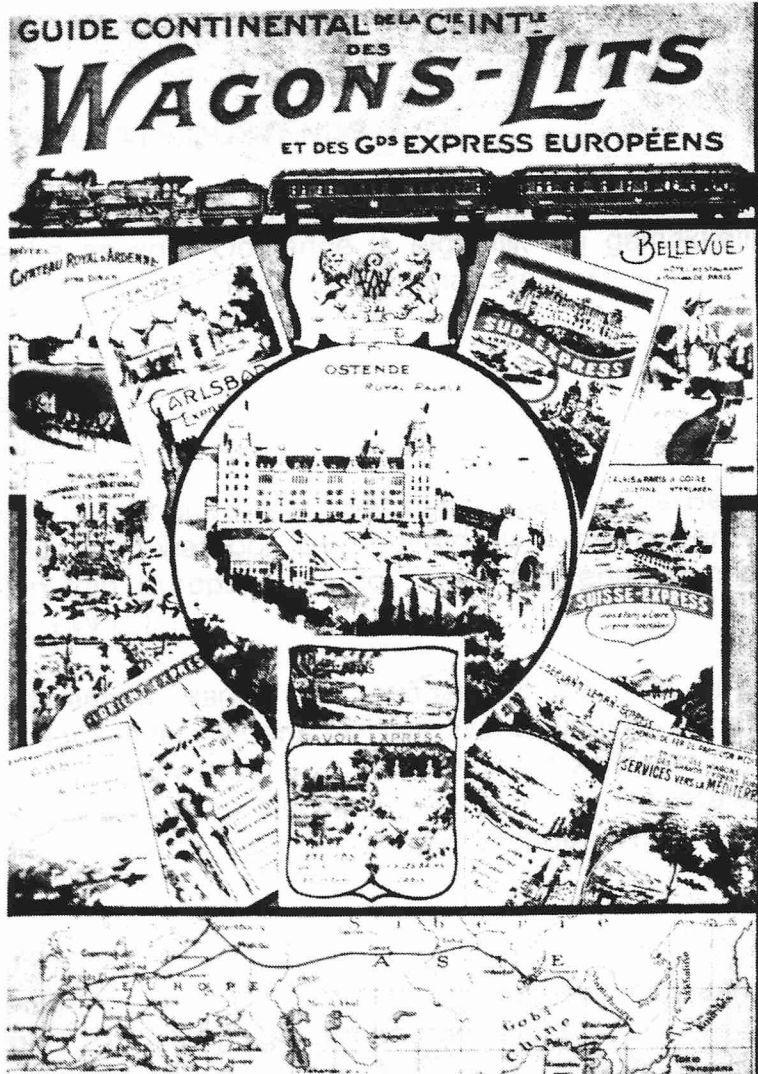


Deckblatt des ISG-Kursbuches vor dem 1. Weltkrieg



WAGONS-LITS

De werkplaatsen van de "Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme" in Oostende hebben een belangrijke cultuur-historische waarde. Tussen 1898 en 1994 is in deze werkplaatsen een enorme verscheidenheid aan activiteiten tot ontwikkeling gebracht. In de werkplaatsen vindt u eigenlijk een overzicht van hoe de trein zijn spoor probeerde en probeert te vinden tussen nostalgie en moderne functionaliteit.

C.I.W.L.T.-WERKPLAATS OOSTENDE

De werkplaats werd gebouwd in 1898 als eerste werkplaats eigendom van de C.I.W.L.T. De keuze voor Oostende is eigenlijk vrij gemakkelijk te verklaren. Oostende was het eindpunt en vertrekpunt van vele grote lijnen :

Oostende - Berlijn
 Oostende - Wenen
 Oostende - Istanbul
 Oostende - Parijs

Bovendien gebeurde al het verkeer over het kanaal met de Belgische Mailboten via Oostende. De stad was ook zeer geliefd als kunststad en was het trefpunt voor vele groten van Europa. Hierdoor was Oostende een zeer belangrijke locatie voor de C.I.W.L.T.

Het aantal werknemers, vanaf het ontstaan tot aan het begin van de 2de Wereldoorlog (uitgezonderd tijdens de 1ste Wereldoorlog), varieerde tussen 170 en 250. De werkplaats bestond uit : de werkplaats zelf, een eigen wasserij, het magazijn, wijnkelders voor de stockage van de wijn. De totale grootte van de werkplaatsen bedraagt 4 ha, waarvan 8.650 m² gebouwen.

