

In den beginne was er de trein

Kort na de onafhankelijkheid van ons land werd de jonge Belgische constitutionele monarchie vergeleken met een goudstuk.

Op de ene zijde werden de democratische vrijheden gesymboliseerd door de Congreskolom met daar bovenop de beschermfiguur van koning Leopold I.

Op de andere zijde van dit goudstuk werden de vrijheden om te ondernemen en zich te verplaatsen weergegeven door een stoomlocomotief, een voor die tijd revolutionair vervoermiddel dat alle burgers vooruitgang bracht. Leopold I is het eerste staatshoofd ter wereld dat zich met de trein verplaatst. Hij stelt alles in het werk om België te voorzien van een spoorwegnet dat ons land in het koppeloton van de industriële naties van de 19e en 20e eeuw zal plaatsen.

Van bij zijn ontstaan tot aan vandaag heeft het Belgische koningshuis altijd een heel nauwe band gehad met de spoorwegen.

Daarom hebben Train World en de NMBS beslist hieraan een tijdelijke tentoonstelling te wijden en een referentieboek te publiceren om een licht te werpen op de boeiende en grotendeels onbekende geschiedenis van ons koningshuis met de trein.

Deze tentoonstelling zou niet tot stand gekomen zijn zonder de onmisbare steun van Zijne Majesteit Koning Filip, de diensten van het Koninklijk Paleis en de Koninklijke Vereniging Dynastie en Cultureel Erfgoed. Hartelijk dank hiervoor.

De Louise-Marie, koninklijke berline met zeven raampjes, 1855

Bij de opkomst van de spoorwegen waren het ontwerp en de vormgeving van de eerste berlines geïnspireerd op door paarden getrokken koetsen.

Deze op acht veren gemonteerde Galaberline werd in 1855 in de ateliers van de gebroeders Jones in Laken gebouwd. Het rijtuig dat de voornaam van de eerste Koningin van België, Louise-Marie, kreeg, is samen met de Marie-Henriette de enige berline van het Belgische hof die van zeven raampjes en acht dakkronen is voorzien.

Het rijtuig werd bij zeer veel officiële optochten gebruikt, zo werd het bijvoorbeeld ingezet tijdens het huwelijk van prinses Astrid met prins Leopold op 10 november 1926.

TALKING HEADS 1 & 2

Leopold I, de stuwende kracht achter de spoorwegen

Leopold I is bezorgd over de uitvoer van de jonge Belgische Staat en blijkt dan ook een fervent verdediger van het plan om Antwerpen via het spoor met Keulen te verbinden. Om de kortste spoorverbinding tussen de Schelde en de Rijn te verzekeren, wendt de koning tevergeefs zijn invloed aan om het huidige Nederlands-Limburg onder Belgische soevereiniteit te houden. De lijn Antwerpen - Keulen zal uiteindelijk via Luik en Verviers lopen.

Op 5 mei 1835 is Leopold I aanwezig bij de inhuldiging van de eerste openbare spoorlijn van het Europese vasteland tussen Brussel en Mechelen. Hij schrijft aan zijn nicht, de toekomstige koningin Victoria: Zelden ben ik getuige geweest van iets grandiozers of opvallenders. De koning zal het eerste staatshoofd ter wereld zijn om een treinreis te maken op 16 april 1836.

Leopold I huldigt de meeste van de negentien stations en lijnen in van het net dat de Belgische Staat onder zijn bewind aanlegt. Dit netwerk omvatte twee assen: een noord-zuidas, van Antwerpen tot aan de Franse grens, en een west-oostas, van Oostende tot aan de Duitse grens. De koning is een fervent treingebruiker. Zo is hij de eerste vorst ter wereld die vanaf 1836 over zijn eigen rijtuig beschikt, en die per trein de grens oversteekt bij een verplaatsing naar Rijsel in 1842.

Robert Stephenson en zijn vader George, de uitvinder van de moderne spoorwegen, worden aangeworven als adviseurs bij de bouw van de eerste lijnen in België. Ze nemen deel aan de inhuldiging van de lijn Brussel - Mechelen op 5 mei 1835. De vijf eerste locomotieven die in België rondrijden, komen uit de Engelse fabriek van Robert. Deze laatste zal vervolgens vaak naar België terugkeren, zoals in 1837 om de trein van Leopold I te besturen bij de inhuldiging van de lijn naar Gent.

Het Belgische voorbeeld

Leopold I is de oom van Victoria, koningin van Groot-Brittannië van 1837 tot 1901. Zijn leven lang voert hij een regelmatige briefwisseling met zijn nicht. De koning speelt een belangrijke rol in de ontmoeting tussen Victoria en haar toekomstige echtgenoot, Albert van Saksen-Coburg-Gotha.

