

# Pullmans in Holland (1)

Eerste- en tweedeklas luxe van de Wagons-Lits (CIWL)

Otto Dijkstra



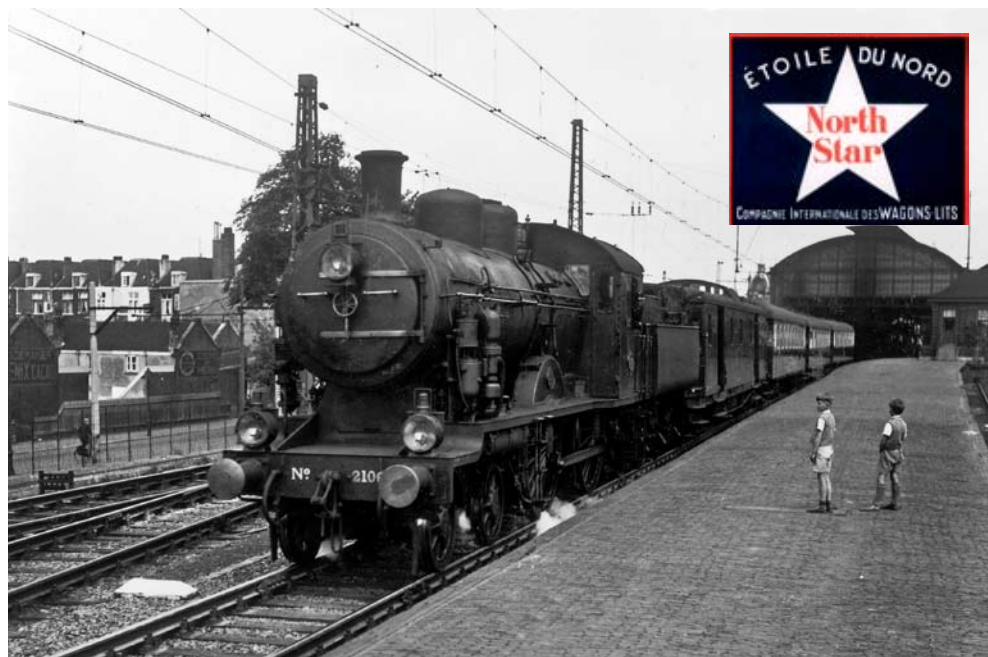
74

*De Étoile du Nord is op weg van Amsterdam naar Parijs. Trein P 198 wordt getrokken door een van de Staatsspoorwegen overgenomen Jumbo, die in Roosendaal zal aflopen en worden vervangen door een stoomloc van de Belgische spoorwegen. De Étoile du Nord bestaat uit een fourgon (bagagewagen), een eerste-klas Pullman van het type Flèche d'Ôr en een couplage van twee tweedeklas Étoile du Nord-rijtuigen. Roosendaal, eind jaren dertig. Collectie W.A.C. Wendelaar*

De Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, kortweg de Wagons-Lits (CIWL), werd in 1867 opgericht. Vanaf het eerste moment ging de CIWL haar eigen slaap-, restauratie-, salon- en Pullman-treinen alsmede afzonderlijk in (inter-) nationale treinen lopende rijtuigen op het Europese continent exploiteren. Ook in het Midden-Oosten, Noord- en West-Afrika, Rusland en China

liet de maatschappij zich niet onbetuigd. Geraadpleegde Europese dienstregelingen en voorschriften van de CIWL vermelden klinkende treinnamen zoals Train Bleu, Sud-Express, Flèche d'Ôr, Étoile du Nord, Oiseau Bleu en Edelweiss. Drie van de hiervoor genoemde treinen reden zelfs in Nederland. Binnenkort verschijnt een model van de NS-stoomlocserie 3700 in H0. Het grote voorbeeld

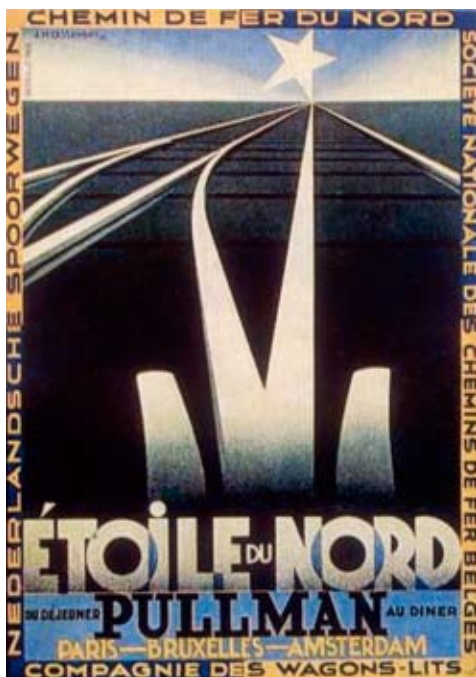
daarvan trok in het westen van Nederland, het eigenlijke Holland, de Pullman-treinen. Redenen om die treinen en rijtuigen in het groot en klein eens voor het voetlicht te halen. In het eerste deel van dit tweeluik zullen de ooit in Holland rijdende Pullman-treinen en -rijtuigen worden besproken. In deel twee komen de in de loop der tijd verschenen schaalmodellen aan de orde.