ONDERHOUD

In de werkplaats werd het onderhoud uitgevoerd aan slaaprijtuigen, restaurantrijtuigen, Pullmanrijtuigen en Fourgonrijtuigen.

Voor 1920 bestonden de rijtuigen uit een buitenbekleding in hout (teak), nadien uit een metaalbekleding.

Alle rijtuigen werden zowel aan de binnenzijde als aan de buitenzijde gewreven en gevernist met "French Polish".

Het onderhoud bestond uit het nazien van de verwarmingsinstallatie (kolenverwarming), de generator, de batterijen, de waterdistributie, de truckstellen en het herdraaien van de wielen.

Later kwamen andere batterijen, generatoren, verlichting, enz...

Deze werken vonden plaats in Wenen, Istanbul, Milaan, Rome, Landy, St.-Denis, Oostende, München, Irun en Madrid.

GROTE OMMEKEER IN 1964

Een grote ommekeer in de werking van de werkplaatsen werd veroorzaakt door het begin van de koeltechniek, de verwarming met fuelbranders, de temperatuurregeling met thermostaten, de elektronica, het verdwijnen van hout als buitenbekleding en de omvormers.

In de werkplaats moest alles aangepast worden, waardoor vele arbeidsplaatsen verloren gingen. Het aantal werknemers daalde van 140 naar 65.

VORMING "POOL TEN" : EEN TWEEDE OMMEKEER

In 1970 vond in de C.I.W.L.T. een tweede ommekeer plaats door de vorming van "Pool Ten" Wagons-Lits" spoorwegnetten.

In 1973 werden weer nieuwe rijtuigen gebouwd, bekostigd door de spoorwegnetten. Deze rijtuigen hadden een elektronische regeling voor verwarming, koeling, hoogspanning, enz...

De onderhoudsnormen werden eveneens veranderd, in verband met de tijdsduur. Hierdoor kwam Oostende in moeilijkheden en moesten andere activiteiten gezocht worden om te overleven.

ONDERHOUD VAN GOEDERENMATERIAAL

De onderneming is dan in Oostende begonnen met het onderhoud van goederenmateriaal : revisie van truckstellen, schilderwerken, reiniging, schilderen van de binnenzijde van wagons voor suikertransport.

VERKOOP VAN OUDE RIJTUIGEN

De C.I.W.L.T. verkocht op 8 oktober 1977 in Monte Carlo oude rijtuigen aan particuliere firma's die de rijtuigen weer op het spoor wilden plaatsen. Hierdoor kwamen wij in contact met de firma SEACONTAINERS, eigendom van de heer SHERWOOD, nu ook eigenaar van SEALINK. Na vele maanden onderhandelingen kwam men tot een akkoord om in Oostende een groot deel van de werken kunnen uitvoeren.

VENICE SIMPLON ORIENT EXPRESS (V.S.O.E.)

In 1979-1980 start V.S.O.E. in Oostende.

Tien slaaprijtuigen werden volledig hersteld. Dit creëerde nieuwe arbeidsplaatsen, en in september 1981 was het werknemersaantal opgelopen tot 240 personen (ter vergelijking : 40 werknemers in juni 1981).

Eind mei 1982 was het negende rijtuig voltooid.

Deze werken hielden een complete ontmanteling in van het rijtuig en omvatten o.m. de vernieuwing van het dak, de zijwanden, de houten bekleding, de bedden, de elektrische bedrading, de verwarmingsinstallatie, het inleghout (hersteld in Oostende en Engeland).

Vervolgens werden ook de volgende werken uitgevoerd : het hout beschilderen met brandwerende verf, het verwijderen van alle oude vernislagen op de panelen, vijftien maal porievullen en vernissen, de herbekleding van de zetels, de bekleding in de toiletten met marmer rechtstreeks uit Italië, de nieuwe bekleding in de toiletten in acajouhout, het aanpassen van de truckstellen voor een snelheid van 140 km/uur, het sableren van de kast en schildering, het aanbrengen van de lettering op de kast in bronzen letters.

Het gemiddeld aantal werkuren per rijtuig bedroeg 25.000 uren.

Tot op vandaag komen deze rijtuigen van V.S.O.E. nog elk jaar naar Oostende voor hun onderhoud, en dit tussen november en februari.