Albert, die de neef van de koning der Belgen is, ontdekt het reiscomfort van het spoor aan boord van de trein van Leopold I. Dankzij Albert ontdekt Victoria op haar beurt de trein.

De echtgenote van Leopold, Louise-Marie, is de dochter van de koning der Fransen, Louis-Philippe. Haar moeder, koningin Marie-Amélie, ontdekt de trein in België bij het eerste bezoek van Leopold I per spoor in 1836. De Belgische vorsten zullen dan optreden als tussenpersonen om de twee vijanden, Frankrijk en Engeland, te verzoenen. Leopold I ligt zo aan de basis van de reis van Victoria naar Frankrijk. Haar ontmoeting met Louis-Philippe, in aanwezigheid van de Belgische vorsten, leidt tot de Frans-Britse verzoening.

In september 1843 bezoekt koningin Victoria België. Ze ervaart het comfort van de nieuwe trein van Leopold I met een berline van 1841 voorzien van toiletten. Deze zelfde berline bracht Frederik-Willem, koning van Pruisen, zodanig in verrukking dat hij de plannen van dit rijtuig vroeg om er in zijn land een identiek exemplaar van te bouwen. Koningin Victoria reist aan boord van deze trein tijdens haar bezoek aan België van Oostende naar Brugge, Gent, Brussel en Antwerpen. Een indrukwekkend totaal van 800 km met de trein.

Victoria is verrukt over haar reis, zo zacht op de ijzeren weg, zo snel en gemakkelijk, en over het enthousiaste onthaal van de Belgische bevolking. Het spoorprotocol van haar officiële bezoek is een belangrijk evenement. De stations waar de koninklijke trein voorbijkomt, zijn versierd met vlaggen en vaandels. Aan de haltes bewijzen de troepen de militaire eer met kanonsalvo's die door muziek gevolgd worden. Recepties, officiële diners en volksfeesten staan eveneens op het programma van haar verplaatsingen.

De aantrekkingskracht van Leopold II voor de trein

Van jongs af aan was Leopold II gewend aan treinreizen. Voor zijn troonsbestijging in 1865 doorkruist hij Europa per spoor en hij reist zelfs naar Turkije en Egypte. De toekomstige koning maakt gebruik van een uitnodiging om de eerste spoorlijn van Ceylon (Sri Lanka) in te huldigen om een lange reis te rechtvaardigen naar India en China. Hij interesseert zich in het bijzonder voor de rol van de spoorwegen als motor van economische ontwikkeling.

Wanneer hij koning wordt, moet Leopold II zijn reizen beperken tot Europa. Hij reist vaak naar Frankrijk aan boord van zijn persoonlijke trein en werkt gewoonlijk al reizend. In België huldigt hij stations in en neemt hij talrijke initiatieven ten voordele van de Belgische spoorindustrie. Hij mengt zich met succes in de onderhandelingen met de vertegenwoordiger van de keizerin van China om voor België het contract te verkrijgen voor de bouw van de eerste grote spoorlijn van het Middenrijk, tussen Peking en Hankow (Wuhan).

In 1876 wordt Leopold II één van de belangrijkste investeerders in de Compagnie Internationale des Wagons-Lits, opgericht door de Luikenaar Georges Nagelmackers. De koning is een fervent bezoeker van de wereldtentoonstellingen, waaronder die in België. Hij nodigt er buitenlandse gasten uit en start verbouwingsprojecten van zijn paleizen en kastelen om er internationale conferenties te organiseren. In deze context is hij van plan zijn koninklijke residenties met de spoorwegen te verbinden.

De technologische vooruitgang van de treinen brengt Leopold II ertoe om zijn koninklijke rijtuigen meerdere malen te vernieuwen. Aan het einde van de 19e eeuw heeft de Compagnie Internationale des Wagons-Lits et Grands Express een nieuwe generatie treinen ontwikkeld met ongeëvenaard comfort en luxe. Leopold II huurt voor zijn persoonlijke verplaatsingen eerst slaapwagens van deze maatschappij vooraleer hij haar in 1901 de bouw van een nieuwe koninklijke berline toevertrouwt.

