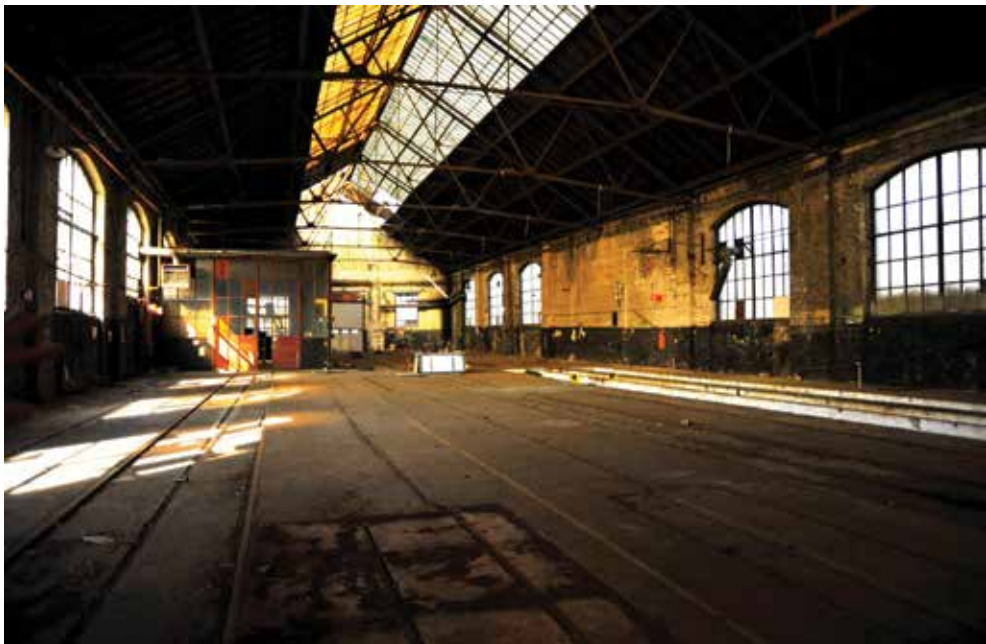


EEN OOSTENDS INDUSTRIETERREIN ADEMT SPOORGESCHIEDENIS. Talloze rails en grote loodsen verwijzen naar een vervlogen verleden. Het zijn tot de verbeelding sprekende gebouwen: vervallen bakstenen hangars met kapotgeslagen ruiten, te veel graffiti en gaten in de daken, waardoor de regen vrij spel krijgt. Het is duidelijk dat hier ooit spoorbedrijvigheid heeft plaatsgevonden: buiten ligt het vol met door onkruid overwoekerde sporen, sporen die doorlopen tot in de gebouwen. Er staat nog een verloren locomotief. Het lijkt op een oud rangeerstation, maar het is meer dan dat. Dit was een stelplaats van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits, het bedrijf dat de Orient Express op de wereld losliet ...



De oude stelplaats van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits in Oostende

DE DROOM VAN EEN JONGE MAN

.....

De Compagnie Internationale des Wagons-Lits is ontsproten aan het brein van de jonge industrieel Georges Nagelmackers (1845-1905). Nagelmackers was de zoon van een rijke bankier en alles wees erop dat hij in de voetsporen van zijn vader zou tre-

den. Althans tot de jonge Georges verliefd werd op zijn nicht, wat absoluut ongehoord was. Om hem van zijn buikvlinders te verlossen, stuurde vader Nagelmackers zijn 22-jarige zoon op reis naar de Verenigde Staten, in de hoop dat hij daar zijn nicht zou vergeten en zijn blik op de wereld zou verruimen. Georges doorkruiste het Noord-Amerikaanse continent van noord naar zuid en van oost naar west. De liefde voor zijn nicht deemsterde weg, maar de jongeman keerde anderhalf jaar later met een nieuwe passie terug naar België: die voor de slaaptreinen.