INTRAFLUG : DE NOSTALGIE ISTANBUL ORIENT EXPRESS

Na V.S.O.E. kwam de firma Intraflug naar Oostende voor grote herstellingswerken aan hun wagenpark : 32 rijtuigen waaronder restaurantrijtuigen, Pullmanrijtuigen, barrijtuigen en presidentiële wagens.

Voor deze firma werd het prachtige Pullmanrijtuig 4080 volledig hersteld. De marketterie of het inleghout is enig in de wereld.

Er werd eveneens een doucherijtuig gebouw met 7 douchecellen, waarvan de kranen met goud belegd werden.

In 1988 werd de trein Parijs-Hong Kong een realiteit :

32 compleet gereviseerde truckstellen. Wisselstukken werden over gans Europa bijeengehaald uit de verschillende werkplaatsen van de C.I.W.L.T. 64 wielstellen werden speciaal in Frankrijk gemaakt. In de werkplaats werden 8 speciale spoorstellen gemaakt. Alle rijtuigen werden nagezien op het begrenzingsprofiel op Russische maat.

Een speciale leiding van 380 V voor het laden van de batterijen werd in een Fourgon geplaatst. De batterijen werden gevoed door middel van een dieselgenerator.

Dit fourgonrijtuig werd in Oostende gebouwd in slechts twee maanden tijd en was voorzien van een volledige keukeninrichting, koelkast- en diepvriesafdeling, dieselgedeelte en ingericht werkgedeelte.

De trein vertrok op 5 september voor een gigantische reis uit Parijs, door Frankrijk, een gedeelte van België, Duitsland, Polen, Rusland, China naar Hong-Kong, waar de trein aankwam op 27 september. Vandaar werden de wagons

verscheept naar Japan, waar ze twee maanden rondtoerden. Twee werknemers van de werkplaatsen maakten dit prachtige avontuur mee.

OMBOUW RESTAURANTRIJTUIGEN C.I.W.L.T. VOOR DE N.M.B.S.

Zeven rijtuigen werden tussen 1983 en 1987 omgebouwd volgens de eisen van de N.M.B.S.

Volgende werken werden uitgevoerd : het inrichten van de keuken en office, het aanpassen van de restaurantzaal in acajou en pommeliehout, het plaatsen van koelkasten, air conditioning in de zaal, een dieselaggregaat van 15 kva, het aanpassen aan het truckstel aan een snelheid van 160 km/uur.

BEKLEDING PULLMAN RESTAURANT IN HET STATION VAN BRUSSEL-ZUID

Een aangename ruimte om even rustig te verpozen bij een kopje lekker geurende koffie...

PULLMAN EXPRESS C.I.W.L.T.

Nadat C.I.W.L.T. een gedeelte van zijn oude rijtuigen verkocht had aan Intraflug en V.S.O.E., en bij het waarnemen dat voor deze luxetrein een markt openlag, bracht de C.I.W.L.T. eveneens een luxetrein op de sporen, de "Pullman Express", bestaande uit twee restaurantrijtuigen, twee pullman-rijtuigen en twee barrijtuigen.

Al deze rijtuigen zijn tevens gerestaureerd in de werkplaats in Oostende, naar nostalgische normen en ze zijn allen uitgerust met een koelinstallatie.

BRUPARCK

Een gerestaureerd restaurantrijtuig staat nu in het Bruparck in Brussel. Het doet dienst als restaurant, waarrond een klein station is gebouwd.

OMBOUW VAN VIER LIGRIJTUIGEN DB NAAR RESTAURANTRIJTUIGEN VOOR DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN

De Nederlandse Spoorwegen zijn naar Oostende gekomen zonder concrete plannen en wel met enkele schetsen en ideeën.

Deze ideeën werden in onze werkplaatsen tot realiseerbare projecten uitgewerkt. Deze projectontwikkeling was een totaal nieuwe dimensie voor C.I.W.L.T., want sinds vele jaren werkten wij voornamelijk naar nostalgische waarden. Die moesten nu plaats maken voor modern comfort en hedendaagse functionaliteit.

Wat de inrichting betreft : het chassis werd versterkt, een houten vloerconstructie aangebracht, houten panelen bevestigd langs de zijwanden bekleed met Resopal, de keuken en office in roestvrij staal met stoomoven, diepvries, koelkast, spoelbakken, werktafels, afzuigkappen, elektrische vuren en gasvuren, warmwaterboiler van 150 liter, koelcel van 8 m³ voor stockage van materiaal, een dieselgenerator voor 60 kva voor de voeding van de elektrische apparaten en een volledige nieuwe bekabeling in en onder het rijtuig.