De Wagons-Lits maakte in haar officiële overzichten steevast onderscheid tussen salon- en Pullman-rijtuigen. Salonrijtuigen waren soms voorzien van een keuken en/of slaapcoupés. De houten rijtuigen waren eenlingen of maakten deel uit van talloze kleine series met uiteenlopende nummers. De in de jaren twintig gebouwde soortgenoten waren van metaal en hoorden thuis in de reeksen 2737-2748 en 2839-2841, beter bekend als het type Sud-Express.

Bij de CIWL werden uitsluitend de rijtuigen binnen de nummerreeksen 51-60, 103-106, 2914-2917 en 4001-4176 tot de Pullmans gere-

*Omdat het Luchtspoor ten zuiden van Rotterdam DP (Delftsche Poort) en de Moerdijkbruggen geen 3700'ers toestonden werd de tractie voor de Étoile du Nord, Oiseau Bleu en Edelweiss doorgaans gevormd door zogenoemde "Blikken Tinussen" van de voormalige HSM (NS-serie 2100). De NS 2109 met trein P 198, Étoile du Nord, Den Haag HS, 9 juni 1934. J.J.B. Vellekoop, collectie W.A.C. Wendelaar*



Aan het einde van de jaren twintig waren 3500'ën voor de Étoile du Nord aan te treffen. De trein bestaat uit een bagagewagen, een eersteklas Pullman-rijtuig (FdO) en twee Pullmans (EdN) waarvan de voorste is voorzien van een keuken ten behoeve van de eerste- en tweedeklas reizigers. Amsterdam CS, eind jaren twintig. Collectie W.A.C. Wendelaar

kend. Omdat de 51-60 gehuurde Engelse Pullmans waren, de 103-106 op de smalspoorlijnen van de Zwitserse MOB thuishoorden, de 4165-4170 uitsluitend dienstdeden in Spanje en de 2914-2917 plus 4171-4176 in Egypte belandden laten we die buiten beschouwing. Ze zijn voor wat ons land betreft niet aan de orde. Maar die van het type Sud-Express en alle andere rijtuigen waren in het verleden wel in Holland te zien.

#### Nummering

De CIWL is de nummering van haar materieel begonnen bij 1. Omdat die doorlopend was leverde dat in de loop der tijden voor dezelfde typen rijtuigen en wagens verschillende series of zelfs eenlingen op. Voor de niet-ingewijde was die nummering dan ook chaotisch.

Toen in 1968 al het materieel van nieuwe UIC-registraties (computernummers) werd voorzien, handhaafde de CIWL net als de Belgische spoorwegen haar oude rijtuignummers. De CIWL deed dit omdat de computernummers doorlopend veranderden. Wanneer bijvoorbeeld de stoomverwarming verviel wijzigde het nummer en dus ook het controlecijfer. Indien een rijtuig van de CIWL overging naar de slaaprijtuigpool of het nationale park van een land veranderde het computernummer opnieuw. Omdat een rijtuigadministratie een vaste referentie vereist, bleef het oude nummer zij het doorgestreept in gebruik. De CIWL-nummers hadden feitelijk dezelfde functie als de bij NS gebruikte bakcodes.

#### Pullman-treinen

Voor 1940-45 reden in ons land maar liefst drie Pullman-treinen. Ook in de boottrein Amsterdam - Vlissingen vice versa was de luxe in de vorm van afzonderlijk lopende Pullmans aan te treffen: een *couplage* eerste en tweede klas ofwel een combinatie van twee Pullmanrijtuigen met en zonder keuken maakte namelijk deel uit van die boottrein in 1931.

Na de Tweede Wereldoorlog keerden weliswaar de beroemde namen terug, maar de treinen zelf waren samengesteld uit rijtuigen

## Pullman-treinen en -rijtuigen tot 3 september 1939

- P 198/199, Étoile du Nord, Amsterdam - Parijs vice versa, 1927-1939
- P 56/57, Edelweiss, Amsterdam - Basel/Zürich vice versa, 1929-1939
- P 188/189, l'Oiseau Bleu, Amsterdam - Parijs vice versa, 1936-1939
- diverse treinnummers, boottrein, Amsterdam - Vlissingen vice versa, 1931-1939 (alleen 's zomers en in de winter van 1932-'33)

