

DE "COMPAGNIE VAN DE WAGONS-LITS": in vogelvlucht geschetst

door Emile SMISSAERT

T.g.v. een gelijkaardige thematentoonstelling in het "Stadsmuseum Oostende," ingericht, van 1 februari tot en met 31 mei 2014.

- 1873 : vanuit Oostende reeds naar Keulen en Berlijn: elk één 'slaapwagon'
- 1876 : stichting van de "Compagnie Internationale des Wagons-Lits" (et des Grands Express),
- 1883 (tot 1977) :1ste (meerdaagse), rit van de "Orient-Express", vanuit Parijs tot Constantinopel,
Een imitatietrein, de "Venice Simplon Orient Express", houdt sedert 1982 (tot op heden) in een verkort traject deze onverklaarbare mythe, en met succes!, in stand,
- 1894(-1995) : de "Oostende-Wenen"-express: wordt een noodzaak en is een meevaller ! Met een paar aftakkingen her en der, ,Het traject heeft 101 jaren bestaan !!
Even vóór Linz, stad in Neder- Oostenrijk, ontmoetten de Orient-Express uit Parijs en voornoemde trein uit Oostende elkaar,
- Van dan af, en dit vanuit kopstation Oostende aan de Belgische Kust, werd met internationale treinstellen een diversiteit van locaties en routes – van west naar oost en van noord tot zuid – tot diep in Europa aangedaan, Kortom, "Oostende, toenmaals in topbloei, zond zijn treinen zowat overal uit !",
- **Bestemmingen :**
 - naar Parijs, Basel, Milaan, Rome
 - naar Keulen, Berlijn, Warschau, Sint-Petersburg
 - naar Wenen
 - en onderweg, via Neurenberg ,naar kuuroord Karlsbad (en omstreken)
 - naar Wenen en vandaar in aftakking naar havenstad Triest en, per schip, naar Alexandrië en Kaïro,en, in samenkoppeling (nog vóór Wenen) met de Orient-Express (die uit Parijs kwam), gezamenlijk opstomen naar Boedapest, Boekarest en havenstad Konstanza aan de Zwarte Zee, vandaar per boot naar hun eindbestemming: Constantinopel (nu Istanbul)
- WO 1 : hindert en verhindert het internationaal reizen,
- het interbellum : financieel een aderlating, Moeizaam hervatten, mits hier en daar adaptaties, van de trafiek
- WO 2 : opnieuw hinder en ontwrichting; grote schade en verlies aan materieel ,
- Naoorlogse tijd vanaf 1945 :
de fel geteisterde treinstellen van de gekwetste firma "Wagons-Lits" hernemen geleidelijk aan hun overwegend nachtelijke want verre trajecten,
- 1953 : concurrentie daagt op !! Een akkoord tot internationale samenwerking werd onderling gesloten tussen de Europese, vrije, centraal gelegen spoorweglanden (daar waar de CIWL een privé maatschappij is), Als gevolg komt er de TEE (Trans Europe Ewxxpress) een

uitgebreid spoornetwerk van 12 lijnen, Overdag legden de zelfstandig geconcipieerde, populair gezegd “dikkop”-dieseltreinen (stonden later model voor de TGV's !) en in karakteristiek te noemen rood en beige kleuren getooid, de diverse trajecten af Lijn 3 reed vanaf 1957 tot 1966 van Dortmund, het jaar daarop vanaf Frankfurt (een belangrijk Duits zakencentrum) tot aan Oostende; een toeslag in de prijs was vereist. Niet meer rendabel genoeg werd vanaf 1967 Brussel het Belgisch eindpunt Midden de zestiger jaren werden de zgn “dieseltreinstellen” vervangen door elektrisch aangedreven locomotieven met aangepaste wagons,

- De select te noemen klandizie van de CIWL nam gestadig, weinig voelbaar af, De tijden en leefgewoonten waren immers “na de oorlog” dooreen geschud en “anders” geworden
- Merkbaar was dat heel wat minder superrijken voorkwamen en, gelijklopend, een zich uitbreidende democratisering opgang maakte, De betaalde vrije tijd en het toerisme (straks financieel mogelijk voor bijna iedereen) nam overhand toe en werd een algemeen aanvaarde en over de grenzen heen een recht en een geliefde levensgewoonte, Voor snelheid en comfort zorgden overdag meer en meer twee grote, te duchten concurrenten : de auto's (vaak via de aanbouw zowat overal van een net van autostrades) én de veel vluggere, wendbare, mettertijd beter betaalbare vliegtuigen van alle grootte en soorten,
- Omstreeks 1990-1995 : in roulatie brengen van een nieuw type trein dat overal een omwenteling van belang met zich zal meebrengen : de TGV's (de hogesnelheidstreinen)! k
- 1994 : bovendien het openstellen van de lang verwachte “Eurotunnel” (de “Chunnel” !
- Het niet af te wenden, desastreuze gevolg voor havenstad Oostende is dat ze haar internationale treinlijnen één na één kwijt raakt... Al was de neergang reeds meer dan tien jaren eerder aan de gang en een feit, maar verdoken,
- 1997 (dat het jaar was van het opdoeken van de “Oostende-Dover”-scheepvaartlijn) tot nu : nog enkel de TGV “Oostende-Parijs” overleeft. Wel sterk verlieslatend en reizigersarm.
- einde 2003 : internationaal gebeurt het nagenoeg geheel afschaffen van alle “klassieke nachttreinen”
- TGV's rijden voortaan en dit vanuit Brussel in de nabije vier windrichtingen, alwaar hen op hun beurt minder snelle aansluitingen opwachten,
- Begin de jaren 2000 :
 - * einde van de “Compagnie des Wagons-Lits”;
 - * de ateliers, sinds 1902 te Oostende actief, werden wel verkocht aan de internationale firma RSI doch, niet rendabel genoeg, opgedoekt in 2006.

Vaarwel, adieu dan. Ons eresaluut aan dit visitekaartje met sierlijk en verguld embleem getooid, deze kenmerkend donkerblauwe wagons, – te Oostende naar waarde geschatte treinstellen.

Die onze stad en kuststreek aan de Noordzee eertijds heel wat werkgelegenheid, zoveel internationale présence en flink wat prestige verschaften !!