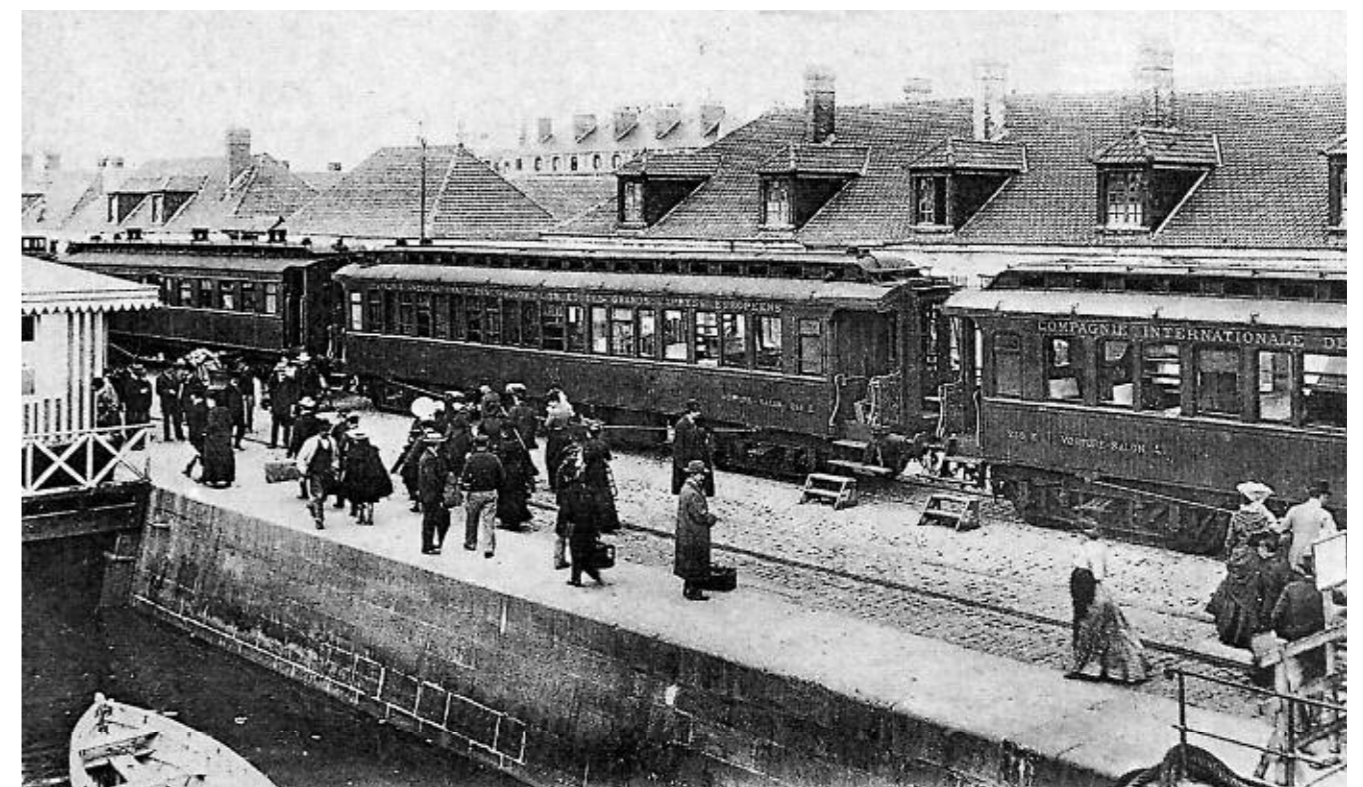


Popisek

● Pullmann kontra Mann, aneb když se dva perou, vítězí třetí... Nagelmackers a jeho mezinárodní společnost lůžkových vozů – Compagnie Internationale de Wagons – Lits, zkráceně CIWL.

