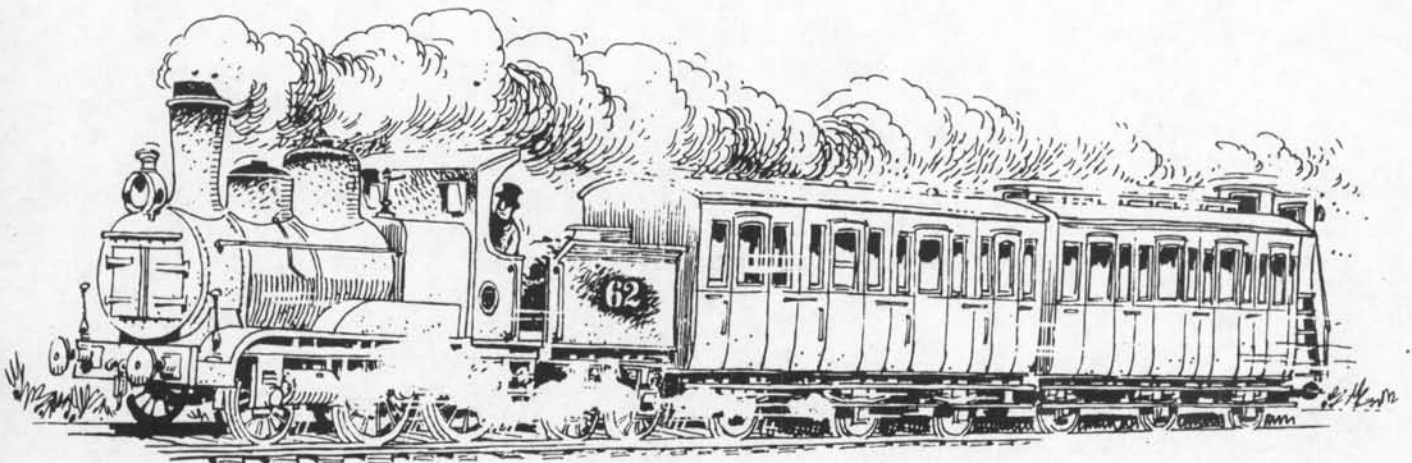


# HET INTERNATIONALE TREINVERKEER VANUIT OOSTENDE TOT 1914

EEN BIJDRAGE TOT HET "IN-KAART-BRENGEN" VAN EEN INGEWIKKELD  
GEGEVEN

door Emile SMISSAERT  
licenciaat geschiedenis



(Motto) : "Het is beter één enkele kaars aan te steken dan over  
de duisternis te (blijven) klagen !"

(oud gezegde)

Spreek over de "Orient-Express" en heel wat mensen kennen, vaag weliswaar, dit begrip. Ergens een trein-van-lang-geleden. Voor de rest : wéét-ik-veel-. Of nóg van gehoord.

Kom, er zijn in de loop van de 19de en 20ste eeuw maar weinig treinstellen voorhanden die - mythe en legende geworden - dergelijke geheimzinnigheid, romantiek en prestige oproepen als de "Orient-Express" (1883-1977).

Het is verwelkte en teloor gegane glorie, jawel, en toch "leeft" deze trein voort. Ook te Oostende : aan de Vindictivelaan wordt heden een herberg uitgebaat onder deze benaming, met zicht op het Station, eertijds het "Zeestation" genoemd van waaruit alle internationaal treinverkeer aankwam en vertrok.

Oostende was een aftakking, meer niet, van de "Orient-Express"-lijn (Parijs-Constantinopel) en het eigenaardige is, dat nergens (voor zover ik kon natrekken) een beginjaar en -datum te bepalen valt. Niet in de lokale kranten. Misschien wel in het ongeordend archief van de "Compagnie des Wagons-Lits" te Parijs, maar zoals mij ter ore kwam : wat een rommelige papiermassa en welke ontstellend-te-noemen desinteresse voor het prestigieuze, evenementenrijk verleden van dergelijke firma ! Misschien komt men ook dáár mettertijd tot inkeer om orde-op-zaken te stellen ?

Een aftakking vanuit Groot-Brittannië via de "Oostende-Dover-lijn" en Oostende-Zeestation per spoor naar het binnenland, naar het oosten van het Europese continent. Trouwens, de geschiedenis reconstrueren en het fijnstellen van het internationale treinverkeer dat vanuit Oostende vertrok : oei, een vermetele en zelf-opgenomen-taak, maar géén onbegonnen werk te noemen ! Wel kent dit hoofdstuk uit ons lokaal verleden zijn beperkingen, en het is wijs en voorzichtig dit indachtig te zijn, immer. Maar het is een boeiend gegeven en nog niet bestudeerd. Dus, waarom nog aarzelen ? Onze speurtocht kan beginnen. En nemen wij de tijd vóór 1914 , de "Belle Epoque", glanstijd van het Oude Europa, in ogenschouw. Weliswaar in de vorm van een documentair verhaal, hopelijk niet te saai naar voor gebracht, maar degelijk onderbouwd, doorspekt met feiten-en-weetjes, en gedragen door dokumenten, waar nodig en gewenst met de bron van herkomst gestaafd. In de verte meen ik een snerpend en schrill fluitsignaal te horen ? (van een lokomotief uit een nu vèr, vèraf gelegen verleden ?). "De tocht is moeilijk, de gids ervaren" (!).

De "Orient-Express" = volgens "Brockhaus", een gezaghebbende Duitstalige encyclopedie : een internationale sneltrein over het traject Parijs-Straatsburg-Stuttgart- München-Salzburg-Wenen-Budapest (-Bukarest)...-Constantinopel (Istanbul).

Een grote, Europese luxetrein : sedert 1883 uitgebaat door de "Compagnie Internationale des Wagons-Lits (et des Grands Express européens)" (hier voortaan afgekort tot : C.I.W.L.), tot de lijn uitgebloed was en in 1977 stopgezet werd. De reisduur in het beginjaar 1883 (Parijs-Constantinopel) bedroeg 81 uren en 40 minuten).

Pas vanaf 1 juni 1884 kwam een regelmatig gereden "Orient-Express"-rit tussen Parijs en Wenen; ruim een jaar later, op 1 november 1885, werd eenmaal per week, doorgereden tot in Servië (nu : ex-Joegoslavië).

De organisatie van en rond een dergelijke 'luXe-trein" over zo'n afstand stelde eisen en problemen. Wel waren de rijtuigen eigendom van de C.I.W.L., maar voor een rit met de "Orient-Express" - alleen 1ste klas ! - dienden aanzienlijke toeslagen betaald te worden die dan nog per traject verschilden. En van die toeslagen kwam maar een gering deel bij de C.I.W.L. terecht, want de spoorwegmaatschappijen die de luXe-trein over hun net en grondgebied moesten slepen, eisten een groot deel van die toeslagen op !

Weet u, over de beginjaren van het internationale treinnet, richting "Oostende-Wenen" (nog te bespreken) en in veel mindere mate de "Orient-Express"-lijn, zijn wij aardig goed ingelicht. Zeker in het algemeen en in de loop der tijd, maar, zoals aangehaald, preciese gegevens over de aftakking vanuit Oostende ontbreken veelal. Tenzij een spaarzame toelichting, bv. uit de "Echo d'Oostende" d.d. 26-4-1898 (p. 2, e) betreffende "Oostende-Constantinopel" : vanaf 1 mei 1898 1 x per week, nl. op dinsdag vanuit Oostende en op vrijdag vanuit Constantinopel.

Het raadplegen en het frekwent putten uit de publikatie van Werner SÖLCH's diepgaande en kwaliteitsvolle studie was de aanzet en de ruggegraat van dit voorliggend opstel. Het is een duitstalig werk : "Orient Express : Glanzzeit, Niedergang und Wiedergebort eines Luxuszug" (3de, volledig herw. ed. : 1983), van de hand van de in Karlsbad geboren en te München als architect bedrijvige W. SÖLCH (°1938).

Voorheen was er al geschreven, soms zeer uitvoerig maar dan toch niet echt bevredigend, over dit onderwerp.

Maar SÖLCH gaat verder, graaft dieper, biedt méér en beter. Niet alleen dist hij tabellen op met uren van vertrek en aankomst, heen en terug, tot na de Tweede Wereldoorlog. Maar daarnaast komen aan bod (tot in de minste details !) : respectievelijk het aangewende wagenmateriaal, de verschillende types van lokomotieven en de aaneenschakeling van de spoorwegwagons met hun verschillende bestemming. En dit geldt trouwens ook nog voor andere lijnen, vertrekkend o.m. vanuit Oostende.

Ja goed : de uurregeling, het aangewende materiaal e.d., - daar hebben wij weet van. Maar het is maar een stap verder en de vraag brandt ons op de lippen : wát met de uitbating, hoé stond het bijvoorbeeld met de rendabiliteit ?