#### Eerste rit van de Étoile du Nord op 5 mei 1927

NS 3501 Esn (B) - Rtp  
NS 3748 Rtp - Asd

## Overzicht Pullman-rijtuigen 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas per 1-1-1932

Type	Serie	Klas	Nummers	Fabrikant	Plaatsen	In dienst
Sud Express	VSP*	1	2737-2742	Lorraine	24	1926
"	VSPC*	1	2743-2748	"	18	"
"	VSPC*	1	2839-2841	Dyle & Bacalan	30	"
Flèche d'Ôr	VSPC	1	4001-4015	Birmingham	24	"
"	VSP	1	4016-4030	Midland	32	"
"	VSPC	1	4031-4040	CGC	24	1927/28
"	VSP	1	4041-4050	"	32	"
"	VSPC	1	4051-4065	Leeds	24	1926/27
"	VSP	1	4066-4080	"	32	"
"	VSPC	1	4081-4085	Birmingham	24	"
"	VSP	1	4086-4090	Metropolitan	32	"
Étoile du Nord	VSPC	2	4091-4110	Birmingham	36/38	1927
"	VSP	2	4111-4130	Metropolitan	49/51	"
Côte d'Azur	VSPC	1	4131-4147	EIC	20	1929
"	VSP	1	4148-4164	EIC	28	"

#### Rijtuigverdeling winterdienst 1932-1933

Rijtuigen bestemd voor Amsterdam - Vlissingen vice versa, te Amsterdam  
VSPC1: 4063

Voor de Étoile du Nord, Amsterdam - Parijs vice versa (P198/P199), te Parijs  
VSP1: 4048, 4050, 4073, 4075-4076, 4086

VSPC2: 4091, 4093, 4099-4101, 4103

VSP2: 4113, 4122, 4123

D: 1186-1187, 1212-1214

Voor de Edelweiss, Amsterdam - Basel/Zürich vice versa (P56/P57), te Brussel

VSPC1: 4131-4134 (meer luxe dan de Rheingold?!)

VSP2: 4114, 4116, 4126-4129





## Rijtuigverdeling winterdienst 1938-1939

Amsterdam - Vlissingen vice versa (435/77, 78/436), te Amsterdam  
 VSC1: 2747, 2748  
 Étoile du Nord, Amsterdam - Parijs vice versa (P198/P199), te Parijs (reserve te Amsterdam)  
 VSP1: 4026-4030, 4073  
 VSPC2: 4100,4103-4105  
 VSP2: 4122-4124  
 D: 1214-1215, 1219, 1224  
 L'Oiseau Bleu, Amsterdam - Parijs vice versa (P188/P189), te Amsterdam  
 VSPC1: 4141  
 VSP1: 4075  
 VSPC2: 4101  
 VSP2: 4125  
 D: 1218, 1223  
 Edelweiss, Amsterdam - Basel/Zürich vice versa (P56/P57), te Brussel  
 VSPC1: 4131-4134  
 VSP2: 4114, 4116, 4126-4129

76

van alle klassen. Pullman-rijtuigen maakten in het vervolg slechts deel uit van het grotere geheel. Pas met ingang van de zomerdienst 1957 kon weer van exclusiviteit worden gesproken toen de TEE's met dezelfde namen en vrijwel dezelfde luxe verschenen zoals die voordien door de CIWL werd aangeboden.

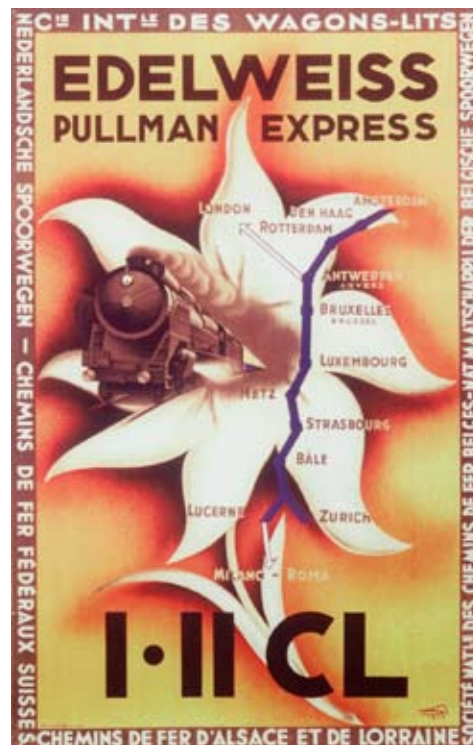
### Type Sud-Express (SE)

Na de Eerste Wereldoorlog realiseerde de CIWL zich dat haar teakhouten salonrijtuigen uit de negentiende eeuw hun beste tijd hadden gehad. De Wagons-Lits besloot nieuwe Pullman-rijtuigen naar Engels voorbeeld te ontwerpen. In 1925 werd alvorens dat mate-

riël te bouwen een proeftrein samengesteld. Deze bestond uit enigszins aan de Europese normen aangepaste rijtuigen van de Pullman Car Company, de eerder genoemde 51-60. De trein reed van Milaan naar Nice vice versa. Het resultaat was naar tevredenheid. Daarop werden ten behoeve van de Sud-Express, Parijs - Biarritz, bij de Société Lorraine des Anciens Ets de Dietrich (Lunéville) in 1926 zes stalen salonrijtuigen met en zes zonder keuken aangeschaft. In hetzelfde jaar werd deze serie rijtuigen gevolgd door een aanvullende levering van drie exemplaren met keuken. Ze werden gebouwd bij Dyle & Bacalan SA (Bordeaux et Paris). Op twee na werden



Voor de boottrein Amsterdam - Vlissingen vice versa deed in het begin van de jaren dertig een couplage dienst van een eerste klas Pullman-rijtuig met keuken VSPC1 4063 (FdO) en een tweedeklas Pullman-rijtuig zonder keuken VSP2 4116 (EdN). Vlissingen, augustus 1931. H.G. Hesselink, collectie W.A.C. Wendelaar



alle salonrijtuigen omgebouwd tot restauratierijtuig. De 2748 belandde in ons land en werd verbouwd tot salonrijtuig Sr 7.