De wereldreizen van Albert I en Elisabeth

De toekomstige koning Albert I is een trouwe treinreiziger. Hij bezoekt de Alpen en Zuid-Europa. Op 23-jarige leeftijd maakt hij een reis van drie maanden naar de Verenigde Staten. Hij ontdekt dit enorme land met de trein en doorkruist het van oost naar west vooraleer naar New York terug te keren. Op vraag van zijn oom Leopold II, ontmoet hij er de grote Amerikaanse spoorwegmagnaten en peilt hij hun belangstelling om met België buiten de Verenigde Staten te investeren.

Na hun huwelijk in 1900 ontdekken Albert I en Elisabeth hun gezamenlijke passie voor reizen en fotografie. Het koppel maakt talrijke verplaatsingen met de trein naar Centraal-Europa en Frankrijk. Albert vertegenwoordigt trouwens zijn oom bij officiële ceremonies in het buitenland, zoals de kroning van tsaar Nikolaas II, en bij inhuldigingen van stations of bezoeken van vooraanstaande gasten aan België.

Na zijn troonsbestijging in 1909 brengt Albert I talrijke officiële bezoeken aan het buitenland, onder meer om de neutraliteit van België bij zijn machtige en oorlogszuchtige burens te benadrukken. Maar hij zal niet kunnen verhinderen dat België betrokken raakt bij de Eerste Wereldoorlog. De Koning-Ridder die met zijn soldaten achter de IJzer standhoudt, belichaamt de strijd van de Belgen tegen de vijand. Na de oorlog is hij nauw betrokken bij de oprichting in 1926 van de NMBS, de opvolger van de Staatsspoorwegen.

Na de oorlog brengen de Belgische vorsten een officieel bezoek aan de Verenigde Staten, Brazilië en India. Ze maken er talrijke verplaatsingen per trein en worden overal enthousiast onthaald omwille van hun heldenmoed tijdens het eerste wereldconflict. Egypte is één van de geliefkoosde bestemmingen van Albert en Elisabeth. Albert zal eveneens tweemaal Kongo bezoeken.

Elisabeth en Albert I in Egypte

Sinds haar kindertijd is koningin Elisabeth gefascineerd door Egypte, een land dat ze op haar eerste reis met haar tante, keizerin Sissi, ontdekte. Ze keert er vervolgens met Albert I in 1911 naar terug. De ontdekking van het graf van Toetanchamon in de Vallei der Koningen leidt ertoe dat ze met haar zoon Leopold naar Luxor reist om de opening van het graf van de farao bij te wonen. Nadat ze de Middellandse Zee hebben overgestoken, nemen Elisabeth en haar zoon Leopold de trein in Alexandrië om naar Luxor te reizen. In 1930 keert de koningin met Albert I opnieuw naar Egypte terug voor een officieel bezoek.

Miniatuurtreintjes voor prinsjes

Zoals talrijke kinderen kregen ook de prinsjes van het Belgische Hof miniatuurtreinen cadeau. Van dit speelgoed is enkel de Märklin-treinbaan van prins Karel bewaard gebleven. Het wordt nu voor de eerste maal na zijn restauratie in Train World tentoongesteld.

Eén generatie later, in de jaren 1930, krijgen de kinderen van Leopold III, Joséphine-Charlotte, Boudewijn en Albert op hun beurt een miniatuurtreinbaan als geschenk van de koning van Roemenië tijdens een bezoek aan België.

Tijdens een bezoek aan Mechelen in 1938 om de Onze-Lieve-Vrouw-processie van Hanswijk bij te wonen, krijgt de jonge prins Boudewijn een maquette van L'Éléphant (de Olifant), één van de eerste locomotieven in België. Deze werd gemaakt door de arbeiders van de centrale werkplaats van de NMBS in Mechelen.

Prinsjes en treinen

Zoals vele kinderen is de toekomstige koning Leopold II geboeid door treinen. Zijn vader, Leopold I, maakt er zich in één van zijn brieven zorgen over dat zijn zoon niets anders doet dan voornamelijk locomotieven met veel rook tekenen.

Albert I tekent ook treinen, met name om een kaart met kerstwensen te versieren voor zijn moeder.

De leraars van de toekomstige Leopold III maken hun oefeningen levendiger door de uurregelingen en de trajecten te gebruiken van de treinen die zijn ouders nemen.

Koning Filip, die slechts enkele maanden oud was, nam de trein met zijn ouders om vanuit Rome naar België terug te keren.

De belangstelling voor het spoor van de prinsjes duurt vandaag verder met de bezoeken van de kinderen van de koning aan Train World.