Ook dààr biedt W. SÖLCH's studie uitkomst en geeft een, soms verrassende, dikwijls opzienbarende kijk achter de schermen, achter glans en schijn, mythe en werkelijkheid.

Een luXe-trein als de "Orient-Express" telde in feite weinig reizigers: 12, 14, soms 34. Meer niet, en dat klinkt ons ongeloofwaardig en absurd in de oren. Maa, vergeet het niet, het gaat hier om een "luXe-trein", voor en met rijken, zéér rijken voor wie status en comfort van tel zijn, dat vooral.

Sta mij toe wat cijfermateriaal voor 1896 aan te halen en de vergelijking te maken met de "Oostende-Dover"-lijn. Het memoriaal dat DE BURBURE DE WESEMBEEK wijdde aan het "Eeuwfeest der lijn Oostende-Dover (1846-1946)" vermeldt : "In 1896 bereikte



het aantal passagiers op de (voornoemde) lijn reeds 120.000 eenheden (p. 109).

En bij W. SÖLCH over de "Orient-Express" (p. 114) staan volgende cijfers voor 1896 afgedrukt :

"(...)De direktie Keulen telde toen per trein gemiddeld :

- in juni : 32 personen
  - in juli : 47 personen
  - in augustus : 50 personen
  - in september : 30 personen
- met een piek van 69 reizigers !

In Oostenrijk was de opkomst nog geringer : amper 10 à 13 eenheden. Wat een "mager beestje", in onze ogen van 1995 althans, en het komt ontluisterend over, heel dat gedoe en die heisa rond "luxe"-treinen ! Ja en toch...toch néén : het kwam tegemoet aan de wensen en nood van een selekt, wèl zeer rijke en kapitaalkrachtige elite. En denk eraan, de tijden vóór 1914 waren bij uitstek een "klasse"-maatschappij, waar "Hoger-lager" het maatschappelijk leven uitmaakte en de regel was, waar het toenmalige "Systeem" volledig achter stond en dit "Stelsel" desnoods hardhandig wist te handhaven. De Oostenrijkse schrijver Stefan ZWEIG noemde het in zijn memoires "De wereld van gisteren".

Reizen is niet alleen ergens, op welke wijze dan ook, "trekken", soms dient er "overnacht" eventueel in combinatie met "eten". En daar duikt het begrip "hotel" (logiesmogelijkheid) op en als het om een rijk, elite-cliënteel gaat, komen wij terecht bij het thans nauwelijks nog bestaande fenomeen "Grand Hotel" (enkel het "Grand Hotel des Thermes" houdt nog stand aan onze kust die meer en meer "Vlaamse Kust" genoemd wordt).

Marc CONSTANDT, een kenner van de geschiedenis van het kusttoerisme en archivaris van het gemeentearchief te Middelkerke, peilde naar de betekenis en impact van "De hotels aan de Belgische kust" vervat in de voortreffelijke essaybundel : "Te kust en te kuur" (1987)

"(...) Het cliënteel kwam uit diverse landen en trof elkaar op verschillende reisdoelen. Dat gegeven bracht de internationale groep van "Wagons-Lits" ertoe om luxueuze klasse-hotels op te zetten, de zgn : "Compagnie Internationale des Grands Hotels", o.m. in Egypte, Turkije, Italië, Frankrijk (Nice) en nog andere plaatsen (...). Te Oostende kocht de groep, in 1895, het eerste-klasse hotel "de la Plage" op de zeedijk (het derde hotel in de rij, rechts van het Kursaal); capaciteit : 350 bedden.

De hotelketen, een modern woord voor wat vanouds gedacht en gedaan werd, zocht uitbreiding en vier jaren later, in 1899 werd het toenmalige prachthotel (400 kamers !), het "Royal Palace Hotel" om het te noemen, het paradepaard. Slechts 8 jaren kon de uitbating van die mastodont gehandhaafd worden : het hotel bleek onrendabel en het werd in 1907 afgestoten en overgelaten; in 1911 werd ook het "Hotel de la Plage" van de hand gedaan.

Wij nemen een bocht, terug naar onze lokale geschiedenis van het internationaal spoorwegnet, - niet zonder nog even een passus uit M. CONSTANDT's voornoemd artikel te lichten (p. 114) :

"(...) Deze hotels waren de logische voortzetting van het beginsel dat de "Compagnie Internationale des Wagons Lits" zich stelde, namelijk : comfort bieden aan een mondain publiek. In die optiek wilde men, als het verlengstuk van de luxueuze treinen, een gamma hotels met luxe-cachet aanbieden aan de toerist. En dan stopte de reis niet in de trein, maar in het hotel van dezelfde groep".

Terug naar het station, waar de damp der locomotieven sissend en puffend de dienst uitmaakt. Zie daar de kruiers, het treinpersoneel en de mensen om wie het gaat, de reizigers, in het decor van "de treinreis naar het buitenland".

Tot de Eerste Wereldoorlog kwamen zeer veel Duitse en Engelse toeristen naar Oostende. In mindere mate de Fransen, niet alleen omdat de verbinding naar de "Koningin der Badsteden" te wensen overliet maar meer nog omdat de Noordfranse kust zelf kleppers van badsteden (o.m. Boulogne, Calais, Duinkerke) had die de concurrentie aankonden. Terloops even melden, dat de hoteliers bij ons voornamelijk uit Duitsland afkomstig waren.

Een luxe-trein als de "Orient-Express" was voor een elite bestemd die er nood aan had, en voor wie en door wie dit hele segment van het spoorwegverkeer bleef rijden. Tot de Eerste Wereldoorlog, maar ook daarna, al diende "men" zich, node en niet van harte, aan te passen aan de gewijzigde tijdsgeest en gebruiken.

Nog in 1894 kostte een reis met de "Orient-Express" viereneenhalf maal zoveel als het goedkoopste spoortarief, wat met zich meebracht, dat het "type Orient-Express" voor de zogenoemde burgerlijke middelklasse als te duur overkwam en dat bleef. Lange tijd werd vastgehouden aan het "reizen eerste klasse", tot pas midden-einde de twintiger jaren dit niet langer houdbaar en doenbaar was, en er ook in "ruimte-tweede-klasse" voorzien werd, een toegeving die er wel niet van harte gekomen is, neem ik aan.

In feite weten wij, althans ik, maar weinig over de eerste jaren van de "Orient-Express" uit Oostende. Wannéér juist kwam deze aftakking er, wààr (Keulen, Luik ?) vond de aansluiting plaats met de hoofdmoot die uit Parijs aangereden kwam ?

Aan dit exposé gaan twee versies vooraf : één opgesteld en neergeschreven voor "Open Monumentendag 1994" (algemeen thema : het verkeer). Een ander bleef ongepubliceerd, maar diende als voodracht voor onze heemkring in november 1994. Daags nadien mocht ik uit de handen van de heer Raymond VANCRAEYNEST kostbare aanwijzingen ontvangen, welke hij bij zijn opzoekingen bijeengehakt had uit "l'Echo d'Ostende" en die hij mij, onbaatzuchtig en gul, ter hand steld. Deze hier voorliggende derde versie, totaal herwerkt, aangevuld en opnieuw neergeschreven, won aan spankracht en in de breedte uitdeinend speurwerk, tot vreugde (en enige opluchting, toegegeven) van de opsteller van dit historisch essay.