### Type Flèche d'Ôr (FdO)

De CIWL bestelde in 1926 bij twee andere fabrikanten -namelijk de Birmingham Railway Carriage & Wagon Co. Ltd. (Smethwick, Birmingham) en de Midland Railway Carriage and Wagon Co. (Shrewsbury)- dertig luxueuze eerste klas Pullman-rijtuigen. De rijtuigen met keuken werden voorzien van 24 geriefelijke stoelen. De rijtuigen zonder keuken werden uitgerust met 32 fauteuils, een en ander dus voor de rijken der aarde.

Dankzij dit in de loop van 1926 afgeleverde materieel kon de CIWL op 11 september van dat jaar haar Flèche d'Ôr Parijs - Calais in dienst stellen. De bestelde Pullman-rijtuigen werden geleverd met de registraties VSPC1 4001-4015 DE (met keuken) en VSP1 4016-4030 E (zonder keuken). Ze zijn te herkennen aan de zes vensters aan de keukenzijde, de andere heeft er acht. Naar voorbeeld van dit type volgden nog zestig Pullman-rijtuigen. Ze gingen loslopend of in *couplages* en *triplages* dienst doen in diverse treinen op het Europese continent.

In 1932 werden acht rijtuigen uit de eerste serie verbouwd tot tweedeklas Pullmans. Daarna volgde in het midden en einde van de jaren dertig voor achttien stuks uit de eerste serie een verbouwing tot gewoon restauratierijtuig

Tweedeklas Pullman-rijtuig VSP2 4127 (EdN) gereed voor de dienst in de Noord- dan wel Poolster (EdN) of Blauwe Vogel (OB). Amsterdam Oostelijk Eiland, maart 1952. W.A.C. Wendelaar

## Mortimer Pullman

De Amerikaan George Mortimer Pullman heeft voor de in zijn land rijdende treinen comfortabele rijtuigen ontworpen. Het verschil met de tot dan toe gebruikelijke (salon-) rijtuigen was de voor die tijd ongewone luxe van het zogenoemde Pullman-rijtuig. Comfortabele zitplaatsen, veel beenruimte, royaal uitzicht, ambiance en de gewoonte de reizigers gedurende de rit op hun plaats van maaltijden of dranken te voorzien onderstreepten die luxe. George Nagelmackers, de oprichter van de CIWL, vertoefde enige tijd in de VS en werd met dit concept geconfronteerd. Na terugkomst uit de VS introduceerde hij deze wijze van reizen op het vasteland van Europa.

met 36, 40 of 41 zitplaatsen. Tezelfdertijd werd de 4006 getransformeerd tot barrijtuig. Van de tot tweedeklasser omgebouwde Pullman-rijtuigen werden in 1953 ook twee exemplaren verbouwd tot restauratierijtuig. Uiteindelijk resteerden uit de eerste serie zonder keuken maar twee echte eerste klas Pullmans, namelijk de 4029 en 4030.

Van de zestig Pullmans uit de aanvullende series werden in de loop van de jaren dertig 41 stuks verbouwd tot restauratierijtuig. Drie exemplaren veranderden in een restauratierijtuig met bar. Zestien rijtuigen bleven in Pullman-uitvoering over tot zij werden uitgerangeerd. De overgebleven rijtuigen zonder keukens zorgden voor het gewenste eerste klas aanbod.

### Type Étoile du Nord (EdN)

Op 5 mei 1927 werd de Étoile du Nord, de luxe trein van Parijs via Brussel naar Amsterdam vice versa, ingehuldigd. Dat was een belangrijke gebeurtenis voor Nederland en België. Het bijzondere aan deze trein was namelijk dat de gefortuneerde maar zuinige Nederlandse en Belgische reizigers een Pullman-plaats konden bemachtigen in de iets minder luxueuze en dus goedkopere tweede klas. Door de bouw van tweedeklas Pullmans hield de CIWL dus rekening met de reputatie van de gierige Nederlanders en Belgen. Hun devies was en is: luxueus reizen, graag, maar niet tot elke prijs. Het gewone en wat arme volk moest, vooropgesteld dat het al naar het buitenland zou kunnen reizen, op eerlijk hout in de derde klas de grens over. Derde klas Pullmans kwamen niet voor.