Úspěchy provozu lůžkových vozů ve Spojených státech pochopitelně inspirovaly majitele největších společností k expansi na evropský kontinent, především do těch zemí, kam vedly cesty bohatých Američanů, tedy do Itálie a Anglie. Proto George Mortimer Pullmann zřídil provoz spacích vozů na trati Neapol-Reggio, Messina-Palermo a Bologna-Brindisi. William D'Alton Mann začal organizovat společnost nazvanou Mann's Boudoir Sleeping Car, především na trati London-Southampton. Mann se přizpůsobil zcela evropským zvyklostem a také britskému obrysu vozidel a opatřil si pro tuto službu výhradně dvou- a třínápravové vozy, neodlišující se svou architekturou nijak od tehdy běžných osobních vozů. Naproti tomu Pullmann pro své italské spoje dodal ze své vlastní vagonky velké čtyřnápravové vozy amerického typu, které měly i stejné vnitřní uspořádání a dokonce podle amerických zvyklostí nesly jména. Téměř v současné době však vyvstal oběma podnikatelům dobře připravený evropský konkurent, Georges Nagelmackers. Tento malý Belgičan, trošku připomínající svým vzhledem postavu detektiva Hercule Poirota z románů Agathy Christie měl velkou ideu. Nechtěl jen provozovat

Souprava vozů Mezinárodní společnosti spacích vozů (CIWL) čeká v přístavu Cherbourg na cestující z Anglie





Georges Nagelmackers, zakladatel Compagnie Internationale des Wagons Lits, zkráceně CIWL

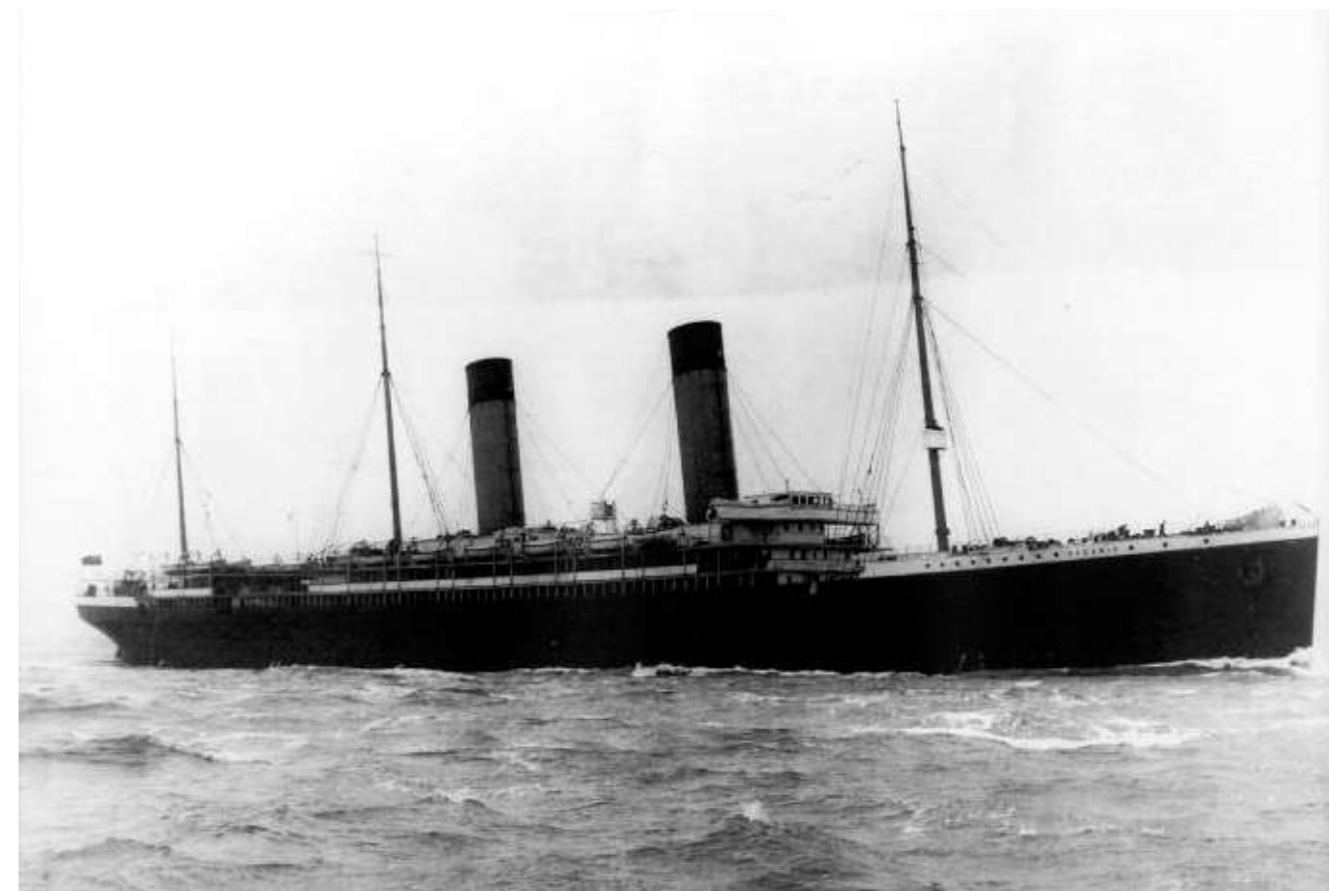
lůžkové vozy na evropských železnicích, ale přál si daleko více. Chtěl totiž sjednocovat Evropu zaváděním nových dálkových spojů. Spojů, které by poskytovaly cestujícím veškeré pohodlí, stejně jako v dobrých hotelech. Již v letech 1867 až