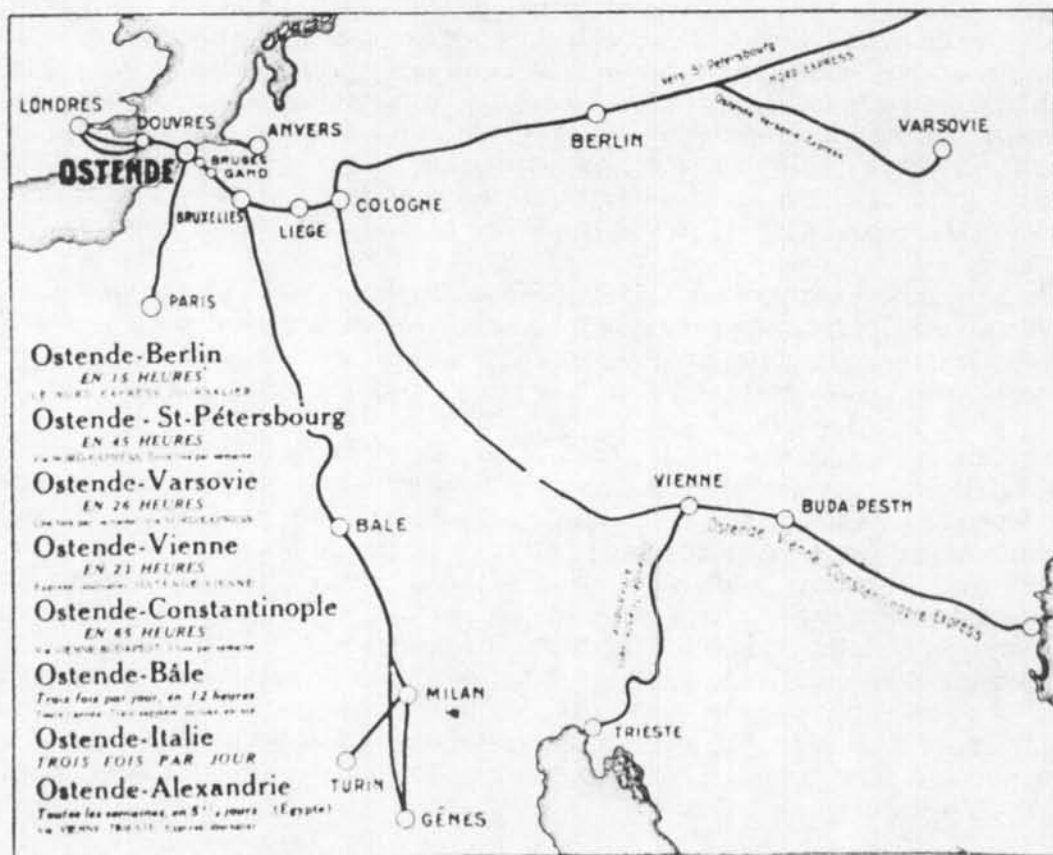
In de "Echo d'Ostende" (28-8-1884, p. 3, c) komt een passus voor waar reizigers er op attent gemaakt worden, dat de "Compagnie des Wagons Lits" te Oostende een agentschap heeft (te bereiken ofwel in het station ofwel in de Langestraat 36), waar de reizigers hun plaatsen kunnen bestellen voor alle lijnen van het kontinent.

Zelfs het personeel, dat toegevoegd en tewerkgesteld is aan de grote internationale treinen, komt er sprake in de "Echo" d.d. 4 juli 1885; het betreft een artikel opgenomen en geciteerd uit de nationale krant "La Chronique" :

"(...) Het gaat om een korps dat nauwgezet gekeurd en gekozen is; hun werk en arbeidsomstandigheden zijn moeilijk en zwaar (...). Qua snelheid en gemak van verbindingen-geven-en-leggen, lijkt de organisatie van de dienst goed op punt gesteld. Maar wat de werkverdeling onder de personeelsleden betreft, hebben wij onze twijfels (...)".

Wij gaan hier niet in op de viertal voorbeelden die erop wijzen hoe ongelijk (en toch voor ongeveer dezelfde tijdsduur voor eenieder) de vergoedingen in geld voorkomen. "Iedereen is gelijk voor de wet", officieel althans maar officieus zijn er heel wat mensen wat meer gelijk dan een ander.

En nu de internationale treinlijnverbindingen zelf die Oostende als begin- en einddoel hadden, met dien verstande dat voornoemde kuststad een belangrijke plaats innam én als haven voor doorgaand vervoer van passagiers naar Groot-Brittannië via de "Oostende-Dover"-lijn én als badstad eerste categorie op het Europese vasteland (enkel de Zuidfranse stad Nice was qua standing en prestige toen evenwaardig aan de "Koningin der Badsteden").





Ons "menu" aan en van internationale treinlijnen ziet er als volgt uit :

- de "Oostende-Wenen"-express
- de "Oostende-Wenen-Budapest"
- de "Oostende-Konstanza"
- de "Oostende-Triëst-Alexandrië"
- de "Oostende-Keulen-Neurenberg-Karlsbad"
- de "Oostende-Luxemburg-Milaan (-Rome)"
- de "Nord-Express", t.w. Oostende-Keulen-Berlijn-Warschau- Sint Petersburg
- de "Oostende-Suisse"-express : Oostende-Luxemburg-Basel-Luzern
- de "Oostende-Parijs"
- de "Orient-Express" (reeds ter sprake gekomen)

#### I. DE "OOSTENDE-WENEN"-EXPRESS en "OOSTENDE-KONSTANZA"-EXPRESS

Begin april 1894 (1) werd een nieuwe treinverbinding, tussen Oostende en Wenen, opgestart en een veertigtal beambten werden hiervoor aangetrokken. Een kantoor werd voorzien en geïnstalleerd in de Kapellestraat, nr. 31. Deze luxetrein zal mogelijk maken, dat het traject tussen Oostende en Wenen 24 u 25' in beslag neemt, terwijl de afstand tussen Londen en Wenen een tijdsduur van 29u 20' zal bedragen, - twee uren minder dan de tot hiertoe snelste trein tussen Londen-Oostende-Wenen nodig heeft.

Even wordt allusie gemaakt op de "Orient-Express" : "Men weet, dat de O.-E. op maandag, donderdag en vrijdag (uit Oostende) vertrekt, richting Boekarest en Constantinopel. Om vanuit Wenen terug te keren op dinsdag en zaterdag. De "Oostende-Wenen"-express zal elke dag vanuit Oostende afreizen : om 15u 55' (na aankomst van de mailboot) om 's anderendaags de stad Wenen te bereiken om 16u 20'. Zowel de "Orient-Express" als de "Oostende-Wenen"-express zullen op elkaar aansluiting geven. Wat de terugreis betreft, er wordt gezorgd dat de reizigers met de mailboot van 10u 45' meekunnen; daarom zal de "Oostende-Wenen"-express een dag eerder, omstreeks 11u in de morgen, een aanvang nemen om de morgen daarop, om 9u 55', het Zeestation te Oostende binnen te rijden".

Op 2 juni 1894 werd effectief de nieuwe lijn in gebruik genomen, na de aankomst van de mailboot van 15u 30' (2). Het treinstel was samengesteld uit een slaapwagen, een restauratiewagen en salontreincoupés die zeer rijkelijk ingericht waren. Op de voorziene tijdsduur kon nog ruim 25 minuten ingewonnen worden.

Zes jaren later, vanaf 1 mei 1900 (3), werd het traject verlengd tot Boedapest; aantal uren rijden : 09.30 uren. In het krantenartikel werd erop gewezen, dat dit tot hiertoe enkel mogelijk was met de wekelijkse trein "Oostende-Konstanza".

De studie, door W. SÖLCH, gewijd aan de "Orient-Express" maar waar o.m. de verbindingen naar Wenen uitvoerig ter sprake komen, biedt een afwijkende en eigen versie (4). Volgens zijn bevindingen werd de lijn "Oostende-Wenen" vanaf november 1895 eenmaal per week naar het oosten verlengd tot de Roemeense havenstad Konstanza, onder de benaming "Oostende-Wenen-Konstanza"-express.

Vier en een halfjaar later, vanaf 1 mei 1900, werd aan de tijdsfrequentie gesleuteld. De dienstregeling werd aangepast aan de "Orient-Express"-trein, zodat de afgelegde weg ten oosten van Wenen gemeenschappelijk werd. Met als gevolg dat dagelijks Boedapest aangedaan werd, tweemaal per week Konstanza (Roemenië, aan de Zwarte Zee) en driemaal per week Constantinopel (Istanbul) ! Maar er deed zich een hapering voor : de aansluiting van de "Oostende-Wenen"-express werd in haar tijdsschema gehinderd en bemoeilijkt door vertragingen die konden oplopen tot 103 minuten ! Na beraad werd overeengekomen om nog hoogstens één uur wachttijd op de aansluiting in te calculeren. Aan de hand van een bewaard dienstreglement is het ons bekend, dat althans voor 1909 (en voorheen ?) de gemeenschappelijke route verzekerd was. Steeds volgens W. SÖLCH bereikte aldaar het internationaal treinverkeer, vanaf 1911 (tot aan het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog), met luxetreinen een piek : per week driemaal een treinstel naar Konstanza, zelfs viermaal per week naar Constantinopel ! Moeilijk te bevatten voor ons, anno 1995, maar ik heb het nog eens nagelezen en daartegen is niets in te brengen.

De verbinding Wenen-vanuit-Oostende bestaat thans 101 jaar, het mag en het dient in herinnering gebracht te worden. Toch is het eeuwfeest (1894-1994) nagenoeg ongemerkt en schier niet besproken, tenzij door mensen die vertrouwd zijn met "het spoor". En ik vind het jammer, temeer dat in de loop van het najaar 1995 (straks dus) deze lijn "ingeknot" wordt tot Brussel. Andermaal verliest het kwijnende Oostende een mooie veer uit een in de loop der voorbije decennia fel kaalgeplukte hoed. Exit "Oostende-Wenen". Jammer.