In Amerika had Nagelmackers kennisgemaakt met de befaamde Pullmantreinen: comfortabele rijtuigen, waarin mensen konden eten, drinken en zelfs slapen. Het waren exprestreinen waarmee de mensen snel en voorzien van alle noodzakelijke behoeften doorheen de Verenigde Staten konden reizen, en vooral: ze waren veilig. Wat een verschil met het Europese transportnetwerk. Voor Nagelmackers opende het een nieuwe wereld: hij bleef een half jaar langer dan gepland van huis en maakte van zijn reis een heuse studietrip. En of Amerika zijn horizons had verruimd!

Terug in België aarzelde Georges Nagelmackers geen moment. Met een notitieboek van bijna vierhonderd pagina's ging hij elke nacht aan de slag. In 1870, hij was dan 25 jaar, gaf hij uiteindelijk voor het eerst ruchtbaarheid aan zijn project. Hij liet een boekje drukken waarin hij zijn plannen uit de doeken deed om een Europees transportnetwerk op poten te zetten waarmee mensen van het ene land naar het andere zouden kunnen reizen in een ongekende luxe, nog comfortabeler dan wat hij in de Verenigde Staten had gezien. Zijn *Projet d'installation de wagons-lits sur les chemins de fer du continent* was niet minder dan een heus eerste businessplan.



Georges Nagelmackers

EEN ONMOGELIJKE OPDRACHT

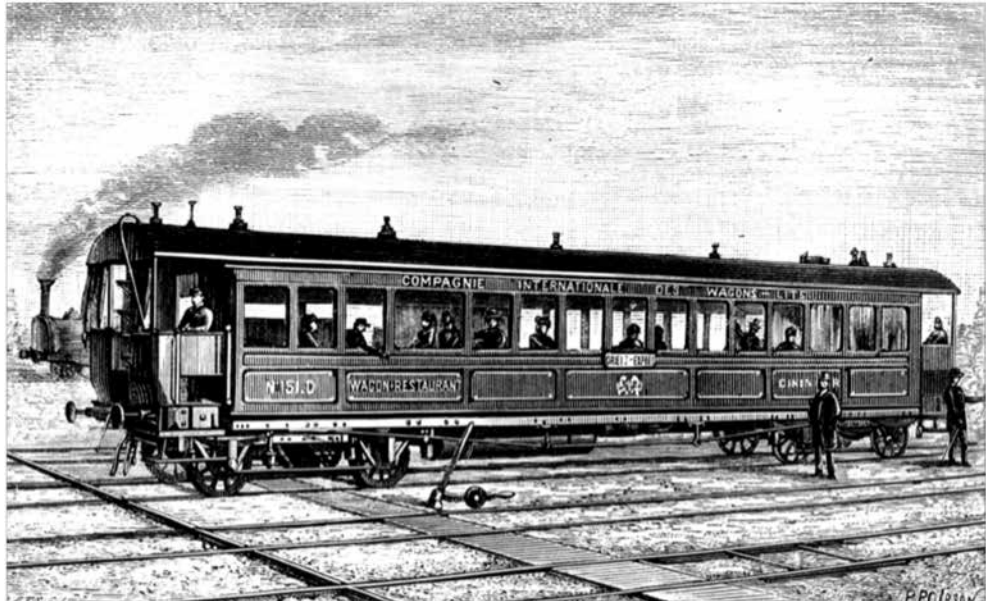
Wat Nagelmackers in zijn boek voorstelde, sprak dan wel tot de verbeelding van velen, praktisch was het haast niet realiseerbaar. Niet alleen was het project veel te duur voor een jonge ingenieur, er rezen nog tal van andere problemen. Aan elke grens zouden er controles worden uitgevoerd en bovendien hadden alle landen hun eigen spoorstelsel, met elk zijn eigen technische eigenaardigheden. Aan de grens veranderden de remsystemen, de hoogte en breedte van de sporen, de grootte van de rijtuigen et cetera. Hij wou bovendien gebruikmaken van sporen die in handen waren van buitenlandse privémaatschappijen, en die stonden daar niet om te springen. Om al die obstakels te omzeilen zou veel steun nodig zijn, vooral uit politieke hoek.