Als reserve-TEE stonden in de zomer van 1957 de Pullman-rijtuigen VSP 4121, VSPC 4103 en bagagewagen 1273 in Amsterdam op het Oostelijk Eiland opgesteld. Omdat in internationaal verband de eerste klas per 3 juni 1956 definitief was afgeschaft en de tweede en derde klas waren herbenoemd in de nieuwe eerste en tweede, verdwenen de aanduidingen op de Pullmans en was alles letterlijk en figuurlijk eerste klas. Qua geplaatste fauteuils, indeling en beenruimte bestond het verschil tussen de oude eerste- en tweedeklas Pullmans nog wel. Verder deed de TEE-toeslag die bovenop de D-trein toeslag werd gegeven feitelijk de oude eerste- dan wel tweedeklas Pullman-tarieven herleven. Amsterdam Oostelijk Eiland, augustus 1957. W.A.C. Wendelaar



Eersteklas Pullman-rijtuig met keuken (dat is te zien aan de kleine vensters) VSPC1 4135 (CdA) maakt deel uit van een couplage. Het andere rijtuig is de al eerder afgebeelde VSP2 4127 (EdN). Amsterdam Oostelijk Eiland, maart 1952. J.A. Bonthuis, collectie W.A.C. Wendelaar

De tweedeklas Pullman-rijtuigen werden gebouwd met tafels voor twee en vier personen die in totaal aan 51 rijken plaats boden in de rijtuigen zonder keuken. In de rijtuigen met keukens konden 38 goeden een plaats vinden. Al deze rijtuigen behoorden tot de series VSPC2 4091-4110 en VSP2 4111-4130. Ze werden in 1927 gebouwd bij de BRC&W en de Metropolitan Cammell Carriage & Wagon Co. Ltd (Saltley, Birmingham). Ze deden dienst in de l'Oiseau Bleu, Edelweiss Express en in de boottrein Amsterdam - Vlissingen, maar uiteraard ook in andere treinen waar tweedeklas Pullman-luxe noodzakelijk was gebleken.

De rijtuigen van dit type zijn herkenbaar aan de negen vensters aan de niet-keukenzijde en de zeven vensters aan de keukenzijde. Van de veertig tweedeklas Pullman-rijtuigen werden na 1937 zeventien stuks verbouwd tot restauratierijtuig. Drie exemplaren zijn ingericht als bar-dancing. Bij die verbouwing werden de spijkers die de eigentijdse wandbekleding van oranje geverfd spaanplaat op hun plek moesten houden dwars door de kostbare kunstwerken van diverse kunstenaars gejaagd.







Het interieur van een als restauratierijtuig heringericht Pullman-rijtuig van het type Côte d'Azur. De decoraties van glaskunstenaar Prou zijn door de jaren heen behouden. Collectie W.A.C. Wendelaar

## Overzicht rijtuigen per 1-1-1957

Type	Serie	Nummers
Sud Express	VSP	2740
Flèche d'Or	VSPC	4002-4003
"	VSP	4018-4019
"	VSP	4029-4030
"	VSPC	4058-4061, 4063-4064
"	VSP	4072, 4074-4075, 4077
"	VSPC	4085
"	VSP	4089-4090
Étoile du Nord	VSPC	4098, 4103
"	VSP	4111, 4115, 4118-4123, 4125-4130
Côte d'Azur	VSPC	4131-4143, 4145-4147
"	VSP	4148-4153, 4155-4159, 4161, 4163

Hiervan stonden veertien rijtuigen opgesteld te Villeneuve en Oostende.

Moderniteiten hadden zo hun prijs...

Het laatste tot rijdend restaurant verbouwde Pullman-rijtuig was de 4099. Het bestaan van dit restauratierijtuig was zelfs voor ingewijden een raadsel. Onderzoek leverde echter het onomstotelijke bewijs dat de verbouwing daadwerkelijk in het begin van 1957 had plaatsgevonden en in de officiële *Répartition* (rijtuigverdeling) was bijgeschreven.

### Type Côte d'Azur (CdA)

In 1929 volgde een serie rijtuigen die tot de fraaiste en meest luxueuze kunnen worden gerekend. Deze rijtuigen behoorden tot de series VSPC1 4131-4147 en VSP1 4148-4164 en werden gebouwd door Entreprisse Industrielles Charantaises (EIC) te Aytré. De interieurs van de rijtuigen VSPC1 4141-4147 en VSP1 4158-4164 waren voorzien van kunstwerken van glaskunstenaar René Lalique, de overige ingericht door kunstenaar René Prou. De fauteuils van het type Flèche d'Or met de nogal rechtopstaande rugleuningen waren vervangen door die van het type Dalziel; breder en met een handel om de rugleuningen te verstellen. Van deze series werd één exemplaar verbouwd tot restauratierijtuig en vier stuks

werden gewijzigd in een bar-dancing. Dit was een verbouwing waarbij eigenlijk alleen de stoelen verdwenen en een grammofoon in de kleine bagageruimte werd geplaatst. In de jaren vijftig kwamen zes rijtuigen terecht in Italië. Eén daarvan, de 4148, heeft tot 1971 als allerlaatste Pullman gependeld tussen Rome en Milaan. Nadien is in dit rijtuig de inventaris van bar-dancingrijtuig 4018 geplaatst. De volledig in oorspronkelijke staat teruggebrachte 4018 diende de plaats van de helaas verbrandde 4029, waarvan het interieur was behouden, in te nemen in het spoorwegmuseum te Mulhouse. De CdA-rijtuigen zijn aan niet-keukenzijde herkenbaar aan de zeven vensters, aan de andere zijde zijn dit er vijf.

