

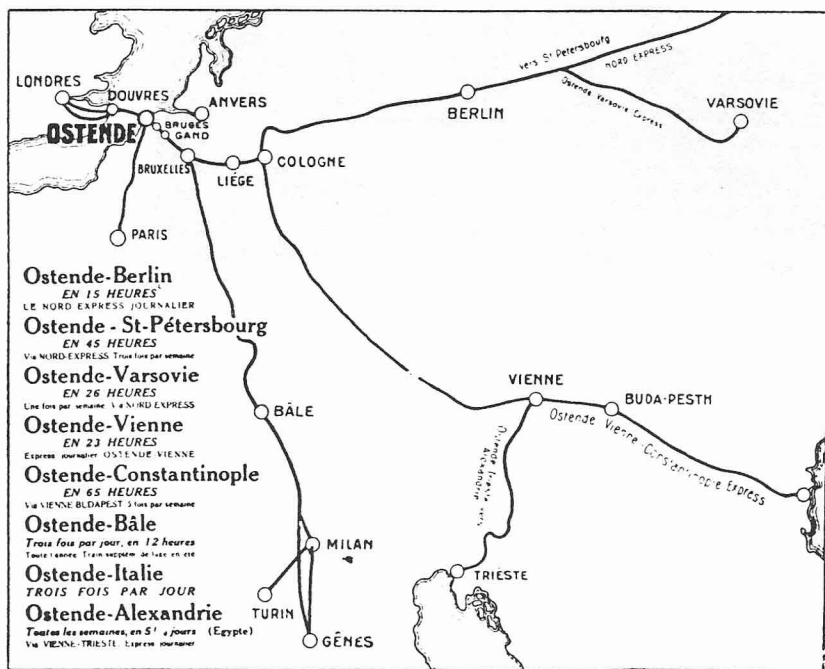
NAAR HET BUITENLAND VANUIT OOSTENDE : HET INTERNATIONALE SPOORWEGVERKEER (ca. 1870 - ca. 1955)

*Opgedragen aan hen die om ons geven en weldoen, en,
wederkerig, naar wie onze affectie en toewijding uitgaat.*

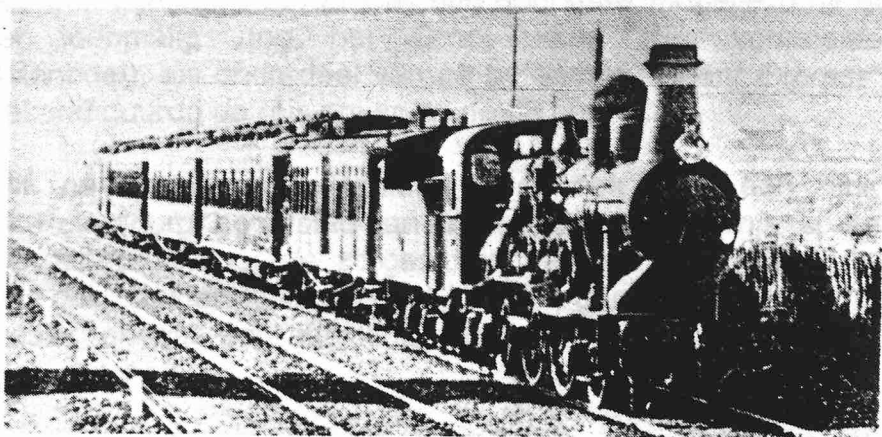
In de reclame van vóór 1914 mikte Oostende vooral op een cliënteel van zeer begoeden : mensen met stand en rang, die er veel voor over hadden om in de kijker te lopen en tuk waren op rust, ontspanning en het in stand houden van een goede gezondheid. "Oostende, een luxestad", zo werd de koninklijke badstad aangeprezen en alle middelen waren goed om gefortuneerde toeristen aan te lokken. Eén van de argumenten was dat de verbindingen erg goed en vlot verliepen en dat met het comfort van de passagiers terdege rekening gehouden werd.