TALKING HEAD 3

Leopold III en de ervaring van de Belgische Spoorwegen

Na de Eerste Wereldoorlog vergezelt de toekomstige Leopold III zijn ouders naar de Verenigde Staten, Brazilië en India waar talrijke verplaatsingen met de trein worden gemaakt. Als hij ouder is, vervangt Leopold meerdere malen zijn vader bij inhuldigen van spoorwegen, zoals deze in 1924 te Oostende van de ferryboten voor de verbinding met Groot-Brittannië. In 1931 woont de kroonprins de opening bij van de eerste geëlektrificeerde lijn van België tussen Brussel en Tervuren, uitgebaat door een privémaatschappij.

Ondanks de economische crisis betekenen de jaren 1930 een ervaring van de spoorwegen. In 1932 worden de eerste motorstellen ingehuldigd door Leopold en Astrid. En drie jaar later, ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de spoorwegen neemt het koningskoppel deel aan de indienststelling van de eerste geëlektrificeerde lijn van de NMBS tussen Brussel en Antwerpen. Onder het bewind van Leopold III worden ook de enorme werken van de Noord-Zuidverbinding van Brussel opnieuw opgestart.

Sinds de Middeleeuwen vormen de Blijde Intredes een traditie waarbij een nieuwe vorst de hoofdplaatsen van zijn provincies bezoekt. Leopold I blaast deze traditie nieuw leven in, en zijn opvolgers zetten haar voort. Het Belgische publiek zal zich vooral de Blijde Intredes van de toekomstige Leopold III en zijn echtgenote Astrid herinneren. De troonsbestijging van Leopold in 1934 biedt het koningskoppel de gelegenheid voor een tweede bezoek aan de belangrijkste steden van het land. Maar het tragische overlijden van koningin Astrid in 1935 maakt hier abrupt een einde aan.

Onder het bewind van Leopold III raakt de van hout gemaakte koninklijke trein van voor de Eerste Wereldoorlog verouderd en moet hij vervangen worden. De NMBS bestelt dan drie nieuwe metalen rijtuigen voor de koning. In 1939 worden ze ingehuldigd ter gelegenheid van het bezoek van koningin Wilhelmina der Nederlanden aan België.

De Noord-Zuidverbinding van Brussel en de koninklijke salons

Heel snel na de aanleg van de spoorwegen vervangt Brussel Mechelen als centrum van het spoorwegnet. Maar de hoofdstad is enkel voorzien van twee kopstations: de belangrijkste van het land in het noorden, en één in het zuiden. Door het toenemende verkeer beslist de regering in 1903 om werken te starten voor een verbinding dwars door Brussel van Brussel-Zuid met Brussel-Noord. Victor Horta ontwerpt het nieuwe centraal station in de nabijheid van de Grote Markt. De plannen ervan evolueren in de loop de jaren.

Een halve eeuw na het begin van de werken kan koning Boudewijn op 4 oktober 1952 eindelijk de Noord-Zuidverbinding en het nieuwe station Brussel-Centraal inhuldigen. Dit station wordt voortaan het aankomststation voor buitenlandse staatsbezoeken in plaats van het vroegere Noordstation aan het Rogierplein. Brussel-Zuid wordt het belangrijkste station van het land.

De drie belangrijkste stations van de Noord-Zuidverbinding worden van koninklijke salons voorzien. Ze dienen als onthaal- en ontvangstruimte voor prominente bezoekers of als wachtzaal voor de koninklijke familie. Voor de Eerste Wereldoorlog beschikten meerdere stations van het land over een koninklijk salon. Maar alleen het salon van Brussel-Centraal bestaat nu nog.

Onder het bewind van Boudewijn vervangen de auto en het vliegtuig meer en meer de trein bij koninklijke verplaatsingen en staatsbezoeken. Nochtans zullen tot aan het begin van de jaren 1970 heel wat hooggeplaatste bezoekers na hun aankomst in Zaventem plaatsnemen aan boord van de koninklijke trein om zich met Boudewijn naar Brussel-Centraal te begeven. Deze spoorverbinding, die door de koning in 1956 werd ingehuldigd, is de eerste ter wereld tussen een hoofdstad en zijn luchthaven.

Stations en koninklijke haltes

Onder het bewind van Leopold II worden er meerdere plannen bestudeerd om het Noord- en Zuidstation met elkaar te verbinden. Sommige hiervan voorzien zelfs de aanleg van een halte onder of net naast het koninklijk paleis. Dit station, dat zich in het hart van de hoofdstad zou bevinden, zou verbonden worden via een lijn naar Brussel-Noord of Brussel-Luxemburg. Eén van de meest ambitieuze projecten is dat van de jaren 1880, met de bouw van een monumentaal station in het hart van de hoofdstad op de plaats van het huidige Paleis voor Schone Kunsten.