### Edelweiss en Oiseau Bleu

Na de Étoile du Nord volgde in Holland al spoedig de tweede Pullman-trein, de Edelweiss. Deze reed van Amsterdam CS via Den Haag HS, Rotterdam DP, Brussel, Luxemburg en Straatsburg naar Basel en werd op 15 juni 1928 in dienst gesteld. De trein bestond naar gelang het seizoen -kort in de winter en lang in de zomer- uit eerste- en tweedeklas Pullmans van de series VSPC1 4051-4065 (FdO),

VSPC2 4091-4110, VSP2 4111-4130 (EdN) en uit één van de rijtuigen van de series VSPC1 4131-4147 en VSP1 4148-4164 (CdA). De FdO-rijtuigen deden maar een paar jaar dienst en dat in een gecombineerde omloop van Parijs via Amsterdam naar Basel en verder.

De derde Pullman-trein reed op 15 mei 1929 voor de eerste keer op het traject Parijs - Brussel - Antwerpen. In 1936 werd dit traject uitgebreid met het stuk Antwerpen - Amsterdam. Deze trein droeg de naam l'Oiseau Bleu als eerbetoon aan Maeterlinck, de grote Belgische dichter die ooit de Nobelprijs voor de literatuur ontving. De series VPC1 4081-4090 (FdO) en VPC2 4091-4130 (EdN) leverden het benodigde materieel voor deze trein.

### Ancien Pullman (AP)

In 1930 begon de economische recessie, ingeluid door de beurskrach van New York in oktober 1929. De vervoersvraag kende daarop een geleidelijke terugval, waardoor het aantal rijtuigen in diverse treinen kon worden verminderd. Een van de gevolgen voor de nog steeds rijdende Pullman-treinen was dat de belangstelling voor het luxueus reizen in de tweedeklas Pullmans direct verminderde. De CIWL zag zich vanaf dat moment genoodzaakt honderd eerste- en tweedeklas Pullmans met en zonder keuken te verbouwen tot restauratierijtuigen. Ze werden in het vervolg VR-AP (Ancien Pullman) genoemd.

Als gevolg van het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog zijn op 3 september 1939 alle Pullman-treinen opgeheven. Na afloop hiervan kwamen ze niet meer terug. Daarvoor in de plaats verschenen meer afzonderlijk lopende Pullman-rijtuigen. Het vliegtuig had de voor de oorlog begonnen strijd om het luxe vervoer op de lange afstand gewonnen. Op de korte afstanden maakte de trein echter de dienst nog wel uit.

Op 9 januari 1946 werd voor de eerste keer een Pullman-rijtuig opgenomen in de ochtendtrein van Brussel naar Amsterdam, en op 15 mei van hetzelfde jaar keerde de Étoile du Nord terug. Nu was de trein samengesteld uit drie Pullmans, een eerste- en twee twee-

## Vergelijking klassen, zitplaatsen en toeslagen

D-trein (met toeslag)				Pullman (D-trein-toeslag + extra toeslag)				TEE (D-trein-toeslag + TEE-toeslag)	
Voor 3 juni 1956		Na 3 juni 1956		Voor 3 juni 1956		Na 3 juni 1956		Na 2 juni 1957	
Klas	Zitpl. per afd.	Klas	Zitpl. per afd.	Klas	Zitpl. per afd.	Klas	Zitpl. per afd.	Klas	Zitpl.
1	4	1	6	1	4	1	4	1	6
2	6	1	6	2	6	1	6	-	-
3	8/10	2	8	-	-	-	-	-	-



Rijtuig VSPC1 4139 met het donkerblauwe koersbord waarvan de naam en route niets aan duidelijkheid te wens overlaten. Let ook op de vele uitstekende, landafhankelijke lantaarnrijzers. Amsterdam Oostelijk Eiland, maart 1952. W.A.C. Wendelaar

## Telegrafische verkortingen en CIWL-codes

NS	CIWL	UIC
SAk	VSPC1	WSPc1
SA	VSP1	WSP1
SBk	VSPC2	WSPc2
SB	VSP2	WSP2
WR/R	VR	WR
WLAB,C	VL	WLAB,C
D	F	D (bij DB tot 1954: Pw)

CIWL-code (achter het rijtuignummer)

DE VSPC1/2, Voiture Salon Pullman Cuisine 1<sup>e</sup>/2<sup>e</sup> classe  
 E VSP1/2, Voiture Salon Pullman 1<sup>e</sup>/2<sup>e</sup> classe  
 D VR, Voiture Restaurant  
 A/B VL, Voiture Lits  
 L/M F, Fourgon

AP Ancien Pullman

## Pullman-express 56 1e en 2e kl. naar Basel S.B.B. en Zürich.



De NS-dienstregeling uit de zomer van 1932 toont Pullman-express 56 naar Basel en Zürich. Dat het hier ging om de trein met de welsprekende naam Edelweiss was in de NS-dienstregeling niet vermeld. Stichting Rail Publicaties