Het puik van de Europese hoofdsteden was binnen bereik, werd nadrukkelijk in reclame- en lokbrochures verzekerd en om de "prestatie" kracht bij te zetten werden afstanden in tijdsduur opgesomd. Parijs was in vijf uur te bereiken, Londen eveneens (waarvan drie uur overvaart per boot) en Berlijn, daar zorgde de "Nord-Express" voor, in vijftien uur ; tot aan Keulen zijn wel vijf uur treinrijden nodig, maar eens zover valt de tocht naar de hoofdstad van het Duitse Keizerrijk, toen op een hoogtepunt van pracht en machtsvertoon, best mee.

Nog meer tot de verbeelding spraken, ook nu nog, verre afstandsreizen naar Wenen, Boedapest, Constantinopel (Istanboel aan de oevers van de "Bosporus"), Sint-Petersburg, Warschau, Basel, Milaan en zelfs Alexandrië.

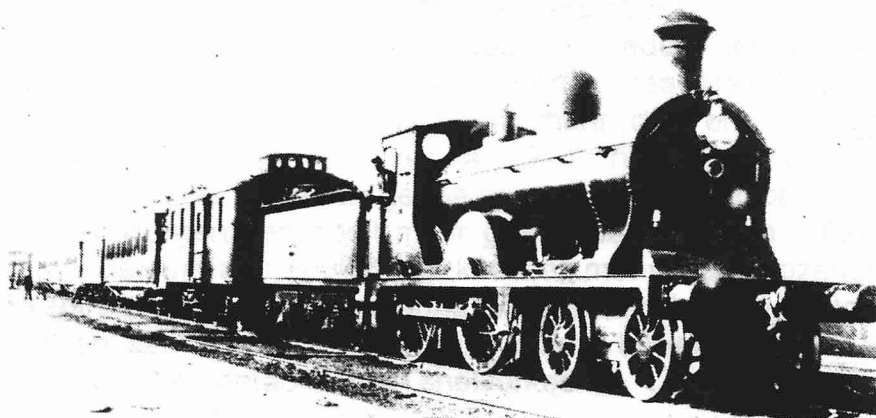


Internationaler Expreß mit belgischer Lokomotiv-Baureihe 12, dahinter ehem. Fourgon-Fumoir des Club-Train, 2 Schlafwagen, Speisewagen, Gepäckwagen, nach Abfahrt aus Ostende. Aufnahmezeitpunkt soll 1904 sein, angegeben allgemein als Ostende-Wien-Expreß, wahrscheinlich aber Nord-Expreß
Archiv SNCB

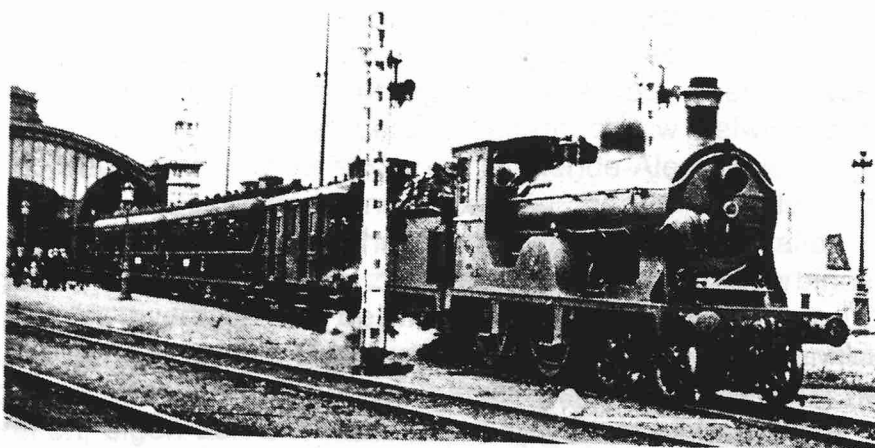


Ostende-Orient-Expreß mit belgischer Lokomotiv-Reihe 17, entsprechend calédonischer Dunalastr-Klasse, und dahinter vermutlich Karlsbader Zugteil, vor Abfahrt in Ostende, zwischen Jahrhundertwende und 1. Weltkrieg