Vader Nagelmackers raakte geboeid door de koppigheid van zijn zoon. Hij vond het jammer dat Georges geen ambities koesterde als bankier, maar steunde zijn transportproject ten volle. Hij deed een goed woordje voor zijn zoon bij koning Leopold II, die zijn royale steun toezegde. De plannen van Nagelmackers pasten in de visie van de vorst, die van België een belangrijke speler op het internationale toneel wilde maken. Hij deed dat via kolonies in Afrika, maar dus ook via economische invloed in Europa zelf.

COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS

We kunnen veronderstellen dat de champagnekurken op 4 december 1876 knalden ten huize Nagelmackers. Georges had zopas in Brussel de Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) opgericht. Met een startkapitaal van 4 miljoen Belgische frank ging de jonge ondernemer aan de slag. De ideeën van Nagelmackers waren visionair. Anders dan Pullman zou Nagelmackers zijn reizigers niet in slaapzalen leggen, maar ze onderbrengen in afzonderlijke compartimenten. De CIWL kwam zo als eerste aanzetten met een rijtuig dat aan de zijkant een gang had via dewelke men de afzonderlijke compartimenten kon betreden. Christine Maréchal, medewerker van la Bibliothèque Ulysse Capitaine in Luik, weet waarom: ‘Georges Nagelmackers was er zich erg van bewust dat Europeanen een veel individualistischere cultuur hadden dan de Amerikanen, en daarom tekende hij onmiddellijk afzonderlijke compartimenten.’ Naast die innovatie kwam de Luikenaar

met nog een ander idee op de proppen. Om de technische verschillen tussen de verschillende Europese netwerken te overbruggen, bedacht Nagelmackers een systeem van standaardmaterieel dat overal kon worden ingezet.



Een restauratierijtuig van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits

Zijn ideeën werden niet overal met evenveel enthousiasme ontvangen, maar dankzij de steun van koning Leopold II rijfde Nagelmackers een eerste contract binnen voor het traject Parijs-Wenen, een verbinding tussen twee van de belangrijkste hoofdsteden van Europa. Nagelmackers' trein was vertrokken. Nog datzelfde jaar beheerde de CIWL een park van 53 rijtuigen. In de jaren daarop zou het rollend materieel snel in omvang toenemen.

DE ORIENT EXPRESS

.....

Nagelmackers droomde van een rijdend hotel. De mensen vroegen naar directe verbindingen tussen grote steden. 's Avonds vertrekken in Parijs en de volgende ochtend toekomen in Nice: geen tijdverlies en voldoende nachtrust, de mogelijkheden waren

ongezien. Zijn slaaprijtuigen kenden een instant succes: zodra iemand ermee gereisd had, wilde die niets anders meer. Maar Nagelmackers had nog andere ideeën in petto. In 1882 werd aan de trein die tussen Marseille en Nice spoorde, een restauratierijtuig toegevoegd, later volgden de salonrijtuigen. Nagelmackers had de Europese beau monde op enkele jaren tijd een nieuw transportmiddel ter beschikking gesteld dat alle wensen van de welstellende reiziger vervulde: het was mooi, snel, comfortabel en exclusief voor de rijken. Overdag kon men discussiëren in de salons, 's avonds uitgebreid dineren in het restaurant en 's nachts zorgeloos slapen in de privécompartimenten.

Maar ook nu dacht Nagelmackers verder, letterlijk dan. Zijn slaap- en restauratierijtuigen hadden hun plaats dan wel veroverd, het bleven nog steeds vaste lijnen tussen twee grote steden en dat zinde Nagelmackers niet. Hij wilde een trein lanceren die heel Europa zou doorkruisen, waarmee mensen van Londen tot Constantinopel (het huidige Istanbul) konden reizen. Die trein kwam er ook, en Nagelmackers doopte hem de Orient Express.