## Kleuren Pullman-rijtuigen en bagagewagens

SE: marron-crème tot 1932, daarna blauw-crème (ook enkele houten bagagewagens)  
 FdO: marron-crème tot 1932, daarna blauw-crème (ook laadkistenwagens)  
 VSPC1 4081-4085 en VSP1 4086-4090 waren bij levering blauw-crème  
 EdN: blauw-crème, reserve-TEE in 1957 geheel blauw (ook bagagewagens 1263-1270)  
 CdA: blauw-crème, salon-bars geheel blauw  
 Bagagewagens na 1934: geheel blauw

deklassers, en gewone rijtuigen. De twee jaar later in dienst gestelde l'Oiseau Bleu zag er bijna net zo uit. Aan de gewone rijtuigen van die trein werd tot Brussel slechts één Pullman-rijtuig gehaakt.

### TEE

De overgang naar het tweeklassenstelsel per 3 juni 1956 had tot gevolg dat de opschriften die het verschil tussen de eerste- en tweede-klas Pullman benadrukten definitief werden vervangen door het simpele opschrift Pullman. Pullman-rijtuigen waren sowieso al eerste klas plus. Dus stel je voor dat het gepeupel uit de nieuwe tweede klas -dat is dus de oude derde klas- in een tweedeklas Pullman-rijtuig zou stappen... Verschil moet en zal er zijn en blijven.

De Edelweiss kwam niet eerder terug dan in 1957. Dat jaar betekende eigenlijk het einde voor vrijwel alle Pullman-treinen en -rijtuigen die nog in Europa gebruik waren. De Pullman-diensten werden toen overgenomen door de TEE, maar in het bourgondische België en Frankrijk hielden ze het toch nog een paar jaar vol. In België bleef vanaf de zomerdienst van 1957 één Pullman-rijtuig tussen Brussel en Parijs heen en weer rijden. Dit rijtuig was opgenomen in een anonieme middag- en avondtrein. Het reed mee tot de zomerdienst van 1963, het moment waarop de elektrificatie Brussel - Parijs gereed kwam. Toen verschenen de TEE-treinen met bicourante locomotieven en Inox-rijtuigen; die waren luxe genoeg. Dat betekende voor onze streken het definitieve einde van de Pullmans, die een zweem van de luxe uit de jaren twintig, de

Trein.	S A M E N S T E L L I N G.	Opmerkingen.
P 198 Asd.—Esn.	199 Asd. D <sup>IV</sup> —SAd—SAkd <sup>1</sup> —SBkd—SBd Parijs	1) Alleen op nader order (alsdan SBkd achteraan).
P 199 Esn.—Asd.	Parijs SAd—SAkd <sup>1</sup> —SBkd—SBd—D <sup>IV</sup> Asd. 198	1) Alleen op nader order (alsdan SBkd achter D <sup>IV</sup> ).
201 Zl.—Lw.	1601 Ah. C <sup>12</sup> c—BC <sup>9</sup> c—AB <sup>8</sup> c—D <sup>IV</sup> Lw. 354	68.

De samenstellingen van alle personentreinen zijn in de voorschriften omtrent het gebruik van personen- (later reizigers-) materieel, VPM (VRM), vastgesteld. De standplaatsen en de loop van de rijtuigstammen, afzonderlijke rijtuigen, postrijtuigen en bagagewagens die gezamenlijk een trein vormen alsmede de maatschappij die de rijtuigen levert zijn net zoals de toewijzing van de koersborden per rijtuig in het VPM (VRM) opgenomen.

roaring twenties, met zich meedroegen. Alleen in Italië bleef zoals eerder is opgemerkt die luxe bestaan tot 1971.

### NIOE, VSOE en POE

Het net van luxueuze Pullman-treinen kende zijn hoogtepunt omstreeks 1930. Ondanks de economische crisis hield dit vrijwel stand, maar beleefde toch een terugval in de periode 1936-1940. Na de Tweede Wereldoorlog

leefde het luxueuze vervoer een beetje op, zij het met verlies van alle autonomie doordat de Pullmans werden opgenomen in treinen die uit gewone eerste-, tweede- en derdeklas rijtuigen waren samengesteld. In onze contreinen kwam al dit fraais een einde in 1963 en in Italië in 1971.

Sedert de jaren tachtig is het luxueuze reizen herontdekt en weer in de belangstelling komen te staan. Initiatiefnemers zoals Albert

## VSPC1 2748 wordt Sr7

De VSPC1 2748 deed gedurende de Tweede Wereldoorlog dienst als salonrijtuig voor de *Wehrmachtbefehlshaber in den Niederlanden: General der Flieger F. Christiansen*. In 1947 werd het rijtuig verkocht aan de Staat der Nederlanden en bij Allan verbouwd tot salonrijtuig (Sr) 7 ten behoeve van HM koningin Wilhelmina.