1869 odjel do Spojených Států a sbíral zkušenosti z provozu a služeb tamních společností lůžkových a hotelových vozů. Získané poznatky shrnul ve svém prvním projektu, nazvaném „Projekt k zavedení lůžkových vozů na železnicích (evropského) kontinentu,“. Vydal jej jako brožuru v roce 1870 v Cáchách za účelem získat potřebné investory. Vypuknutí francouzsko-pruské války v roce 1871 bohužel celý záměr pozdrželo a teprve po skončení konfliktu přihlásil 1872 Nagelmackers v Liège obchodní společnost v názvu Compagnie Internationale de Wagons-Lits s provozním kapitálem 500 000 franků. Tichým společníkem se stal Němec Napoleon Schroeder, který také patrně přinesl potřebný kapitál. Již koncem téhož roku zavedla nová společnost přímé kurzy lůžkových vozů na linkách Paříž – Kolín nad Rýnem, Ostende – Berlín a Vídeň – Mnichov. Střízlivě uvažující a technicky vzdělaný Nagelmackers zakoupil zprvu pro tyto účely jen dvounápravové vozy, (celkem 5) .Vozy dodala vagonka Simmering ve Vídni. Jejich vnitřní uspořádání ještě sledovalo americký vzor – v každém oddílu (vůz měl celkem tři) měly totiž dvě dvojice sedadel, přestavitelných na lůžka a uličku uprostřed. Ve středu vozu byl vstup a kabiny klozety a umývárny. Vstup současně dělil vůz na dámskou a pánskou část. Pro některé kurzy si dokonce pronajal vozy od železničních správ, které se je předtím pokoušely málo úspěšně provozovat. V roce 1873 využil příležitosti konání světové výstavy ve Vídni a zavedl nový lůžkový vůz Paříž – Vídeň. Frekvence tohoto nového kurzu mu umožnila objednat si dalších pět vozů č. 6 - 10 a to od firmy Eisenbahn Bedarfs AG v Berlíně. Vozy měly již větší kapacitu a byly třínápravové. Vozy kopírovaly anglický typ skříně včetně charakteristického dělení oken . Měly rovněž jen jeden

Třínápravový lůžkový vůz společnosti Compagnie Internationale des Wagons Lits určený pro provoz na uherských liniích St.E.G

