië, Frankrijk, Zwitserland (in 1999 maakten 45 000 reizigers gebruik van de slaaprijtuigen en 160 000 hadden een ligplaats). Ze zorgt ook voor de restauratie aan boord van restauratierijtuigen in de autotreinen van de NMBS en in de twee internationale dagtreinen en voor de minibarservice in de IC-treinen Brussel-Amsterdam. Bovendien is ze concessiehouder van drie stationsbuffetten.

BESLUIT

De Internationale Slaapwagenmaatschappij heeft met succes de kaap van het derde millenium bereikt en wil zich handhaven. Laten we haar met enige vertraging een gelukkige 125e verjaardag wensen en hopen dat ze nog lange tijd het efficiënte partnerschap met de spoorwegmaatschappijen kan verderzetten. ■

Bronnen

- Jean des Cars, *Sleeping Story*, Ed. Julliard, Paris 1976;
- Renzo Perret, *Histoire de la CIWL, les voitures Pullman* (version française) Ed. du Cabri, Breil-sur-Roya 1983;
- brochure uitgegeven ter gelegenheid van de 100e verjaardag van de CIWL 1876-1976;
- verschillende boekjes van de Maatschappij;
- Speciale dank aan mevrouw Chantereau, directrice van de dienst Communicatie van de Slaapwagenmaatschappij, en mevrouw Weiland, archivaris van diezelfde maatschappij.