Sammlung Commault



Ostende-Orient-Expreß mit belgischer Lokomotiv-Reihe 18, dahinter dreiaxligem Gepäckwagen, vor Abfahrt in Ostende, zwischen Jahrhundertwende und Weltkrieg
Archiv La Vie du Rail



Vanuit Wenen kwam elke dag een express, "Oostende-Wenen", op 23 uur tijds toegesnel. Deze verbinding is juist honderd jaar in gebruik (1894-1994) en nog steeds in gebruik. Boedapest, hoofdstad van Hongarije, werd in 30 uur bereikt en vijfmaal per week reed een sneltreinstel. Er was een doorsteek mogelijk naar de hoofdstad van wat toenmalig nog het Groot-Turkse Rijk voorstelde, Constantinopel (nu Istanboel), als onderdeel van de befaamde "*Oriënt Express*". Vanuit Oostende gerekend duurde de reis om en bij de 65 uur.

Richten wij onze blik nu oostwaarts. Driemaal per week werd een "link" onderhouden met Sint-Petersburg, hoofdstad van het Russische Keizerrijk, en het traject, 45 uur rijden, gebeurde door de zorgen van de zgn. "*Nord-Express*". Eénmaal per week was ook "Oostende-Warschau" (Polen) geprogrammeerd; de reis nam 26 uur in beslag en was een aftakking van de grote lijn die naar Sint-Petersburg leidde.

Zuidwaarts stevende een tweede, nu nog elke dag verzekerde verbinding: de internationale trein naar Basel en verderop. In de "Belle-Epoque", de grandioze tijd (tenminste voor welstellenden...) van vóór Wereldoorlog I, reden het hele jaar door gedurende 12 uur driemaal daags treinstellen op en af naar Basel. Meer nog, er was nood aan een luxe supplémentaire rit, maar dan enkel in het zomerseizoen. Het waren toptoestanden die na 1914, het begin van de teloorgang van de aristocratische en zeer gegoede burgermaatschappij, qua treinverkeer en luxe-niveau nergens en nooit meer geëvenaard werden. Twee andere transportmiddelen, de *auto* en het *vliegtuig*, kwamen met succes opzetten. Ook al boette de trein (binnenlands en buitenlands) wel fel aan belang in, toch kon hij zich handhaven en een eigen, noodzakelijke plaats blijven innemen in onze maatschappij van efficiëntie, rentabiliteit en snelverkeer!

Zie, melding maken dat onze voorouders een "Oostende-Alexandrië"-lijn (Egypte!) voorzagen, elke week, in een tijdspanne van vijf dagen en een kwart reizen, doet ons, in een eerste opwelling, sceptisch reageren. Toe nou. Hier is nadere uitleg zeker op zijn plaats en er wordt een beroep gedaan op uw welwillendheid en begrip om de hang naar snobisme te slikken. "Oostende-Alexandrië" is pas mogelijk als je eerst de "Oostende-Wenen"-express neemt en dan, pal zuidwaarts, doorreist naar Triëst, een havenstad in Noordoost-Italië, de toenmalige toegang van Oostenrijk tot de zee. Daar lag een bootverbinding richting Alexandrië, aan de overzijde van de Middellandse Zee. Het typeert de internationale reputatie en luister die Oostende, mede dank zij de Koninklijke inzet en begunstiging van Leopold II, in hogere kringen genoot. Deze Vorst had grote gaven en gebreken, eigen aan ons maar-mens-zijn, maar hij had "visie" en gevoel voor "grandeur"; en hij heeft in zijn "drive" Oostende meegesleept en anderen doen inzien dat deze badstad aan de Noordzee fonkelen kon als een robijn, mits doorgedreven inzet, kapitaal en een juiste aanpak van de toeristische mogelijkheden.