Vanaf 1841 wordt een halte gebruikt bij de brug van Laken voor een gemakkelijker toegang tot de trein vanuit de nabijgelegen residentie van de koning. In 1857 wordt een eerste station ingericht aan de rand van het koninklijk domein. Dit zal vervangen worden door een ander gebouw ontworpen door architect Balat in 1880. Deze halte bestaat nog altijd bestaat en is sinds 1996 beschermd. Verschillende onafgewerkte projecten voorzagen de bouw van een groter station in de buurt van het kanaal of van het kasteel van Laken.

De bouw van de spoorweg in de Lessevallei, via Houyet, zorgt ervoor dat Leopold II in 1891 een halte kan bouwen in de buurt van het door zijn vader aangekochte en uitgebreide domein van Ardenne. Leopold, die liever in zijn kasteel van Ciergnon verblijft, is van plan deze residentie tot een luxehotel om te bouwen. Uiteindelijk zal de koning het domein verkopen aan de Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

Na een bezoek aan de Parijse elektrische metro van de Belg Edouard Empain, in 1900, beslist Leopold II om het kasteel van Laken via een elektrische lijn met het spoorwegnet te verbinden. De koning vraagt daarop de Franse architect Charles Girault om een nieuwe vleugel aan zijn kasteel toe te voegen met daaronder een ondergronds station. Dit project wordt gedeeltelijk uitgevoerd maar omwille van de te hoge kostprijs afgevoerd door Albert I.

TALKING HEAD 4

Koninklijke huwelijken

De trein zal een eersterangsrol spelen bij meerdere koninklijke huwelijken. In 1853 wordt de aartshertogin van Oostenrijk, Marie-Henriette door Leopold I gekozen als echtgenote voor kroonprins Leopold. Ze komt met de trein vanuit Wenen naar België. Het konvooi houdt halt in Verviers. Marie-Henriette wordt dan in de privéresidentie van de burggravin de Biolley aan haar toekomstige echtgenoot toevertrouwd.

In 1857 reist Maximiliaan van Oostenrijk met de trein naar Brussel om er de dochter van Leopold I, Charlotte, te huwen. Maximiliaan wordt vervolgens keizer van Mexico. Charlotte wordt na de tragische dood van haar man, die door revolutionairen in Mexico geëxecuteerd wordt, krankzinnig. Koningin Marie-Henriette brengt haar met de trein terug uit haar verblijf in Triest naar België.

De tweede dochter van Leopold II, Stéphanie, huwt in 1881 aarts-hertog Rudolf van Habsburg. Er wordt een speciale trein ingelegd voor de Belgen die het kerkelijk huwelijk in Wenen willen bijwonen.

Het huwelijk van de toekomstige koning Albert I met Elisabeth in 1900 speelt zich af in München. Hun aankomst met de trein in Brussel-Noord zorgt voor een enthousiast onthaal. Dertig jaar later, bij de gemediatiseerde aankomst van prinses Astrid in Antwerpen, zal hetzelfde gebeuren. Ze zal vervolgens met prins Leopold per trein naar de hoofdstad gaan.

In januari 1930 komt de door Fiat gebouwde Italiaanse koninklijke trein prinses Marie-José, dochter van Albert I en Elisabeth, ophalen om haar met haar familie naar Rome te brengen voor haar huwelijk met kroonprins Umberto van Savoye.

In 1953 neemt prinses Joséphine-Charlotte, dochter van Leopold III en Astrid, op haar beurt afscheid van België in het station Brussel-Noord vooraleer ze met de trein naar het Groothertogdom Luxemburg reist om er kroonprins Jean te huwen.

Drie koninginnen die met de trein naar hun laatste rustplaats worden gebracht

Marie- Louise, de eerste koningin der Belgen, overlijdt op 11 oktober 1850 in Oostende. De volgende dag brengt de eerste ochtendtrein uit de badstad het droevige nieuws van dit overlijden naar de hoofdstad. Het stoffelijk overschot van de koningin zal met de trein naar Brussel vervoerd worden.

Koningin Marie-Henriette, echtgenote van Leopold II, die sinds 1895 in Spa verblijft, overlijdt in deze stad op 19 september 1902.

Na een eerste begrafenisdienst die ter plaatse georganiseerd wordt, wordt het stoffelijk overschot van de tweede koningin der Belgen met een speciale trein naar Brussel gebracht waar de officiële begrafenis zal plaatsvinden.