## II. DE "OOSTENDE-TRIEST-ALEXANDRIE"-EXPRESS

Bij wijze van introductie is het goed melding te maken van een bericht, eind december 1894 uitgebracht, van wat wellicht nooit werkelijkheid is geworden, maar belangrijk genoeg geacht wordt om, hier in vertaling, aangekaart te worden (5) :

"(...) De C.I.W.L. heeft schikkingen getroffen met diverse spoorwegmaatschappijen alsook met de Scheepvaartlijn "Khédive". Met als gelukkig te noemen resultaat dat, vanaf 6 januari 1895, een speciale luxetrein elke zondag in direct traject vanuit Oostende naar Constantinopel zal rijden; vandaar zal onmiddellijk in directe lijn een pakketboot afvaren naar Alexandrië (Egypte). De reis over land geschiedt per trein via Brussel, Keulen, Frankfurt, Neurenberg, Wenen, Budapest, Belgrado, Sofia en Constantinopel. Een reis van Londen naar Alexandrië met deze route doet men op vijf dagen tijd, en de kosten zijn dezelfde als te Brindisi (Italië). Voornoemd speciaal treinstel bestaat uit twee slaapwagens en neemt enkel "reizigers 1ste klasse" op (einde citaat)".

Brindisi. Dit woord, deze stad komt nog ergens voor in mijn nota's ? Even zien. Ha, ja. Lees maar (6) :

"(...) Is het ogenblik niet aangebroken voor de Minister belast met de Spoorwegen om de onderhandelingen te hervatten met Engeland en Italië,



eertijds reeds ingezet, met het oog op omleiding van het traject van de "mailboot op Indië" (la malle des Indes), momenteel door de lijn (van de concurrentie) "Calais-Brindisi" gebruikt ? (einde citaat)".

Het is nadien nooit meer ter sprake gekomen of ergens afgedrukt in een weekblad (voor zover ik kon nagaan, dus onder voorbehoud hier neergeschreven). Wel rept W. SÖLCH (7) insgelijks over dit, zonder betwisting belangrijk, onderdeel van het internationaal spoorwegverkeer, maar het komt mij te vaag voor en, eerlijk gezegd, de volle draagwijdte ontsnapt mij. En toch vond ik het verkieslijk om dit segment niet te negeren.

De lijn "Oostende-Triëst-Alexandrië" : dààr zijn meer concrete gegevens voor handen (8) :

"(...) Ten gevolge van een contract tot oprichting van een ultra-snelle verbinding tussen Oostende, Triëst en Alexandrië (in Egypte) zal de express-trein "Oostende-Wenen", op zondag vanuit Oostende eenmaal per week, doorrijden tot Triëst alwaar een stoomboot de overvaart maakt naar Alexandrië; idem wat de terugreis op zaterdag betreft. Deze dienst zal de benaming "Trains express Ostende-Triëst" meekrijgen en voor het materiaal zorgt de C.I.W.L."

Triëst was vóór 1914-1918 dé belangrijkste havenstad van het Oostenrijkse Keizerrijk, met scheepsvaartlijnen die zelfs tot in Indië, China en Japan leidden. De bezettingsgraad van voornoemde luxe-trein, zo wist W. SÖLCH uit te vissen (9), bedroeg amper 4 à 5 personen per reis - een gevolg van al te veel concurrentie, hier buiten beschouwing gelaten - zodat op 1 mei 1900 overgeschakeld werd op een gewone, "normale" sneltreinverbinding. Pas in 1909 (tot het uitbreken van Wereldoorlog I in 1914) bleek de lijn, dankzij de kortere "Tauernbahn", rendabel te worden.

Gelet op het succes dat de lijn "Oostende-Wenen" had, een organisatie die klinkende resultaten gaf, dachten de Spoorwegen van België aan het inrichten en uitbaten van drie nieuwe internationale treinlijnen : Oostende-Luxemburg-Rome, Oostende-Keulen-Berlijn en Oostende-Keulen-Karlsbad; er werd ook gedacht aan een verbinding tussen Oostende en het Russische Keizerrijk, m.n. naar de hoofdstad Sint-Petersburg. Deze vier opgesomde treinreizen zouden stuk voor stuk een gevoelige tijdswinst opleveren. De overheid had het voornemen de organisatie zo degelijk mogelijk op te vatten en uit te bouwen; één van de eerste maatregelen die uitvoering kregen, was de aankoop van een groot terrein in de nabijheid van het Zeestation om er een werkplaats op te starten en de bouw van een wagenloods om onderdak te bieden aan het materieel (10), uitgaven ten belope van meerdere honderdduizenden frank ! De bedoeling was het trafiek dat momenteel naar Calais en Harwich vaarde, binnen de afzienbare tijd te "bekeren" tot de lijn Oostende-Dover. De C.I.W.L. bundelde haar krachten met de Staatsspoorwegen met het oog op expansie der activiteiten en haar taak was te voorzien in de bouw van het luxematerieel van de nieuwe sneltreinen.

### III. DE "OOSTENDE-KEULEN-NEURENBERG-KARLSBAD"-EXPRESS

Een verbinding die er vlug kwam, was "Oostende-Keulen-Neurenberg-Karlsbad". Dit was toen, en ook nog tussen de twee wereldoorlogen, een kuuroord van Europees formaat ! Gelegen in het toenmalige Oostenrijkse Keizerrijk berustte haar faam, kracht en renomme op de geneeskracht van zijn twaalf "glauber"-zoutbronnen, die met temperaturen tussen 43° en 72° C te voorschijn komen. Deze bronnen zijn vooral gegeerd bij ziekten van lever en gal, evenals maag en darmen. Sedert 1711 nam de uitbouw als kuuroord een aanvang; de bronnen waren reeds sedert de Romeinse tijd bekend. De stad Karlsbad, nu Karlovy Vary geheten, behoort tot Tsjechië, na een twistappel en buit te zijn geworden van Nazi-Duitsland (najaar 1938 : de annexatie van "Sudetenland"); momenteel (ca. 1988) telde men 56.300 inwoners. Het aantal kuuroord-gasten was van 1880 tot ca. 1910 bijna verdrievoudigd, van wie 50 % van het totaal van over buitenlandse grenzen kwam. Geen wonder dat de Engelse "South Eastern Railway" een verbinding Londen-Karlsbad aanvroeg en verkreeg.

Ook deze verbinding werd een onderdeel van de "Oostende-Wenen"-express (11) en kwam pas op 1 juli 1895 echt in gebruik.

Heenreis (maandag, woensdag en vrijdag)

Oostende	V.	16 uur
Neurenberg	A	7u 24'
	V	7u 52'
Eger	A	11u 04'
	V	11u 09'
Karlsbad	A	12u 15' 's middags

Terugreis (dinsdag, donderdag en zaterdag)

Karlsbad	V	15u 40'
Eger	V	17u 23'
Neurenberg	A	20u 12'
	V	20u 30'
Oostende	A	10u 09'

Merkwaardig om weten is, dat de C.I.W.L. opnieuw naast het Kursaal te Oostende over een agentschap de beschikking had waar reservaties konden opgenomen worden én voor haar treinen en voor haar hotels in het buitenland ! Het waren werkelijk tijden van expansie en hoogconjunctuur...

### IV OOSTENDE-KEULEN-BERLIJN-SINT PETERSBURG : de "NORD EXPRESS"

Reeds in 1873 reed een internationale slaapwagentrein tussen Oostende en Berlijn, het eerste internationale traject dat voorkwam op het Duise spoorwegnet.

Er waren plannen voorhanden om een luxueuze sneltrein in te lassen, vanuit Oostende over Keulen naar Berlijn. Maar dit stuitte aanvankelijk op verzet vanwege de Pruisische spoorwegen die al reeds meerdere treinen deden rijden tussen Keulen en Berlijn en de C.I.W.L. enkel als indringer en lastpost aanzagen. Meer nog, voornoemde treinen bestaan uit salonwagens (1ste én 2de klasse), benevens restaurant-wagens; én er dient slechts een zeer klein

# WAGONS-LITS WERKPLAATS OOSTENDE

82

Weekblad voor Oostende en omliggende

**tijdingen**

Redactie: Nieuwpoortlaanweg 27, 8400 Oostende  
Tel. 051 58 21 50 - Luncheon 20fr

Achtste jaargang nr. 47 - 4 december 1981 - 40 blz.