Een paar internationale treinbestemmingen hebben zich schrap weten te stellen aan de veranderde tijdsomstandigheden en levenswijze. Verbindingen per trein vanuit Oostende naar bijvoorbeeld Salzburg, Wenen, Keulen of Basel bestaan nog altijd. Maar: "quousque tandem?" De E.U., de Chunnel, de TGV, het afleiden vanaf Brussel naar Rijsel (om dan door te stoten naar het Kanaal,

binnenkort ?), - het doet ons vrezen dat Oostende binnen afzienbare tijd óók het internationale treinverkeer zal zien wegglijpen... Of niet ?... Doemdenken ? De tijd van morgen al te somber inzien ? Slecht één faits-divers maar een frappant geval : nog maar pas sinds enkele maanden (sinds mei 1994) kan men niet meer rechtstreeks en elke dag vanuit Oostende naar Moskou. Wel vanuit Brussel : het begin- en eindpunt van de nieuwe Russische "Oost-West-Express". Wel worden de nachttreinen "Parijs-Moskou" en "Keulen-Moskou" opgedoekt, maar ja, ook dat kleine beetje "Oostende-Moskou" (slecht 1 lichtgroene treinwagon) dat ons restte, komt niet meer bij ons... Volgen anderen ?

Van "wat misschien onafwendbaar komen zal" (einde 20ste eeuw) naar "hoe het groeide en bloeide" (laatste 30 jaar van de 19de eeuw).

Slaan wij met meer dan gewone aandacht het jaar 1870 en het optreden van een jongeman, Georges NAGELMACKERS (1845-1905), gade. Van diploma was hij een mijnbouwingenieur maar hij had de gave van ontvankelijkheid voor vernieuwende ideeën en de durf om ze in de praktijk om te zetten. De ideeën kreeg hij te zien in de Verenigde Staten van Amerika, waar Mortimer PULLMAN (1831-1897) in de treinsector qua accommodatie en manier van uitbaten er zeer vooruitstrevende meningen op na hield en daadwerkelijk uittestte. Bij zijn terugkeer op het Europese continent, wil NAGELMACKERS eenzelfde, zij het een aangepaste en meer verfijnde, aanpak wagen in het spoorverkeer. Hij vat het plan op om aan de bestaande treinstellen een slaapwagon toe te voegen, maar met een pluspunt dat later van doorslaggevende betekenis zal blijken te zijn : gebouwd en geëxploiteerd als "een uiterst luxueus rijdend hotel". Er is interesse en er zijn klanten voor, méér dan men aanneemt, gefortuneerde mensen van alle slag : snobs, miljonairs en zakenmensen, toeristen uit de betere en welstellende standen en nog anderen. NAGELMACKERS krijgt gelijk wanneer hij van de theorie naar de fase van uitvoering overschakelt. Geen sinecure, want er zijn meer dan genoeg hindernissen te nemen en oplossingen laten het soms voor een tijd afweten. Denken wij maar aan allerhande veiligheidsproblemen, de verscheidenheid in en van de diverse spoorwegondernemingen (een kluwen van privé-uitbatingen), uiteenlopende dienst- en uurregelingen, plaatselijke aparte voorschriften en technische normen, enz.

Om kort te gaan en een verhaal bol van ingewikkelde details te omzeilen, volstaan wij met de mededeling - essentieel voor het welslagen, dat bleek pas goed later -, dat koning Leopold II "geloofde" in en "vertrouwde" op het goede gesternte van de toch gewaagde onderneming, en dat, naast allerlei relaties, is voor NAGELMACKERS een grote steun geweest. Zo is te verklaren, dat een ondernemende (maar nog jonge en nog alles te bewijzen jongeman) een concessie wist te bemachtigen op een door de Britten aangelegde "Lijn", de verbinding tussen Oostende en Brindisi, een Zuid-Italiaanse stad gelegen aan de Adriatische kust. Een hier niet nader besproken samenloop van omstandigheden, een "fataliteit" als het ware, verhinderde, dat het van het uiten van "woorden" tot het stellen van "daden" kwam. Pech, maar van uitstel kwam evenwel géén afstel. Hebben bepaalde mensen, geïnteresseerd in de onderneming en discreet optredend als zijn protectoren, de weg vrijgemaakt voor een nieuwe kans ? In ieder geval, kort daarna, - rond 1873 - mag NAGELMACKERS dan toch een eerste proefrit maken, nu op het traject "Oostende-Keulen". Blijkbaar gaf het meteen voldoening, want drie weken na de eerste rit is er al geen sprake meer van een eenmalig experiment, maar komt een geregelde dienst tot stand tussen