Na het onverwachte overlijden van Albert I, is het laatste grote drama van de koninklijke familie de tragische dood van koningin Astrid in Küsnacht, Zwitserland, op 29 augustus 1935. Een trein brengt haar stoffelijk overschot naar België. Langs het volledige traject wordt het begrafenisconvooi in stilte begroet. Het stoffelijk overschot van Astrid wordt dan naar het koninklijk paleis overgebracht.

TALKING HEAD 5

Staatsbezoeken

Door zijn bevoorrechte geografische ligging en zijn voorsprong op spoorweggebied zal België in de eerste helft van de 19e eeuw een heel belangrijke plaats in Europa innemen. Vele gekroonde hoofden komen naar België om er de trein te ontdekken die door Leopold I tot hun beschikking wordt gesteld. Dat is met name het geval van koningin Victoria die in 1843 één van de eerste officiële reizen in ons land maakt. Het protocol dat bij deze gelegenheid wordt opgesteld, zal trouwens als model dienen voor andere officiële bezoeken in de 19e eeuw.

Leopold II ontvangt veel staatshoofden en brengt talrijke officiële bezoeken aan het buitenland maar ook zijn opvolger, Albert I, bezoekt vele landen en met name Berlijn en Parijs.

Tijdens de staatsbezoeken van de Duitse keizer Wilhelm II en de Franse president Fallières, waakt de koning erover dat de twee vooraanstaande gasten strikt op dezelfde manier behandeld worden en zo te vermijden dat hem vriendjespolitiek verweten wordt terwijl de spanningen tussen de twee buurlanden van België hoog oplopen. Na de Eerste Wereldoorlog verwelkomt Albert I de Amerikaanse president Wilson die de door de Duitse invasie getroffen steden en streken bezoekt.

In de jaren 1920 en 1930 ontvangen Albert I en Leopold III talrijke staatshoofden die met de trein naar Brussel reizen. De bezoekers worden dan met veel luister onthaald in Brussel-Noord, het grootste station van het land gelegen aan het Rogierplein. Net na de Tweede Wereldoorlog ontvangt prins-regent Karel generaal De Gaulle en Winston Churchill die in Brussel de bevrijding van het land komen vieren. Ze reizen beiden met de trein naar de hoofdstad waar ze een heel enthousiast welkom door de bevolking wacht. In het Belgische parlement haalt Churchill voor de eerste maal de oprichting van de Verenigde Staten van Europa aan.

Alle details over de organisatie en de dienstregelingen van de koninklijke treinreis staan in een roze bulletin. Voor de inhuldiging in 1952 van de Noord-Zuidverbinding, kwamen de staatsbezoeken aan in Brussel-Noord. De stationschef was dan verantwoordelijk voor het beheer van het protocol en het veiligheidsplan. Na de indienststelling van de verbinding zal Brussel-Centraal het station worden waar de staatsbezoeken aankomen. Onder het bewind van Boudewijn zal de koninklijke trein in 1966 als vooraanstaande gasten koningin Elizabeth II en in 1971 president Georges Pompidou hebben.

Zes bewaarde koninklijke rijtuigen

Van het grote aantal rijtuigen dat sinds 1836 voor de Belgische koninklijke familie is gebouwd, zijn er tot op vandaag zes bewaard gebleven. De eerste koninklijke trein bestaat uit drie rijtuigen: een berline (1901), een restauratie/conferentierijtuig (1905) en een salon/restauratierijtuig (1912). Deze trein werd vroeger aangevuld met andere rijtuigen die voor verschillend gebruik waren bestemd zoals het vervoer van koetsen en paarden. Deze houten rijtuigen zijn geschilderd in de kenmerkende bruine kleur van de Staatsspoorwegen, die het spoorwegnet uitbaatten vóór de oprichting van de NMBS in 1926.

In 1939 wordt de tweede koninklijke trein ingehuldigd. Hij wordt gebouwd in Mechelen, in de centrale werkplaats van de NMBS. Het binnenwerk is gemaakt door verschillende privébedrijven. Deze trein, die gebruikt wordt door de koningen Leopold III en Boudewijn en door prins-regent Karel bestaat uit drie rijtuigen: een salonrijtuig, een eetzaalrijtuig en een slaaprijtuig. Deze metalen rijtuigen zijn geschilderd in de kenmerkende groene kleur van de NMBS.

De laatste reis met de koninklijke trein dateert van 1982 wanneer koning Boudewijn en koningin Fabiola en familiebezoek brengen aan het Groothertogdom Luxemburg.

Deze zes koninklijke rijtuigen, die in 2014 werden gerestaureerd, worden nu bewaard door de afdeling Historisch Erfgoed van de NMBS. Het slaaprijtuig uit 1939 kon wegens plaatsgebrek niet worden gepresenteerd in de tentoonstelling Royals & Trains van Train World.