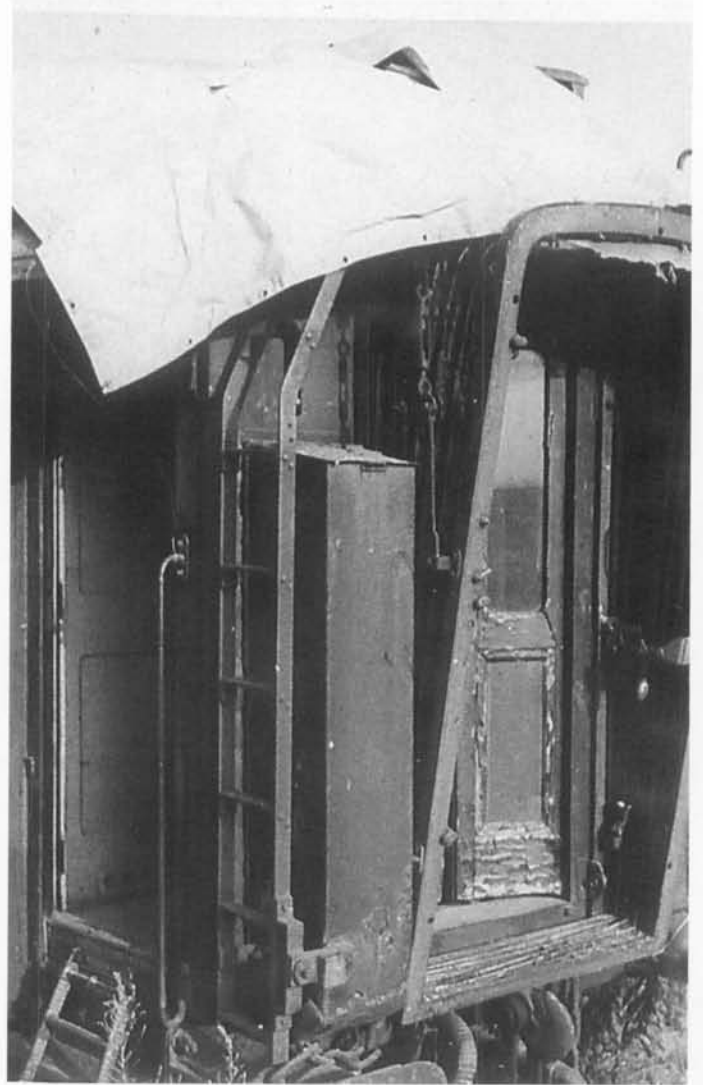
EKSKLUSIEVE FOTOREPORTAGE  
HISTORISCHE  
ORIENT - EXPRESS WAGONS  
IN RESTAURATIE TE  
OOSTENDE



Momenteel werken tientallen gespecialiseerde arbeiders in de Oostendse Wagons-Lits-werkhuizen aan de restauratie van elf oude slaapwagons van de "Compagnie Internationale des Wagons-Lits".

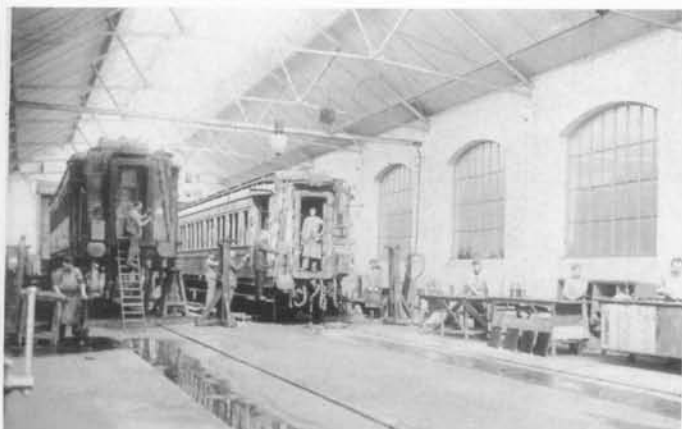
Een rijke Amerikaan, James Sherwood heeft nl. het idee gehad om de wereldvermaarde Orient-Express-verbinding nieuw leven in te blazen met gerestaureerde W.L.-treinstellen uit de twintiger jaren.

Voor de werkgelegenheid in eigen streek geen on aardige klus, als men weet dat er 100 arbeiders dienden aangeworven. Lees vanaf blz. 16.

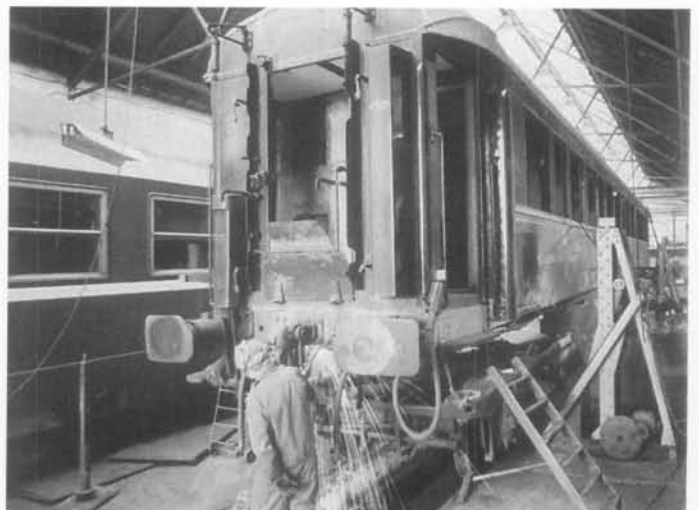


*Van onze reporter ter plaatse ....*

*Doorroest, geblutst...  
Herstel dringend gewenst!*



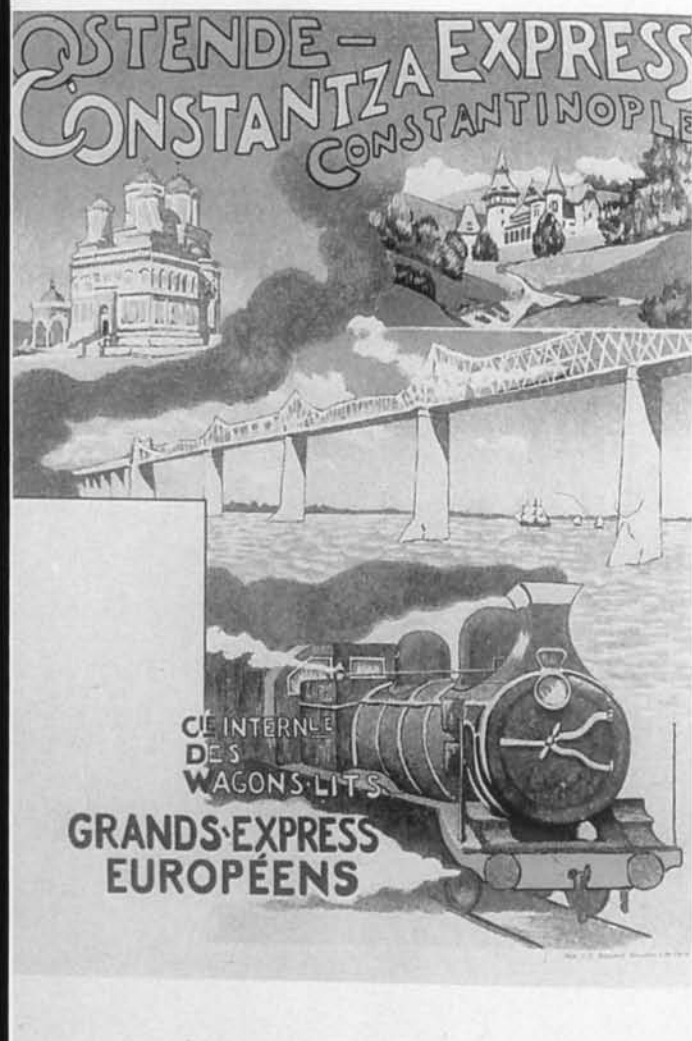
*Ateliers vóór 1914.*



*Werkzaamheden ca. 1980.*



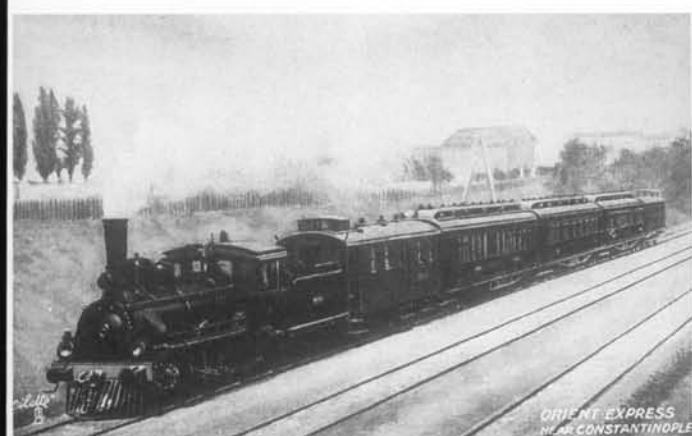
# INTERNATIONAAL TREINVERKEER



Vóór 1914.



«Oostende-Istanbul»  
tijdens de dertiger jaren.



Treinstel  
«Oriënt-Express»



»Oostende-Kaai«-station.  
Vóór 1914:  
personeel internationale treinen.

supplement bovenop de gewone prijs voor de reis betaald te worden (12).