## Overzicht rijtuigen zomer 1964 en 1968 (UIC-nummering)

Type	Serie	Nummers	UIC-nummers
Flèche d'Ôr	VSP	4018, 4029	xx 66 yy 40 018-c, 029-c
"	VSP	4075	xx 66 yy 40 075-c
"	VSP	4089	xx 66 yy 40 089-c
Étoile du Nord	VSP	4127 (Amsterdam)	
Côte d'Azur	VSPC	4131-4133, 4135, 4137-4142, 4145-4147	xx 66 yy 40 131-c, 132-c, 135-c, 141-c, 146-c
"	VSP	4148-4153, 4155-4159, 4161, 4163	xx 66 yy 40 148-151-c, 155-159-c, 161-c, 163-c

xx is regiem (RIC enz.), 66 was CIWL (84 was NS, is NL), yy is rijtuigtype, 40 is verwarmingstype, c is controlecijfer





De WR 4099 was de laatste tot restauratierijtuig verbouwde Pullman. Amsterdam, mei 1958. J.A. Bonthuis, collectie W.A.C. Wendelaar

Glatt (Intraflug) met zijn Nostalgische Istanbul Oriënt Express (NIOE), James Sherwood (Sea-Containers) met zijn Venice-Simplon Oriënt Express (VSOE) en de CIWL met haar eigen Pullman-Oriënt Express (POE) hebben het reizen van weleer weer verheven tot kunst. En, zo is gebleken, daarvoor trekt de gefortuneerde medemens maar al te graag zijn portefeuille. Het materieel van de NIOE bevindt zich momenteel ten dele in Rusland en Zwitserland bij de TEAG (Transeurop Eisenbahn AG). De door de Franse spoorwegen geëxploiteerde POE is helaas in 2008 uit dienst genomen.

Het door deze organisaties gehanteerde begrip Oriënt Express is echter een onjuist synoniem voor een luxueuze trein zoals die

thans wordt geëxploiteerd door de VSOE. Het materieel van deze organisatie was de echte Oriënt Express vreemd. Logisch, als je bedenkt dat vroeger met zo'n trein van Calais naar Istanbul (Byzantium, Constantinopel of Stambul) kon worden gereisd. Want zo'n reis doe je 's nachts niet zittend in een stoel, hoe luxe ook, maar liever in een bed. En dat dan ook weer niet te duur, dus de luxe Pullman maar ook slaaprijtuigen van het type Lx kwamen tussen Calais en Istanbul niet voor. Bij de Friese Stoomtrein Maatschappij gaat een tot restauratierijtuig verbouwde ICK in Oriënt Express-uitvoering dienstdoen. Het zal duidelijk zijn dat het rijtuig niets te maken heeft met de Oriënt Express van weleer, maar de naam is wel wervend en dat gunnen we de FStM.

### Behouden materieel

Door diverse musea, reisorganisaties, stichtingen en verenigingen zijn zeer veel rijtuigen behouden. De AP's onder hen zijn vaak door verbouwingen in meer of mindere mate weer Pullman-rijtuigen geworden. Barrijtuig 4018 is met behulp van de inventaris van de bij een brand in 1975 verloren gegane VSP1 4029 in oorspronkelijke staat teruggebracht en bevindt zich in het Franse spoorwegmuseum te Mulhouse. De VSP2 4129 wordt momenteel bij de ZLSM in Simpelveld volledig gereviseerd; de VSP1 4158 bevindt zich in het kader van een meerjarige tentoonstelling over de Franse glaskunstenaar René Lalique in Japan. ▲

De VSP2 4121 en VSPC1 4085 maken deel uit van trein PD120, de Étoile du Nord. Deze trein vertrekt om 07.10 uur uit Amsterdam CS. Twee zogenaemde BN'ers, Wim Kan en Corry Vonk, zwaaien de trein uit. Voorjaar 1952. Collectie W.A.C. Wendelaar



## Bronnen

- NS VPM/VRM, 1927-1958
- CIWL Album du matériel roulant, 1925
- CIWL Répertoires, 1927-1958
- CIWL Guides, 1950-1962
- CIWL Description du matériel, 1955
- Pullman in Europe, George Behrend, Ian Allen Ltd., 1962
- Rollende Hotels, Fritz Stöckl, Bohmann Fachverlag, 1967
- Sleeping Story, Jean des Cars, Julliard, 1967
- Die blauen Schlaf- und Speisewagen, Alba Buchverlag, 1976
- Geschichte de Luxuszüge, George Behrend, Orell Füssli Verlag, 1977
- Wagons-Lits, Fritz Stöckl, Verlag Slezak, 1984
- Die Pullmanwagen, Renzo Perret, Franckh'sche Verlagshandlung, 1986
- Coches camas, restaurants y salones, Javier Aranguren, Imprimeur Graficas, 1996
- La Compagnie des Wagons-Lits, Gérard Coudert, Maurice Knepper, Pierre-Yves Toussiro, La vie du Rail, 2009
- Archief en collectie W.A.C. Wendelaar
- Gegevens Jos Geilen en Kees Wijnnobel