Het menu in de restauratiewagen van de Orient Express

Maandenlang moest Georges Nagelmackers onderhandelen, en daarbij moest hij al zijn diplomatieke relaties aanwenden. Hij kon bouwen op het netwerk van zijn bankiersfamilie en op zijn goeie banden met het Belgische vorstenhuis, maar dan nog bleek het een aartsmoeilijke opdracht: grensformaliteiten moesten in orde worden gebracht, alle spoorwegmaatschappijen moesten over de streep worden getrokken. Uiteindelijk slaagde hij in zijn opzet. De CIWL leverde alle rijtuigen, terwijl de nationale of private spoorwegmaatschappijen de locomotieven bouwden. Na een proefproject tussen Parijs en Wenen met de Train Éclair in 1882, was de Orient Express een jaar later klaar voor zijn officiële vuur-

doop. Het zou de meest succesvolle en legendarische verbinding van de Belgische maatschappij worden. De eerste rit ging van Parijs tot Constantinopel en vervoerde uitsluitend mannen. Die mannen werd overigens gevraagd hun pistool mee te brengen, omdat het onderweg wel eens gevaarlijk kon worden. Vooral voor dievenbendes in de Balkanregio bestond er een zekere huiver. Er vond niet één incident plaats, maar voor vrouwen achtte men de Orient toch nog te avontuurlijk in die tijd.

Een van de reizigers die op die bewuste 4 oktober 1883 aan boord ging op het Parijse Gare de Strasbourg, was Georges Nagelmackers zelf. De reis nam 76 uur in beslag, omdat Constantinopel nog niet volledig over land kon worden bereikt. Men moest een overzetboot over de Donau nemen en ook het laatste stuk, tussen het Bulgaarse Varna en de eindbestemming Constantinopel, moest per schip worden afgelegd. Vanaf 1889 was Constantinopel volledig over land bereikbaar, wat de reistijd aanzienlijk inkortte.



De Belgische koning Leopold II voor een rijtuig van de Orient Express

De Orient Express vertrok officieel in Parijs, maar ook in een aansluiting vanuit Londen was voorzien. Georges Nagelmackers organiseerde zelf reizen, zoals Thomas Cook dat deed in Groot-Brittannië. Wie vanuit Londen vertrok om de Orient te nemen in Parijs, kon bij hem een totaalpakket boeken: met de trein van Londen naar de kust, vervolgens per schip naar Oostende, daar overnachten in een van zijn luxe-hotels om de dag nadien van Oostende naar Parijs te sporen. Daar kon men dan eindelijk aan boord gaan van de Orient. Nagelmackers was een touroperator avant la lettre. Oostende was in die dagen een mondain badoord, waar de Belgische koning zich geregeld liet zien. De hogere klasse vertoefde er graag en speelde een belangrijke rol in de visie van Nagelmackers. Het is dus niet verwonderlijk dat hij later precies daar zijn stelplaatsen zou inrichten.

EEN RIJDENDE LEGENDE

Een trein die half Europa doorkruist en verschillende hoofdsteden met elkaar verbindt, kan niet anders dan ook een politieke factor worden. De lijn werd veelvuldig gebruikt en geboycot door naties en inlichtingendiensten. De Orient was niet alleen een gedroomd vervoermiddel voor spionnen, maar ook voor staatshoofden, diplomaten en notabelen op weg van de ene wereldstad naar de andere. De tsaar van Rusland had zijn eigen rijtuig, en hij was niet de enige.