Koninklijke rijtuigen restaureren en behouden

Preventieve conservering

Naarmate de jaren verstreken en omdat de bewaaromstandigheden niet altijd ideal waren, traden er beschadigingen op aan het interieur en het exterieur van de rijtuigen. De belangrijkste schade aan de koninklijke rijtuigen werd veroorzaakt door het klimaat, de ventilatie, vervuiling, licht en onderhoud. Om te voorkomen dat de staat van de rijtuigen in de toekomst verder zou achteruitgaan, werd een preventief conserverings- en beheersplan opgesteld. Het systeem van buizen en leidingen dat je rond de koninklijke rijtuigen ziet, zorgt voor een continue ventilatie en het behoud van een goede luchtvochtigheid in deze kostbare voertuigen.

De buitenkant in een nieuw jasje

De drie koninklijke rijtuigen die voor het eerst te zien zijn in Train World naar aanleiding van Royals & Trains willen we van hun beste kant tonen. Hiervoor werd de buitenkant van het conferentie- en restauratierijtuig uit 1905, het salon- en eetzaalrijtuig uit 1912 en het eetzaalrijtuig uit 1939 volledig gerestaureerd. Na een grondige reiniging werd de buitenkant voorzien van een nieuwe verflaag.

Deze werken werden uitgevoerd door de firma Moyson in samenwerking met de dienst Train World Heritage van NMBS.

Restauratie van het interieur

De restauratie van het interieur van de rijtuigen gebeurde in samenwerking met het Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium.

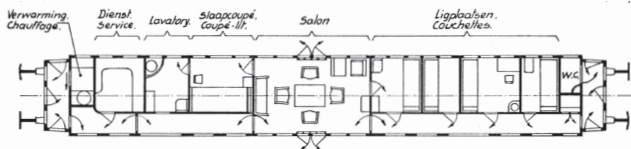
In 2013 startte de eerste interventie. In de rijtuigen werd luchtcirculatie opgezet om de relatieve luchtvochtigheid geleidelijk te verlagen, zodat klimaatgevoelige materialen en objecten de tijd kregen om zich aan te passen.

Nadat deze stap was voltooid, ging de firma Helicon Conservation Support over tot de mechanische verwijdering van verschillende soorten schimmels en insecten die in de rijtuigen aanwezig waren.

Tegelijkertijd werden er restauratiewerkzaamheden uitgevoerd aan de schilderijen en het behang, met respect voor de historische slijtage aan het interieur van de rijtuigen. Ook de matrassen, tapijten en (mobiele) meubelen kregen een vriesbehandeling tegen insecten en schimmels.

DE KONINKLIJKE BERLINE - 1901

Dit rijtuig bestaat uit een luxueus privésalon, een slaapcoupé met wasruimte voor de koning, vier couchettecompartimenten, een dienstlokaal en een ander lokaal voor de verwarming.



De voor de koning bestemde coupés zijn rechtstreeks toegankelijk vanuit het centrale salon. Decoraties en versieringen in Art nouveau-stijl fleuren de gangen en de slaapcoupés op terwijl het salon eerder aan de Lodewijk XVI-stijl doet denken.

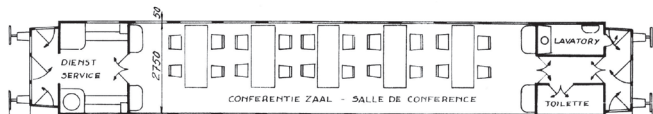
In het salon zijn de wanden en de meubels van gepolijst acajouhout. Het plafond is bekleed met een schilderij op doek met bloemenmotieven, landschappen in medaillonvorm en allegorische figuren. Lusters uit verguld brons met lampenkap uit Venetiaans glas zijn geïnstalleerd om het plafond te verlichten.

Deze koninklijke berline werd gebouwd door de Compagnie Générale de Construction te Saint-Denis, bij Parijs, dochteronderneming van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits.



HET RESTAURATIE/CONFERENTIERIJTUIG - 1905

Dit rijtuig bestaat uit een grote eet- en conferentiezaal, een dienstlokaal, een wastafelhoek en een toilet. Het interieur is in Lodewijk XVI-stijl. De meubels en de panelen zijn van gepolijst acajouhout, versierd met decoratiemotieven uit verguld brons en paarlemoer.