De zaal werd uitgerust met : een koelinstallatie met splitsysteem met twee verdamperen op het einde van de zaal, tafels voor twee, vier of zes personen, zittingen in kuipvorm met lederen bekleding, een sfeervolle indirecte verlichting met chainlights en spots, op elke tafel gericht, en verwarming door convectoren geplaatst langs de zijwanden.

Onder het rijtuig werd een watertank, mazoutreservoir en kasten voor de koelgroepen geplaatst. Verder de totale versterking van het rijtuig voor de montage van de dieselgenerator van 60 kva. Via een speciale deur in de zijwand kan deze dieselgenerator worden verwijderd.

OMBOUW VAN ACHT ZITRIJTUIGEN TOT ACHT FIETSRIJTUIGEN VOOR DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN (1990-1991)

In de asbestvrij gemaakte wagens werden volgende aanpassingen aangebracht : volledig nieuwe vloer en herstellingen aan de kast met verplaatsen van de toegangsdeuren, het interieur werd volledig voorzien van nieuwe houten wanden en plafonds, plaatsen van vier dubbele automatische deuren, installeren van fietsenrekken.

OMBOUW VAN 20 "P"-RIJTUIGEN TOT 20 AB30-RIJTUIGEN, WAARVAN 10 RIJTUIGEN VOOR DE OOSTENRIJKSE SPOORWEGEN, 5 VOOR DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN EN 5 VOOR DE BELGISCHE SPOORWEGEN (1992-1993)

Deze "P"-rijtuigen werden volledig geledigd, zowel van binnen als onder het rijtuig. Tien afdelingen werden gebouwd van elk drie bedden met een hypermoderne dienstafdeling met oven, koelkasten en een koffiezetapparaat. Deze wagens zijn uitgerust met statische omvormers en moderne draaistellen.

CONSTRUCTIE VAN EEN DEMONSTRATIE SLAAPRIJTUIG TYPE JAAR 2000

Deze wagen omvat werkelijk alle moderne comfort en bestaat uit verschillende soorten afdelingen met onder andere dubbele bedden en afzonderlijke ruimten met een douche en toilet per compartiment.

DE HUIDIGE OMBOUW VAN 4 S.N.C.F. -GRILL EXPRESS RIJTUIGEN TOT 4 N.M.B.S. BAR-RESTAURANTRIJTUIGEN

Ook deze rijtuigen worden volledig "in hun blootje" gezet en dan terug aangekleed met een moderne keuken, bar en zaal.

Jean-Pierre VAN ACKER
Bestuurder der Werkhuizen

PLAN EN SAMENSTELLING VAN DE GEBOUWEN

1. WONING CONCIERGE
2. ADMINITRATIEF GEBOUW
3. HOOGSPANNINGSCABINE
4. KLEEDKAMERS
5. EETZAAL
6. STOCKAGERUIMTE MATERIAAL
7. DOUCHECELLEN
8. MAGAZIJN
9. GROTE HAL
 - Hier kunnen zes rijtuigen geplaatst worden, waarvan twee met lichtingspunten.
 - Op spoor 1 kunnen hoogspanningsproeven worden uitgevoerd
10. SPUITCABINE, waar een heel rijtuig in kan worden geplaatst
11. KANTOREN TECHNISCH DEPARTEMENT
12. WERKPLAATS ELEKTRICIENS + LOKAAL VOOR DE REVISIE VAN BATTERIJEN
13. WERKPLAATS BUIZENLEGGERS
14. WERKPLAATS STOFFEERDERS
15. LASRUIMTE
16. WERKPLAATS PASWERKERS
17. WERKPLAATS PLAATBEWERKERS
18. LICHTING
19. WERKRUIMTE SPOREN 7 EN 8
20. WERKRUIMTE SPOREN 9 EN 10
21. WERKRUIMTE SPOREN 11, 12, 13 EN 14
 - De sporen 12, 13 en 14 zijn uitgerust met lichtingspunten
22. OUDE WASSERIJ : NU NIET MEER IN WERKING
23. RUIMTE VOOR VERWARMINGSINSTALLATIE : NIET MEER IN WERKING
24. TIMMERWERKPLAATS
25. WERKPLAATS WIELEN
26. OPSLAGPLAATS WIELEN
27. OPSLAGRUIMTE VOOR BOUGIES
28. HET GEHEEL VAN DE VERBINDINGSSPOREN

28