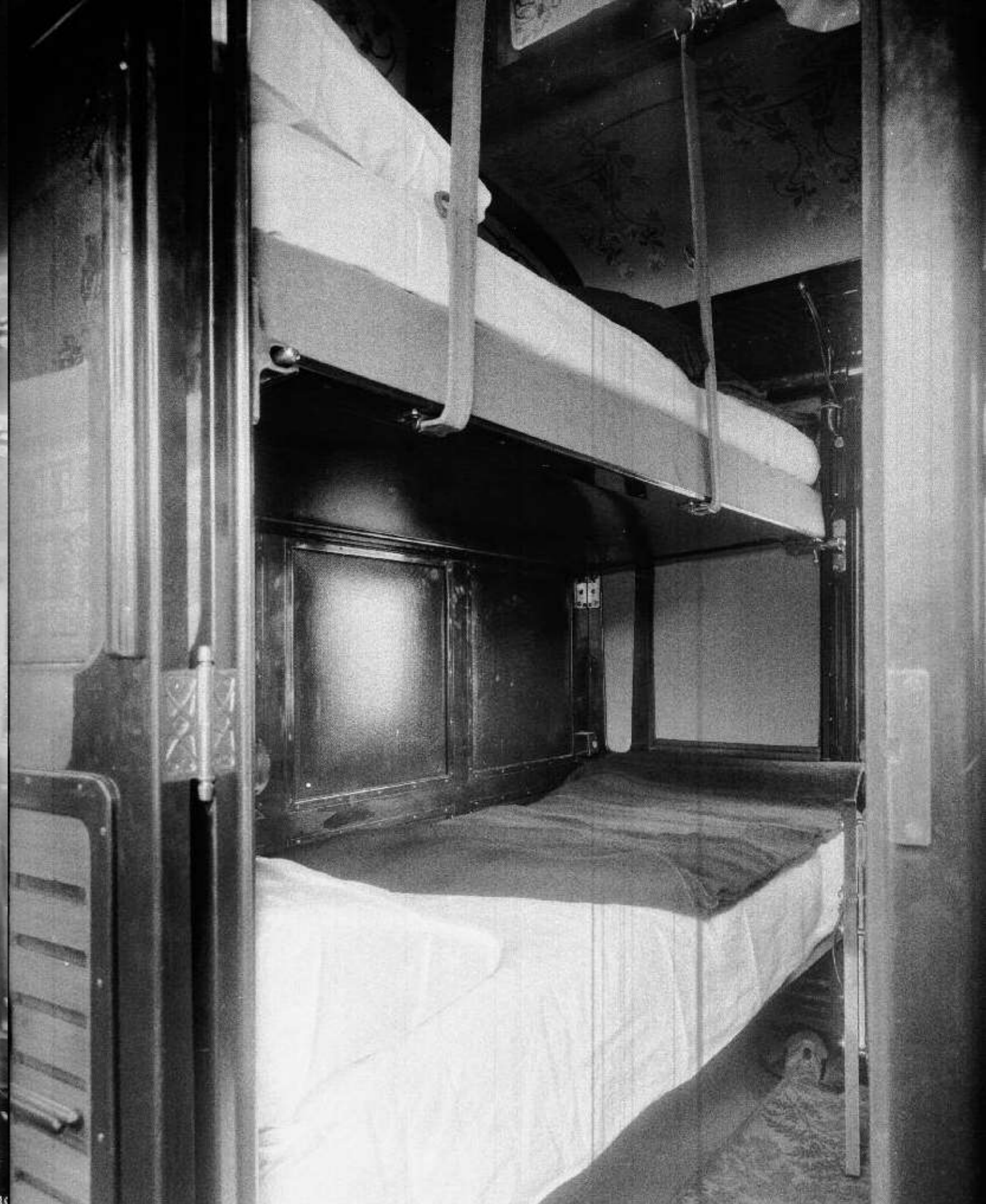


Rychlé parníky společnosti Peninsular et Orient, které přepravovaly cestující tzv. „indické pošty“ z přístavu v Brindisi do Indie, později také tzv. peninsulární linkou do Alexandrie.