Oostende en Keulen. En een maand later, nog in 1873, wordt een contract ondertekend voor de lancering van de lijn "Oostende-Berlijn"! Daarmee werd een aanvang gemaakt van wat later, soms veel later, uitgroeide tot een goed gestructureerd internationaal spoorwegnet dat een aandeel had in de naam en faam van een eersterangs-badstad aan de Noordzee : Oostende.

Van jaar tot jaar groeide het netwerk van slaaptrein-verbindingen aan en men mag stellen dat vanaf ca. 1880 de aanwezigheid van slaapwagons op de belangrijkste spoorlijnen een noodzaak en evidentie geworden was. Het aanbod werd nog aangevuld met restaurant- en salonwagons. Het internationaal treinverkeer, met start en aankomst, had het toenmalige tweede station tot thuishaven : "Oostende-Kaai", gelegen vlak naast de los- en vertrekplaats van de "Oostende-Dover"-pakketbotenlijn. Allebei kenden er maanden en jaren van grote bloei, een drukke bedrijvigheid, - en het verzekerde voor de gezinnen van Oostende een goede broodwinning.

Een ingrijpend en bijwijlen grandioos te noemen gebeuren, uitdeinend in wel en wee over tal van jaren, wordt hier enkel in schets en dan nog sterk vereenvoudigd, in geschrifte weer enigermate tot leven gebracht. Enkele markante data : de "*Compagnie Internationale des Wagons-Lits*" draagt de datum van 4 december 1876, de "*Oriënt-Express*" die van 20 oktober 1883, terwijl de soms reeds voornoemde "*Nord-Express*" (Parijs-Berlijn-Sint-Peterburg) pas een vaste en goed functionerende structuur kreeg in 1896.

Het komt hier goed uit om het uiteindelijk misgelopen, tijdelijk verschijnsel van de "*Compagnie Internationale des Grands Hôtels*" even aan te halen en wij gingen hiervoor te rade bij Marc Constandt ("*Te kust en te kuur*", 1987, p. 114). Een snuifje aanhalingen, gekneed in een aantal passages :

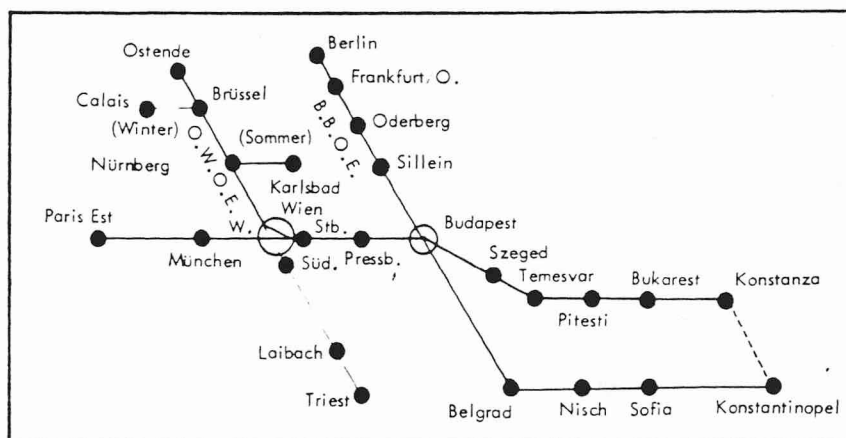
"(...) Deze hotels waren de logische voortzetting van het beginsel : comfort bieden aan een mondain publiek. In die zienswijze wilde men als verlengstuk van de luxueuze treinen een gamma hotels met luxe-cachet aanbieden. Want de reis stopte dan niet in de trein, maar in het hotel van dezelfde groep (...) Dat gegeven bracht de internationale groep van "Wagons-Lits" ertoe om een hotelketen op te zetten. In 1895 kocht de groep het eerste-klasse "Hôtel de la Plage" op de Oostendse zeedijk. Vier jaar later, in 1899, opende de "Wagons-Lits" het "Royal Palace Hotel" (400 kamers, het tweede grootste van West-Vlaanderen). De uitbating van het "Royal Palace Hotel" bleek voor de "Wagons-Lits" echter onrendabel en het werd in 1907 overgelaten (...); in 1911 (?) werd ook het "Hôtel de la Plage" afgestoten (...)"