De met leer beklede zetels zijn, net als de vier kastjes, voorzien van een medaillon waarop het monogram "A" van koning Albert staat. Het plafond is bekleed met een schilderij op doek met allegorische voorstellingen. Het geheel is rijkelijk gedecoreerd met spiegels, behang en kandelaars van verguld brons. Dit restauratie/conferentierijtuig werd vervaardigd door Belgische constructeurs.

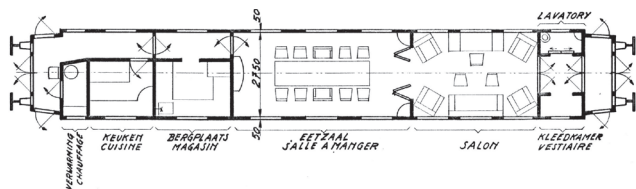


HET SALON/RESTAURATIERIJTUIG - 1912

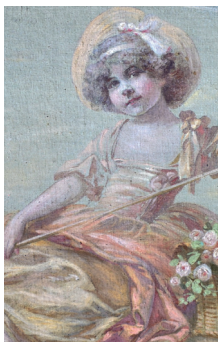


Dit rijtuig omvat een luxueus salon en een kleine eetkamer die de volle breedte van het rijtuig in beslag nemen. De twee ruimtes zijn rechtstreeks met elkaar verbonden. Het interieur is in Art deco-stijl terwijl dat van de eetzaal op de Lodewijk XV-stijl is geïnspireerd.

De meubels van de eetkamer zijn van massief beukenhout. Het salonmeubilair is versierd met inlegwerk dat is samengesteld uit verschillende soorten hout, ivoor, en paarlemoer. De plafonds van de twee compartimenten zijn versierd met schilderijen op doek. Alles wordt opgesmukt met behang, ventilatierozetten, radiatorafdekkingen en bronzen lampen. Dit salon/restauratierijtuig werd in België gebouwd.

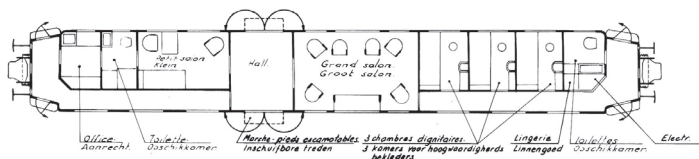


In één van de decoratiemedailles van dit rijtuig staat een kind met een gezicht dat grote gelijkenissen vertoont met de jonge prinses Marie-José, dochter van Albert I.



HET SALONRIJTUIG - 1939

Dit rijtuig is normaal bestemd voor de vorst. Brede deuren met twee vleugels, voorafgegaan door een inschuifbare trap met afstelbare hoogte leiden naar de hal naar de hal van de eretogang. Dit rijtuig wordt gekenmerkt door het amaranten wapen van de Belgische koninklijke familie aan de zijkanten en door een kroon uit verzilverd metaal op elke deur.



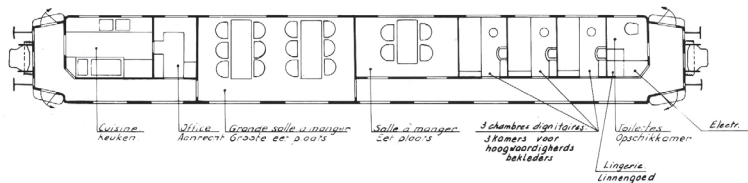
Aan één kant geeft de hal uit op het grote salon. Het is gemeubeld en neemt de volledige breedte van het rijtuig in. Naast het grote salon zijn er drie ingerichte coupés die zijn uitgerust met een couchette en een toilet. De andere kant van de hal leidt naar het privé-kabinet van de koning.

De binnendecoratie gebruikt veel acajou en andere exotische houtsoorten. Het privé-kabinet is bekleed met panelen uit notelaar en vlasweefsels.



HET EETZAALRIJTUIG – 1939

Dit rijtuig omvat een grote en een kleine eetzaal, een keuken met aanrecht en drie coupés die uitgerust zijn met een couchette en een wasruimte. De grote eetzaal die de volledige breedte van het rijtuig inneemt, kan twaalf gasten ontvangen.



Ze is aan beide kanten versierd met panelen uit tropisch hout. De gestileerde motieven stellen een bos voor met een antilope, vogels en tropische planten. Het behang is van fluweel en zijde van bruine kleur. De twee tafels van de grote eetzaal zijn ingelegd met notelaar uit de Kaukasus en de zetels zijn bekleed met beige varkenshuid. In de kleine eetzaal voor vier personen, bevinden zich twee nissen met verguld leer. In één van de alkoven staat een kristallen voetlamp.