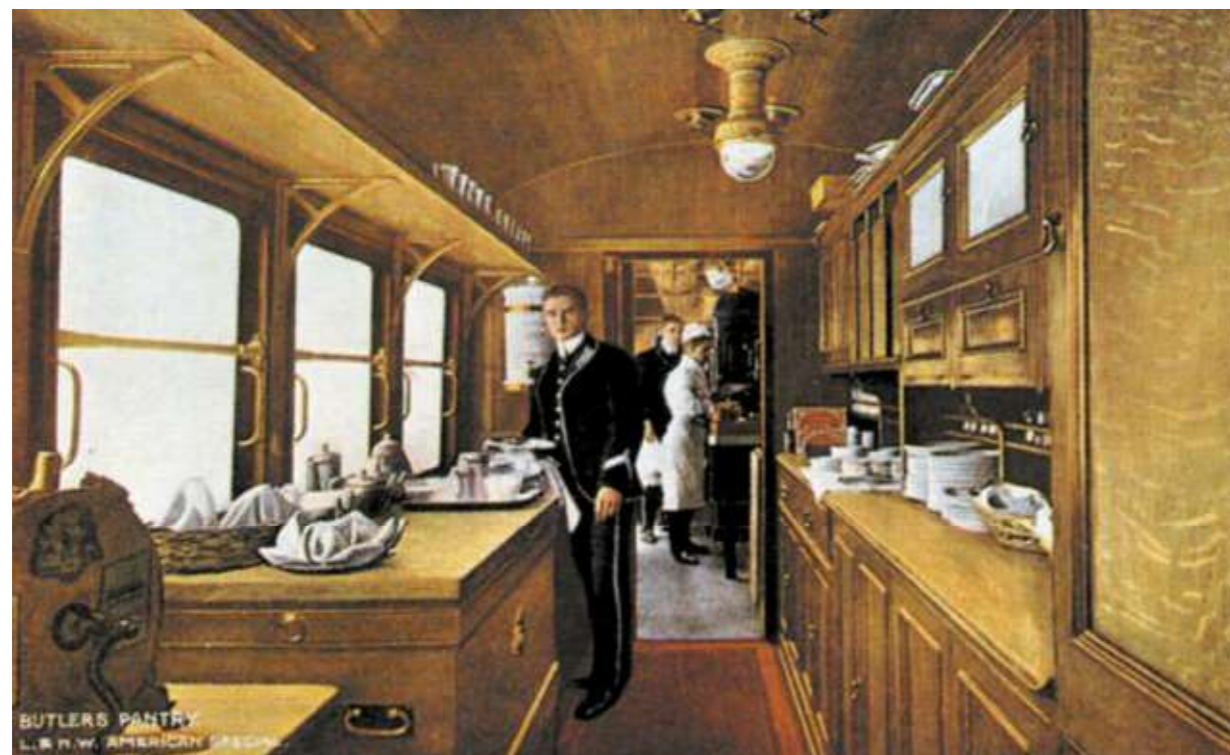
Půloddíl lůžkového vozu CIWL č.485 (Ringhoffer 1896) v denním uspořádání



Půloddíl v noční úpravě

vstup, avšak interiér byl již rozdělen na pevné oddíly, každý po jednom nebo dvou lůžkách nad sebou. Přístup do oddílů byl postranní uličkou na jejímž slepém konci bylo sedadlo pro průvodčího. Vedle asymetrického vstupu na boku vozu byly na čele vozu opět situovány dva klobzety spojené s umývárnou. Vozy poskytovaly cestujícím dle evropských zvyklostí více soukromí a byly proto velmi oblíbené a frekventované. Ovšem o lůžkové kurzy na evropských tratích byl v této době dost značný zájem od obou jeho konkurentů Manna a Pullmanna. Šlo především o zajímavou linku Calais – Brindisi, nazývanou „Indická pošta“ (Indian mail). Byla zavedena již v roce 1846 jako spojení Anglie s indickou kolonií po evropské pevnině, již tehdy částečně s využitím existujících železnic. Činila totiž toto původně jen poštovní spojení nezávislé na nepřízní počasí na moři a zkracovala tak i nezbytnou lodní cestu. Vybudováním železničního spojení Paříže s Marseillí v roce 1856 přešla pošta na tento kurs, část však na směr Calais, příp. Ostende – Brindisi. Po dobudování Suezského průplavu v roce 1869 byla provozována na směr Ostende – Brennerský průsmyk – Brindisi a po otevření tunelu pod Mont Cenis se vrátila opět na směr Calais – Brindisi. Na tomto kurzu měla eminentní zájem především Anglie, protože výchozími body byly Londýn a Folkestone. Proto se tak úsilovně hledalo nejkratší a nejrychlejší železniční spojení po evropské pevnině do přístavu v Brindisi, který umožňoval celoroční lodní provoz. Na provoz Indické pošty měla částečný monopol francouzská železniční společnost PLM a o provoz lůžkových vozů v jejích kurýrních vlacích se zajímali oba konkurenti, ale především Pullmann, který již byl tehdy pevně uchycen v Itálii a od roku 1874 ovládal svojí Midland WL i anglické přípoje z Dunkirku přes Fréjus (Montceniský tunel) do Itálie. Nagelmackers se proto pokoušel s nimi dohodnout - proto již koncem roku 1872 uzavřel dohodu s Mannovou společností (změnila mezitím název na Mann's Railway Sleeping Carriage Company) o návazném provozu lůžkových vozů z Ostende pro cestující z Anglie. Pokus podobným způsobem uzavřít dohodu s Pullmannovou evropskou odnoží však ztroskotal. Nagelmackers pochopil, že k tomu může dojít jen za předpokladu, že vytvoří větší a kapitálově silnější firmu. Proto v roce 1876 zakládá novou společnost s maličko obměněným názvem „Compagnie Internationale des wagons-lits“ (oním rozdílem v názvu bylo pouze „des“ namísto de) se základním kapitálem 4 miliony franků, jejímiž společníky se stali vedle Nagelmackersova bratra Edmonda přední francouzští finančníci a také do ní vstoupila Mannova společnost, kterou od Manna jednoduše vykoupili. Sídlem společnosti se vedle Liège stal Brusel. Od roku 1882 probíhala tvrdá jednání o spolupráci s Pullmannovou společností, ale Pullmann se nevzdával a dokonce se pokoušel založit v Londýně novou firmu s názvem „Compagnie des wagon lits et des wagon salons“. V roce 1883 získal Pullmann od společnosti PLM licenci provozovat zvláštní vlak, sestavený pouze z Pullmannových vozů na spoji Calais – Brindisi, tedy vlastně na Indickou poštu. CIWL usilovala samozřejmě o totéž. Podařilo se jí to jen za cenu kompromisu, provozovat kurs z Calais do Bologni, dále museli cestující přesednout