De twee wereldoorlogen die de twintigste eeuw tekenden, zorgden voor een opschorting van de activiteiten. Reizen tussen verschillende met elkaar in oorlog verke-



Luxe aan boord van de Orient

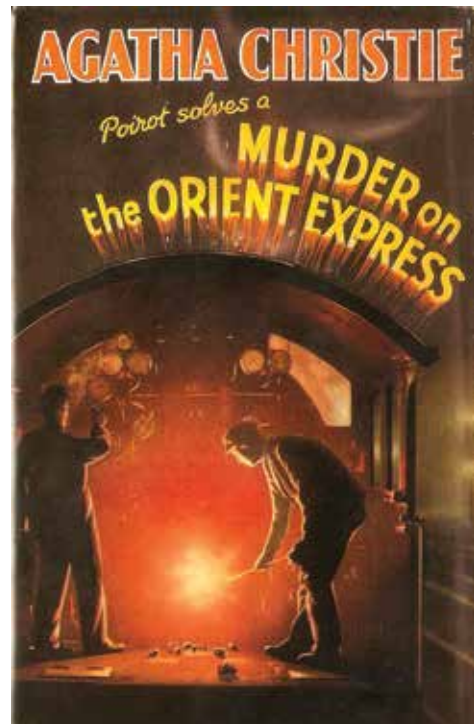
rende landen was uiteraard niet mogelijk. Tot tweemaal toe werd het materiaal van de Compagnie gevorderd. Toen de geallieerden in november 1918 een Duitse delegatie uitnodigden voor onderhandelingen over een wapenstilstand, hadden die gesprekken plaats in het bos van Compiègne, in een rijtuig van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Het was een wagon die de Franse marschalk Foch had laten ombouwen tot

zijn persoonlijk bureau. Op 11 november werd de Wapenstilstand in dat rijtuig getekend. 22 jaar later wilde Adolf Hitler de schande van 1918 uitwissen en liet hij diezelfde wagon op dezelfde plaats in het bos van Compiègne plaatsen, om Frankrijk daar de Wapenstilstand met Duitsland te laten tekenen. En zo gebeurde het ook. Hij liet het rijtuig daarna naar Berlijn transporteren en stelde het daar tentoon aan de bevolking. Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog bracht de SS de wagon tot ont-ploffing.

Een paar decennia later zorgde de Koude Oorlog voor een nieuwe episode in de geschiedenis van de Orient. Er werd overal gecontroleerd, en iedereen was verdacht. De trein verbond het kapitalistische Westen met het communistische Oosten, een zeldzaamheid in die periode. Het is niet verwonderlijk dat de verbinding tal van schrijvers inspireerde. Sherlock Holmes was de eerste om in te schepen op de Orient, maar na hem zouden nog vele anderen volgen. Ian Fleming gaf de trein een glansrol in het Bond-verhaal *From Russia with Love* en Agatha Christie liet Hercule Poirot de *Moord op de Orient-Express* oplossen.

De mythe van de Orient werd nog versterkt door verschillende incidenten die plaatsvonden doorheen de geschiedenis.

In 1891 werd de trein leeggeplunderd, een jaar later werden alle reizigers in quarantaine gehouden omdat aan boord een cholera-epidemie was uitgebroken. In 1929 stond de trein een week stil in Turkije omdat de sporen waren ondergesneeuwd – het voorval dat Agatha Christie zou inspireren voor haar detectiveroman – en in 1931 werd er een terroristische aanslag gepleegd die één man het leven kostte. En dat allemaal op dezelfde lijn.