Onder de hoofding "Ostend for Ever" bracht de "Echo d'Ostende" het nieuws dat een nieuwe lijn "Londen-Oostende-Sint Petersburg, waarover men reeds lang spreekt", ingehuldigd zal worden op 14 mei 1896. Vertrek uit Londen : elke zaterdag, rond 10 uur 's morgens; terugreis per boot op donderdag. Te land wordt voor het materieel ingestaan door de C.I.W.L. "Encore une bonne affaire pour nos malles !" (13). Een bericht d.d. 30 april 1896 (14) rectifieert de inhuldigingsdatum op zaterdagmiddag 9 mei 1896, om 16u 30' en vermeldt uitdrukkelijk de benaming voor deze nieuwe lijn : de "Nord Express", wekelijks rijdend van Oostende via Keulen naar Berlijn, Eydtkuhnen en Sint Petersburg. Verder werden schikkingen getroffen voor een vierde boot tussen Oostende en Dover, elke donderdag en dit vanaf donderdag 14 juli 1896; uur van vertrek : 13u 20' na aankomst van de "Nord Express n° 53" (sic) in het Zeestation.

Een bericht in dezelfde krant d.d. 10 mei 1896 geeft nog meer details :

Zaterdag 9/5	Oostende	V	16u 30'
	Brussel Noord	V	18u 13'
	Luik	V	20u 07'
	Keulen	V	23u 34'
Zondag 10/5	Berlijn	V	8u 40'
Maandag 11/5	Sint Petersburg	A	4u (Russische tijd)

In minder dan 46 uren werd het volledig parcours afgelegd en de enige halte van enig belang was aan de Russische grens waar ook van rijtuigen verwisseld werd (daar in Rusland de spoorbreedte groter is).

De terugreis was voorzien op dinsdag 12 mei, om 16u 45' vanuit Sint Petersburg. Aankomst te Oostende op donderdag 14 mei 1896, om 13u 12', alwaar een speciale mailboot (de "Léopold II") klaar ligt voor de doorreis naar de wereldstad Londen.

Evenals de "Orient-Express" was Oostende geen hoofdtak, wel een zijtak van de "Nord Express" (15). De Belgische Spoorwegen hadden een overeenkomst gesloten met de Franse "Compagnie du Nord" om vanuit Parijs een sectie van de luxe-trein "Nord Express" op zaterdag 9 mei, om 14u 15', te laten vertrekken richting Luik alwaar ze met de trein uit Oostende samengevoegd werd. Zelfde manier van scheiden, opnieuw te Luik, bij de terugkomst op donderdag. Luik : 9u 50', Parijs : aankomst om 15u 25'.

Het reiscomfort mag als tamelijk gerieflijk bestempeld worden. De reizigers behoorden tot de geprivilegeerden : zij reisden ofwel met een vrijkaart (omwille van hun functie, bv. parlamentslid), ofwel behoorden zij tot de elite van die tijd : hetzij diplomaten, koeriers en groot-industrieëlen. Nog een andere categorie waren Russische grootvorsten en grootgrondbezitters, of ook nog Duiste ambtenaren en militairen (dé groepen die het voor het zeggen hadden in het Duitsland van Keizer Willem II).

In 1914, na achttien jaren dienst, hield de "Nord-Express" voor een lange tijd halt : Europa was in oorlog ! Pas in 1925 hernam de activiteit zoals vóór 1914 : dagelijks tussen Parijs en

Berlijn, en driemaal wekelijks naar Warschau. België is fel betrokken gebleven in deze internationale lijndienst en deze had veel bijval, vooral bij zakenmensen (V.LAMALLE, Histoire des chemins de fer belges, Bruxelles 1953, p. 146-147). Het was één der best beklante treinen op het Europese net vóór 1939.

De benaming "Nord Express" bleef tot op heden bestaan. Maar wel volgde zij nu een route Oostende via Keulen naar Noord-Duitsland en Denemarken (Bremen-Hamburg-Kopenhagen) en het hele jaar door een dagelijkse nachttrein met slaap-, lig- en zitplaatsen. Waarschijnlijk zal deze trein, in de loop van het najaar 1995, niet langer verder meer Oostende als eindpunt hebben maar wel Brussel.

Volgend gegeven kan ons even doen glimlachen : "d'Ostende en Chine en 14 jours" ! : het is slechts een fait-divers maar kenschetsend voor een vorm van triomfalisme, einde 19de eeuw. "The sky is the limit !", beweren sommigen onder ons, einde 20ste eeuw. Luisteren wij naar de "Echo d'Ostende", 19-1-1897, p. 3 (b-c) :

"Op 1 juli 1901, wanneer de Transsiberische Spoorweg zal voleindigd zijn, zal men vanuit Oostende naar Wladiwostock reizen in 297 uren (of 12,5 dagen). Totale lijnlengte : ca. 14.000 km ! In Siberië zal de trein een snelheid van slechts 42 km/uur halen. Niettemin zal de afstand tussen enerzijds Oostende en anderzijds China en Japan op 14 dagen tijd kunnen afgelegd worden (langs het Kanaal van Suez nu : 38 dagen !)".

#### V. DE "OSTENDE-SUISSE"-EXPRESS

Zoals eerder geschreven : de "Oostende-Wenen"-express heeft immer, met wisselend sukses maar toch..., oostwaarts haar weg gevonden. Zuidwaarts denderde een tweede, nu nog bestaande en nog elke nacht verzekerde internationale trein : naar Basel (op de grens van Zwitserland) en verderop (naar Milaan eertijds, maar momenteel is de plaats van vertrek wel vanuit Brussel omwille van het rendement).

Ik vond een aanwijzing op een toeristische kaart, gepubliceerd nog kort vóór 1914, waar het internationale treinnet vertrekkend vanuit Oostende uitgetekend staat. En waarop vermeld staat, dat (zeker kort) vóór 1913 of 1914 het gehele jaar door driemaal daags treinstellen naar Basel, heen en terug, op 12 uren tijds reden. Tijdens het zomerseizoen werd nog een supplementaire, dus een vierde eenheid ingelegd ! 's Jonge, dit waren tijden....

Veel raak ik ditmaal niet kwijt qua bijzonderheden bij gebrek aan bronmateriaal. Tenzij een dienstnota d.d. einde oktober 1884. Ik citeer :

"(...) De dienst van de slaaprijtuigen, die tussen Oostende en Basel en vice-versa in stand gehouden wordt, zal verlengd worden tot Chiasso, vanaf 1 november 1884, en tot Milaan vanaf een datum die later zal vastgelegd worden".



Een weergave van de dienstregeling kan nuttig zijn :

HEEN	Oostende	14u 50'
	Brussel	17u 40'
	Luxemburg	23u 11'
	Basel	7u 30'
	Luzern	10u -
	Chiasso	18u 14'
	Milaan	19u 41'
TERUG	Milaan	7u 30'
	Chiasso	8u 55'
	Luzern	17u -
	Basel	18u 10'
	Luxemburg	3u -
	Brussel	7u 51'
	Oostende	10u 05'

Interessant om weten is de prijs der treinkaarten :

Oostende-Chiasso	26,00 fr.
Oostende-Milaan	29,75 fr.

Gedetailleerd : Oostende - Basel	18,00 fr.
Basel-Chiasso	8,00 fr.
Chiasso-Milaan	3,75 fr.

Deze lijn, het ligt voor de hand, kende reeds vóór 1884 haar ontstaan maar meer is mij tot hier toe niet bekend. Des te gelukkiger maakte mij de speurtocht in de "Echo d'Ostende" :

- 9-5-1901, p. 3 : Er wordt in ernst gedacht aan een nieuwe lijn tussen Oostende en Genève.
- 30-6-1901, p. 3 : "Ostende-Suisse"-express : Oostende-Basel-Luzern. Een nieuwe luxe-trein, dagelijks vanaf 1 juli tot 30 september.  
1e vertrek, vanuit Basel : zondag 30 juni 1901, aankomst te Oostende-Kaai, rond 10u 40'.  
1e vertrek, vanuit Oostende : maandag 1 juli 1901, om 16u 35'.
- 22-6-1908, p. 2 : een klachtuiting : "Une concurrence à la ligne Ostende-Bâle" op komst : "Meerdere Engelse kranten kondigen aan dat binnenkort een nieuwe direkte verbinding tussen Londen en Zwitserland ingericht wordt, - via Dover, Calais en Laon, in een tijdsspanne van 17 uren. En in hogere kringen wordt geen gehoord gegeven aan dringende verzoeken om gepaste maatregelen te nemen, opdat de opkomende concurrentie met enige kans op slagen "gecounterd" kan worden". En dan deze hartekreet : "Toujours, comme on voit, la sollicitude gouvernementale pour Ostende...".

Enkel wat geschreven was, is tot ons gekomen, en ik weet het, is een manke, eenzijdige bron en kan slechts iets van wat eens was, weergeven.

## VI. DE "OOSTENDE-PARIJS"-LIJN

Door diverse auteurs is de geschiedenis der spoorwegen reeds uiteengezet. Recent nog (1988) heeft Frans WAEYAERT "Sporend door Noordwest-Vlaanderen" samengesteld en in het licht gegeven. Hij vond volgend gegeven (p. 37)

"1848 - Vanaf 15 februari 1848 werd een nachttrein ingelegd tussen Oostende en Parijs. De trein vertrok om 22 uur uit Oostende, reed via Brugge, Kortrijk, Rijsel en kwam te Parijs aan om 8 uur 's morgens".