Samenvattend willen wij elke treinlijn nog eens in ogenschouw nemen : af en toe een herhaling maar bijna altijd vermeerderd met historische feiten en bijkomende details die het geheel wat meer geur en fleur geven.

Beginnen wij met de "Oostende-Wenen"-express. Vanaf 1894 was deze dagelijkse luxetrein beschikbaar. Naar het voorbeeld van de "Oriënt Express" waarvan hij in het begin volledig gescheiden was, bestond hij uitsluitend uit slaap-, restauratie- en bagagewagons van de "Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens". De reis gebeurde via Keulen, Frankfurt, Neurenberg en Passau. Vóór 1894 was er al gedacht aan een verbinding, "Het

Kanaal-Wenen" en het had gestalte gekregen als de "Dover-Calais-Paris"-verbinding met koppeling aan de "Oriënt Express". Maar - pech voor hen, hoera voor ons, Belgen - deze dienst was deficitair en in 1893 werd de uitbating ervan stopgezet. Een tiental jaar later, maar dan in volle "Belle Epoque"-bloeiperiode, werd - zeker tot 1906 - een "Wagons-Lits Calais-Wien" gekoppeld aan de "Oostende-Wien"-express in het winterreisprogramma en, in 1906, ingeschakeld - slechts voor korte tijd (!) - in de prestigieuze "Oriënt Express" !

De "Oostende-Wenen"-express kende in de periode voor de Eerste Wereldoorlog verlengstukken naar Karlsbad (een Oostenrijks kuuroord dat in die jaren bij de rijken volop in trek was en waar ook buitenlanders in grote getale op af kwamen), Konstanz (een Roemeense havenstad), Boedapest, Constantinopel, Triëst (de toenmaals belangrijkste havenstad van het Oostenrijkse Keizerrijk). De rentabiliteit echter van de diverse netten en aftakkingen, zowel "outside" als "inside", kenden soms grote verschillen en "ups en downs".



De "Groote Oorlog" zoals Wereldoorlog I in den beginne genoemd werd, "1914-1918" zoals wij het veelal ietwat gemeenzaam over deze verschrikkelijke periode-met-desastreuze-gevolgen hebben, heeft ondermeer een einde gesteld aan de suprematie van de maatschappelijke elite van die dagen, qua reizen en toerisme, en kansen vrijgemaakt voor wat later uitgroeide tot "reizen en toerisme voor de massa". Deze ontwikkelingsgang is niet schoksgewijze gebeurd, wel geleidelijk aan.