Cover van het boek
Murder on the Orient Express uit 1934

DE LAATSTE REIS

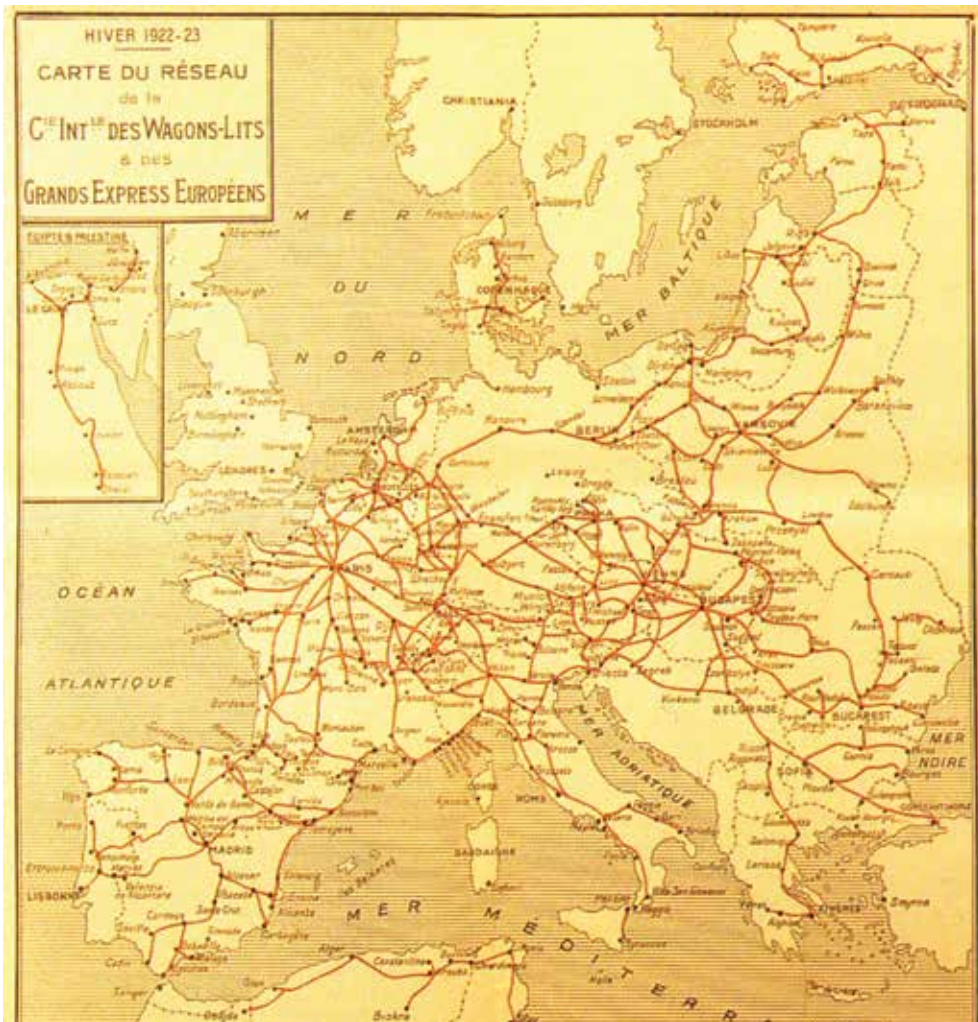
Op 20 mei 1977 vertrok de Orient Express voor zijn laatste reis. Van het Gare de Lyon in Parijs zette hij koers naar Istanbul, en daar eindigde het verhaal. De opkomst van de auto, en later het vliegtuig, deed het transportmiddel de das om. De luxueuze slaaptreinen konden niet langer concurreren met de nieuwe vervoersmiddelen.

De Orient Express verdween van de dienstregelingen, maar niet helemaal uit het landschap. Verschillende rijtuigen werden opgekocht door een rijke Amerikaan die de rijtuigen in de stelplaats van Oostende liet opknappen. Zijn trein bleef rijden onder de naam *Venice Simplon Orient Express*. De legende wordt ook vandaag nog in stand gehouden. Voor enkele duizenden euro's kunt u meereizen met een nostalgietrein die uit authentiek Orient-materiaal is samengesteld. En zo bolt de droom van Nagelmackers nog altijd voort ...