Wel ontbreekt een bronvermelding, maar ik twijfel niet aan de geloofwaardigheid. Enkel deze beperking : onder welke vorm, in welke mate kreeg dit gestalte ? Nog een stapje verder en "Kon het reeds in die tijd" ?

Dank aan de speurzijn van de heer R. VANCRAEYNEST is de historiek van deze lijn voor mij duidelijker gemaakt en, althans in grote trekken, opgehelderd :

Uit de "Echo d'Ostende" :

- 11-12/3/1914 : het neerleggen in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, op 5 maart 1864, van een wetsvoorstel die de regering toelating zal geven een concessie te geven voor een spoorweg tussen Oostende en de Franse grens, richting Armentières, over Torhout en Ieper  
16-1-1896 : dubbel spoor in aanleg tussen Oostende en Torhout.  
08-12-1896 : Oostende-Torhout werd op dubbel spoor gebracht tot Eernegem. Binnenkort zal men verder gaan. Gehoopt wordt het werk te beëindigen tegen 1 juli 1897.  
28-3-1897 : Vanaf 1-4-1897 zal het dubbelspoor tussen Eernegem en Wijnendale in gebruik genomen worden.

Een belangrijke bron is het "Bulletin Communal d'Ostende". In het jaarboek 1890 (p. 82) komt volgende passus voor :

"(...) Verbinding tussen Oostende en Parijs - aanbrengen van affiches in de stations. - (...) In een vergadering die kort geleden te Parijs plaats greep tussen beheerders van de "Compagnie du chemin de fer du Nord", van de Belgische spoorwegen en van de "Compagnie de la Flandre occidentale" heeft men definitief een beslissing genomen wat de treindienst tussen Parijs en Oostende betreft (seizoen 1890). Te weten : (1) elke dag zullen twee directe treinen rijden tussen Parijs en Oostende heen en terug; (2) voor de reizigers met vertrek uit Parijs of uit één van de tussenliggende steden op het parcours, in de loop van zaterdag, zullen de biljetten heen en terug geldig zijn tot dinsdag; (3) toelating door voornoemde "Compagnie...du Nord" wordt verleend tot aanplakken, in alle Franse stations, van een grote geïllustreerde affiche, aangemaakt op kosten van de Stad Oostende en die het uurrooster van de

treinen tussen Parijs en Oostende (heen en terug) zal behelzen (...)"

Deze regeling kwam tot stand, door bemiddeling enerzijds van de Oostendse Kamer van Koophandel en anderzijds door de vele, geduldige "démarches" van de heer Edouard VAN IMSCHOOT, een Oostendenaar die te Parijs woonde en die veel tijd besteedde om tot dergelijke, voor onze Stad, gunstige regeling te komen.

Een bevestiging hiervan en nog meer gedetailleerd biedt het "Algemeen rapport van de werkzaamheid (van de Kamer van Koophandel) : 1880-1890". Uitgaande van de vaststelling dat nog in 1879 het traject Rijsel-Oostende 5 uren in beslag nam. Bovendien lieten de verbindingen tussen Oostende en zowel Duitsland als Zwitserland niets te wensen over, "(...) omdat men, in het belang van de post- en pakketboten, gehouden was aan snelle verbindingen. Maar dit geldt niet voor onze verbinding met het Noorden van Frankrijk (...)"

Verdere wetenswaardigheden worden opgedist. Sedert 1879, en opeenvolgend, werd de verbinding tussen Rijsel en Oostende vergemakkelijkt :

- (1) invoege brengen van direkte treinen naar Rijsel zonder wisselen van rijtuigen;
- (2) instellen in 1885 van biljetten, heen en terug, die geldig zijn voor 2 of 3 dagen tussen sommige grenssteden en Oostende;
- (3) opdrijven van het aantal "trains de plaisir" (nu verdwenen maar in die tijd een steunpilaar voor het toenmalige "ééndagstoerisme");
- (4) aanpassing van de uurroosters;
- (5) opening van de lijn Roeselare-Menen in 1890 als treinspoorlijn. Het was van kapitaal belang, dat het géén trambuurtspoorlijn werd, zoals door een maatschappij in 1885 aangevraagd is en in 1886 verijdelde werd door de "Société des chemins de fer de la Flandre Occidentale". De treinverbinding Roeselare-Menen werd op 15 juli 1889 ingehuldigd en nog hetzelfde jaar kreeg Oostende verbinding met Parijs door een direkte trein. Het jaar daarop, in 1890, reden twee treinstellen per dag naar en van Parijs.

De Kamer van Koophandel en Nijverheid van Oostende zorgde ook voor publiciteit om de "Koningin der Badsteden" in het buitenland te verkopen. "Dit kon d.m.v. affiches : ca. 3.500 exemplaren werden gedrukt met twee zeer mooie en gekleurde zichten op Oostende-als badstad". In Frankrijk werden 2.000 affiches door de zorgen van de "Compagnie du Nord" verdeeld, terwijl de Kamer van Koophandel instond voor de verdeling van 1.000 exemplaren in Engeland en 500 ex. respectievelijk in Duitsland, Oostenrijk-Hongarije, Zwitserland, Italië, Portugal, enz. Daarnaast werden uurroosterkaarten aangebracht zowel in de rijtuigen van de "Compagnie du chemin de fer du Nord" als door bemiddeling van deze maatschappij verdeeld in hotels, cafés en restaurants der voornaamste steden die haar spoorwegnet bedeeft. Zoals geschreven maar nog eens aangehaald : alle gegevens werden aangetroffen in het "Rapport général sur les Travaux de l'Association Commerciale d'Ostende depuis sa fondation : années 1880-1890", p. 24-27. Nog



één kleine parenthese. Vermeld wordt dat in 1885 het jaar was dat de bevoering voltooid werd "de notre magnifique digue, qui en a fait une promenade unique". Oostende was mooi en wist zich aantrekkelijk voor te doen, dààr was men zich goed van bewust !

Volgen wij nu de evolutie, even na 1900, en daarvoor kunnen wij opnieuw te rade gaan in de kolommen van de "Echo d'Ostende" :

- 31-5-1903 : Oostende-Rijsel - 6 x daags verbindingen, telkens heen en terug, naar en vanuit Rijsel via Menen of Kortrijk.  
 07-6-1904 : Oostende-Parijs - Direkte en snelle verbinding, heen en weer (periode 1 juni - 30 september) : 3 direkte verbindingen per dag en per richting.

#### OOSTENDE-PARIJS

##### *Uurregeling*

Oostende	vertrek	7.00	11.06	17.12
Torhout				
Kortrijk	aank.	8.08	12.12	18.21
	vertrek	8.13	12.17	18.26
Moeskroen				
Tourcoing				
Roubaix				
Lille	aank.	9.03	13.11	19.16
	vertrek	9.10	13.35	19.30
Douai				
Arras				
Amiens				
Paris	aank.	12.05	17.24	22.25

##### *Samenstelling treinen, vanuit Oostende*

- 7u : 1 restaurant-rijtuig en "des voitures directes" vanuit Oostende naar Parijs.
- 11u 06 : "des voitures directes" tussen Oostende en Parijs. 1 salonrijtuig tussen Oostende en Rijsel.
- 17u 12 : 1 restaurant-rijtuig en "des voitures directes" van Oostende naar Parijs.

#### PARIJS-OOSTENDE

##### *Uurregeling*

Parijs	vertrek	8.20	13.05	17.25
Amiens				
Arras				
Douai				
Rijsel	aank.	11.15	16.55	20.15
	vertrek	11.28	17.05	20.24
Roubaix				
Tourcoing				
Mouscron				
Kortrijk	aank.	12.14	17.47	21.01
	vertrek	12.19	17.52	21.06
Oostende	aank.	13.26	19.00	22.12

*Samenstelling treinen, vanuit Parijs*

- de trein van 17u 25' stopt enkel op zaterdag te Torhout ten einde verbinding te geven met Blankenberge en Heist.

- de treinen van 8u 20' en 13u 05' : de reizigers dienen te Rijsel over te stappen, richting Blankenberge, Heist en Brussel; een direkte trein daarheen is voorzien.

- op elke van de drie verbindingen "Parijs-Oostende" zijn "des voitures directes" voorhanden.

Een wagon-restaurant wordt voorzien, enerzijds vanuit Rijsel (om 11u 28' ) naar Oostende, en anderzijds vanuit Parijs (om 17u 25') naar Oostende. Een salonrijtuig wordt aangehecht aan de trein vanuit Rijsel (om 17u 05') naar Oostende.

Nog zijn er klachten, najaar 1905, volgens de "Echo d'Ostende" d.d. 12-10-1905, p. 1 (b-c) :

"(...) De treindienst richting Duitsland is redelijk goed georganiseerd; de aansluitingsmogelijkheden zijn vrij goed, al is er geen perfectie; de rijtuigen bieden het gewenste comfort.