Výdej jídla v Pullmanově voze (vzadu kuchyně)



Kuřácký oddíl Pullmanova vozu

do Pullmannových vozů. To ovšem vedlo k tomu, že převážně britští cestující dostali možnost poznat rozdíl ve službách a pohodlí, které poskytovala CIWL a které odpovídaly samozřejmě evropským zvyklostem a službách, které poskytoval Pullmann ve svých dvou vozech Castaglia a Australia. Ty měly stále otevřený velký oddíl v celé délce vozu s vyklápěcími lůžky u stropu, oddělenými jen záclonami a podle amerických zvyklostí vlastně i jen jednu vozovou třídu. Průvodčí vozu také neposkytoval žádné jiné služby kromě lůžkovin. Cestující si proto stále stěžovali až konečně se po dlouhých tahanicích se železničními společnostmi se Pullmann v roce 1886 stáhl a přenechal své italské kurzy i s příslušnými vozy, celkem 16 CIWL. Nagelmackers se však u Pullmanna poučil o výhodách čtyřnápravových vozů a již v roce 1880 nechal postavit u francouzské vagonářské firmy Dyle a Baccalan první čtyřnápravové vozy CIWL. Vozy měly ještě otevřené nástupní plošiny s přechodovými můstkami, uvnitř však již zavedené oddílové uspořádání. Od Pullmannových vozů převzal Nagelmackers se svým velmi vyvinutým estetickým citěním i působivé teakové obložení vnějších stěn vozu a také zvýšený větrací nástřešek, probíhající po celé délce střechy. Dostatek vozů umožnil společnosti uskutečnit základní Nagelmackersovu myšlenku – sestavovat celé soupravy mezinárodních expresů, poskytujících maximální pohodlí svým cestujícím, což mimo jiné znamenalo i občerstvení. Proto již v roce 1880 zavádí, napřed pokusně, první jídelní vůz na trati mezi Hamburkem a Berlínem. Za tím účelem byl přestavěn jeden ze starších třínápravových vozů. Vůz a tím pádem i vlak se těšil takové oblibě, že do roku 1885 se staly jídelní vozy běžnou součástí souprav expresů CIWL. Jednou z prvních železničních společností, která do svého provozu zařadila lůžkové vozy CIWL byla Rakouská společnost státní dráhy (St.E.G.) a to v počtu tří kusů (pod čísly 085, 090 a 0102) které dodala vagonka Rathgeber v Mnichově v roce 1882.