ANDERE INTERNATIONALE LIJNEN

Het succes van de Orient Express liet zoals gezegd niet lang op zich wachten. Al snel moest de CIWL de lijn vertakken. In 1906 werd de Simplontunnel geopend tussen Zwitserland en Italië, aanleiding voor de CIWL om een Simplon Express te laten rijden. Voortaan reed de trein via Venetië naar zijn Turkse eindbestemming. Vijf jaar later deed de Arlberg Orient Express zijn intrede. Met deze trein kon men vanuit de grote Zwitserse en Oostenrijkse steden naar Boedapest, Boekarest en Athene. De Transsiberië Express was een ander uithangbord van de CIWL. Die lijn verbond Moskou met Vladivostok, maar werd na de Russische revolutie van 1917 stopgezet. De Taurus Express liet de reiziger vanaf 1930 de Bosporus oversteken, wat tal van nieuwe mogelijkheden schiep. In het interbellum bereikte de CIWL haar hoogtepunt. Van overal in Europa kon men met de trein tot Caïro, Teheran, Bagdad en Basra. Men kon zelfs doorreizen tot Bombay!

De Compagnie introduceerde nog tal van andere lijnen in Europa. Er was de Hellas Express, die van Griekenland naar West-Europa reed. Duizenden Griekse arbeidsmigranten vonden via deze lijn hun nieuwe vaderland. Heel anders ging het met de vernieuwde Calais Méditerranée Express. Die lijn werd eind 1922 ingehuldigd, het



Het aanbod van de Compagnie in de winter van 1922-1923

was het eerste traject waarop stalen rijkundigen werden ingezet. Die waren niet alleen veiliger, ze waren ook luxueuzer, er was zelfs elektrische verlichting aan boord. Omdat alle wagons blauw werden geschilderd, werd er al vlug van de *Train Bleu* gesproken. Die naam werd snel overgenomen om reclame te maken: *'Summer on the French Riviera by the Blue Train'*. In 1949 werd dit ook de officiële naam van de lijn. Om te concurreren met de auto en om de reiziger meer te bieden dan enkel maar een trans-



De Nord Express, een van de lijnen van de CIWL

portmiddel, liet de CIWL voor de *Train Bleu* de meest luxueuze rijtuigen uit haar geschiedenis bouwen: tien rijtuigen die hun gelijke niet kenden. De afwerking gebeurde door kunstenaars als René Prou. Verschillende filmsterren spoorde met deze trein naar het filmfestival van Cannes. Jean-Paul Caracalla, oud-directeur communicatie van de CIWL, houdt prachtige herinneringen over aan de sterren op de *Train Bleu*: ‘Alle grote vedetten namen de trein naar het festival van Cannes: Grace Kelly, Brigitte Bardot, Edith Piaf, Marlène Dietrich, Ernest Hemingway. Ik heb zelf nog ontbeten naast Orson Welles, in het restauratierijtuig.’

Luxe was alles voor de Compagnie. Er was een bureau dat alles tekende, tot zelfs de theepotten toe. Elk detail van elke trein werd zorgvuldig ontworpen, esthetiek was heilig. Het maakte van met de trein reizen een belevenis die nergens anders ervaren kon worden.

In totaal zette de Compagnie Internationale des Wagons-Lits bijna 120 verschillende internationale lijnen op, waarmee gereisd kon worden over drie continenten. Op het hoogtepunt van haar bestaan, begin jaren dertig, beschikte de Compagnie over 2392 rijtuigen!

Na de Tweede Wereldoorlog nam het belang van het internationale treinreizen af: het vliegtuig sprak de rijkere klasse sterker aan. Gaandeweg geraakten de treinen steeds moeilijker volgeboekt. Al in 1971 besliste de Compagnie om zich weer te gaan richten op haar kerntaak: het verzorgen van service op verschillende dag- en nachttreinen. Ze verkocht daarom al haar rollend materieel aan andere spoorwegmaatschappijen. Toch bleef de maatschappij bestaan, en zelfs vandaag bestaat ze nog, zij het in de vorm van verschillende internationale holdings, met als belangrijkste de Accor-groep.