De dienst die naar Frankrijk verzekerd wordt, laat veel te wensen over in menig opzicht; het traject duurt lang en de aansluitingen zijn slecht. Om die reden keren vele Fransen zich af van onze kust en zij geven de voorkeur aan hun eigen badsteden. Die zijn veel minder mooi en minder aantrekkelijk te noemen dan de onze, maar zeker en vast beter ontsloten door snelle en gerieflijke treinen én voor schappelijk prijzen !

Dààrom is de zgn. "Mouvement Géographique" voorstander van nog een nieuw tracé en pleit voor een spoorlijn gaande van Oostende naar Diksmuide, Ieper, Armentières, Lens en Arras. Tot op heden bestaan reeds drie lijnen die van Oostende naar Parijs leiden :

- via Kortrijk
- via Menen
- via Rijsel

Nog meer gedetailleerd betekent dit :

1) de bestaande lijn Parijs-Oostende, via Kortrijk :

telt 339 km :	Parijs-Rijsel	247 km
	Rijsel-Moeskroen	18 km
	Moeskroen-Kortrijk	13 km
	Kortrijk-Torhout	36 km
	Torhout-Oostende	25 km
		---
	in totaal	339 km

2) de bestaande lijn Parijs-Oostende, via Menen

telt 329 km :	Parijs-Rijsel	247 km
	Rijsel-Menen	26 km
	(langs Tourcoing)	

Menen-Roeselare	18 km
Roeselare-Torhout	13 km
Torhout-Oostende	25 km
	---
in totaal	329 km

3) de bestaande lijn Parijs-Oostende, via Rijsel over Komen, Ieper Kortemark, Torhout)

telt 341 km :	Parijs-Rijsel	247 km
	Rijsel-Komen	23 km
	Komen-Ieper	13 km
	Ieper-Oostende	58 km
	(over Kortemark)	
		---
	in totaal	341 km

De nieuw-voorgestelde maar nog niet uitgebate lijn (verre vandaar !) Parijs-Oostende (via Atrecht, Lens, Armentières, Ieper, Diksmuide) zou maar 308 km tellen... En het zou, volgens hen, de kortste en meest direkte lijn zijn, daar waar nu 3u 38' nodig zijn om 86 km afstand af te leggen. Terwijl in Frankrijk de verbindingen naar de zee op voorbeeldige wijze uitgebouwd zijn ! Kijk maar :

- Armentières-Duinkerke : 66 km op 1u 21'
- Armentières-Boulogne (via Calais) 125 km op 2u 15'
- Armentières-Calais : 89 km op 1u 52'

En geëindigd wordt met een laatste zucht en kreet : "Geen wonder, dat de Fransen zich afkeren van de Belgische badplaatsen. Temeer dat de Franse overheid zich erg inspant om toeristen te lokken naar hâar badplaatsen !".

Ja, papier is geduldig.

Wij naderen het einde van onze "Railway story". Door de heer HAMMAN, volksvertegenwoordiger, kon bekomen worden te Brussel dat een vierde reis, heen en terug, toegevoegd werd. De uurregeling voor het seizoen 1908 zag er nu als volgt uit (Echo d'Ostende, 8/4/1908, p. 1 d) :

#### OOSTENDE-PARIJS

				nieuw	
Oostende	vertr.	7.-	11.06	14.05	17.12
Rijsel	aank.	9.03	13.13	16.20	19.19
	vertr.	9.10	13.34	16.30	19.30
Parijs	aank.	12.50	17.22	19.30	20.25

#### PARIJS-OOSTENDE

				nieuw	
Parijs	vertr.	-	8.50	13.-	17.25
Rijsel	aank.	-	11.-	16.55	20.15
	vertr.	8.14	11.16	17.03	20.26
Oostende	aank.	10.23	13.26	19.01	22.19



Het seizoen van 1909 was ingezet en daar komt de reporter van de "Echo d'Ostende" aangezet (7-7-1909) :

"Het reizigers- en goederenverkeer is, sedert enkele jaren, in grote mate toegenomen op de lijn Parijs-Oostende. Dit noopte de Belgische Spoorwegen een dubbel spoor aan te leggen tussen Kortrijk en Torhout en wel in twee fasen : eerst van Torhout naar Roeselare, daarop van Roeselare naar Kortrijk. Het eerste stuk, Torhout-Roeselare, is gereed en in gebruik genomen sedert donderdag 1 juli 1909. Binnenkort wordt het vak Roeselare-Kortrijk aangevat. Door deze verbeteringswerken zal niet alleen het trafiek toenemen maar ook het verkeer vergemakkelijkt worden van de sneltreinen Parijs-Rijsel-Oostende".

Eén jaar later, wij kijken in de "Echo d'Ostende" van 3-7-1910, is de verdubbeling van de baanvakken Roeselare-Izegem en Izegem-Kortrijk kant en klaar. De sectie Roeselare-Izegem, op dubbel spoor, wordt ingereden vanaf 30 juni 1910 en Izegem-Kortrijk vanaf 1 juli 1910.

\* \* \*

Onze historiek beëindig ik rond 1914. De lijn Parijs-Oostende is tot ca. vóór wereldoorlog II blijven rijden; dhr. Marc EGGERMONT, medewerker bij de archiefdienst van de N.M.B.S. vindt haar spoor nog terug in het "Officieel treinboek 1937". Tussen 1 juli en 31 augustus 1928 kon (slechts voor één seizoen uitgebaat en opgedoekt wegens klachten en druk van de Franse concurrentie !) de prestigieuze "Pullman Express Paris-Côte belge" op en af sporen naar Oostende; ook deze uitbating gebeurde door de C.I.W.L. (vriendelijke mededeling van ons medelid, dhr. Laurent VAN DEN BERGHE, medewerker op rust van de C.I.W.L.).

Wij vonden zeer weinig gegevens over de "London-Istanbul"-lijn die in de dertiger jaren te Oostende een begrip was. Na wereldoorlog II hervatte de activiteit der internationale treinen moeizaam (de "Koude Oorlog", het "Ijzeren Gordijn" en het "Oostblok"). Meer nog, auto en vliegtuig overvleugelden meer en meer de trein. Het antwoord in de vijftiger jaren was het "Trans Europ Express"-internationaal treinet. De "Saphir", een dieselstel van de T.E.E., deed 9 jaren lang - vanaf 2 juni 1957 tot en met 22 mei 1966 - als internationale luxe-trein (enkel 1ste klasse en met toeslag) Oostende-Station aan. Reisweg : Frankfurt, Mainz, Koblenz, Bonn, Keulen, Luik, Brussel, Oostende en terug. De T.E.E.-"Saphir" zag, vanaf 22 mei 1966, haar reisweg beperkt tot Brussel-Zuid; het parcours van en naar Oostende was, door te lage bezettingsgraad, economisch niet meer houdbaar.

Het is meteen ook één van de hoofdredenen waarom wij nu (1995) het internationaal treinverkeer zien, moeten zien weggenomen worden uit Oostende. De teloorgang is niet van vandaag, het is al jaren aan het verkwijnen !...Reporter Ronny DRIESMANS aan het woord in "Het Laatste Nieuws" d.d. 29 mei 1995 :

"(...) Steeds meer internationale treinen eindigen in Brussel met dàar rechtstreekse aansluiting op de HST

naar Londen of Parijs. Door de HST en de Chunnel wordt de verkeerskaart van Europa hertekend. Vanuit Oostende tracht o.m. gewezen volksvertegenwoordiger Alfons LARIDON met een petitie de schade nog te beperken".

Nog menige andere actiegroep ijvert voor overleving. Maar : "De oude lijn van Istanbul (Constantinopel) naar Oostende raakt uitgewist"....

- 
- (1) Echo d'Ostende (voortaan als E.O. afgekort), 5-4-1894, p. 3 (a).
  - (2) E.O., 3-6-1894, p.3 (b).
  - (3) E.O., 8-4-1900.
  - (4) W. SÖLCH, Orient-Express, p. 17.
  - (5) E.O., 27-12-1894, p. 2 (c).
  - (6) E.O., 20-6-1895, p. 3 (a).
  - (7) W. SÖLCH, o.c., p. 17-18.
  - (8) E.O., 9-4-1896, p. 3 (a) en 26-4-1898, p. 2 (e).
  - (9) W. SÖLCH, o.c., p. 114.
  - (10) E.O., 20-6-1895, p. 3 (a).
  - (11) E.O., 23-6-1895, p 3 (a) en 27-6-1895, p. 2 (d) en 4-7-1895, p. 2 (b).
  - (12) E.O., 23-6-1895, p. 3 (a).
  - (13) E.O., 19-3-1896, p. 3 (a).
  - (14) E.O., 30-4-1896, p. 2 (a).
  - (15) E.O., 10-5-1896, p. 3 (c-d).