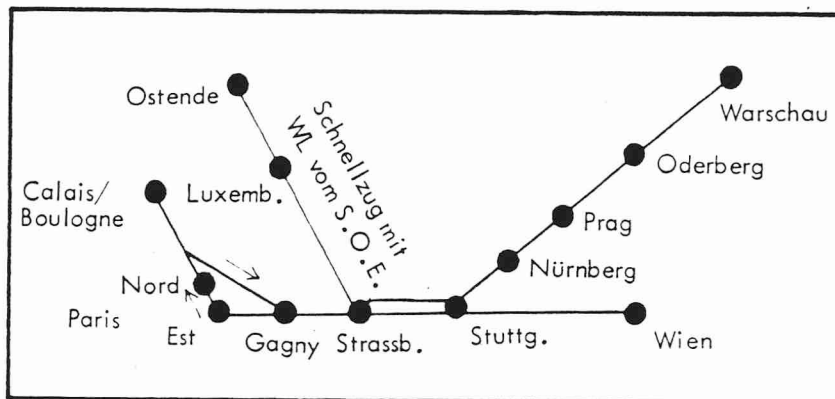
Wij lopen vooruit op de tijd in ons verhaal. Eén van de gevolgen was dat na 1918 al wat Duits was, alom verfoeid en gemeden werd. Zo komt het, dat de benaming "Oriënt Express" ingeruild werd voor een nieuwe naam, de "Simplon-Oriënt-Express", als het ware de trein van de winnaars van de "Groote Oorlog". Even verduidelijken : om doorheen Zwitserland naar het Zonnige Zuiden te trekken, beschikt men niet enkel over de "Sankt Gotthard"-pas maar tevens over de nog veel imposantere "Simplon"-pas ; eens erover heen, is de weg vrij naar Noord-Italië.

Via Boulogne en/of Calais - en aanvankelijk ook via Oostende sedert 1920 - kreeg Groot-Brittannië verbinding met de voornoemde "Simplon-Oriënt-Express"-nieuwe-stijl. Het feit dat de Elzasstreek opnieuw bij Frankrijk hoorde, kwam goed

uit, want aldus werd het mogelijk, dat vanuit Oostende over Straatsburg, Basel en Milaan, een slaapwagen meegevoerd kon worden met de "Simplon-Orient-Express" zonder dat Duitse bodem betreden diende te worden. en dat was voor heelwat mensen een gevoelig punt waar best rekening mee diende te worden gehouden. Wat ons fel in het oog springt, is de uitgestrektheid van het ontsloten gebied. Het aantal landen dat deze treinlijn doorreed, bedroeg negen (!) in aantal, en dat bracht met zich mee, dat tussen ca. 1920 ca. 1925 de treinloop "Oostende-Milaan-Istanboel" gekenschetst kon worden als de "meest internationale treinlijn". Eerder had de Europese wereld iets dergelijks nog niet meegemaakt. Een dergelijk uitgebreid gebied blijven bedienen bleek, om rijtechnische en wellicht ook wel financiële redenen, niet houdbaar en in 1925 werd de uitbating stopgezet. Reeds eerder had een variante de "Oostende-Milaan-Boekarest"-lijn, een einde moeten stellen aan haar activiteit.

Rond 1920 trok nog een ander internationaal treinstel zich op gang, vanaf de boorden van het Kanaal naar het diepe binnenland van Europa : de "Boulogne/Parijs/Oostende-Straatsburg-Wenen"-express, met een zijdeel erbij, de "Boulogne/Parijs/Oostende-Praag-Warschau"-express, wat al spoedig eveneens onrendabel bleek.

Boulogne/Paris/Ostende-Strasbourg-Vienne- und Prague-Varsovie-Expreß
nach ISG-Kursbuch 1. 7. 1920.



Wij hadden ons wellicht reeds afgevraagd wat er gebeurde met de "Oostende-Wenen"-express ? Vanaf 5 juni 1925 reed deze lijn opnieuw uit, met succes trouwens, want vanaf 1928 kwam een doorstoot naar de "Bosporus" (Turkije).

Om te trachten alles onder één noemer te brengen, kunnen wij stellen, dat de internationale treinverbindingen - startend vanuit het station "Oostende-Kaai" en opstomend naar het noorden, oosten en zelfs naar het Verre Oosten - heuglijke jaren kenden in de periode tussen de twee wereldoorlogen. Maar het was nodig, dat ter gelegenheid van "Open Monumentendag" een en ander uit de vergetelheid werd opgevist !



Express international

De Tweede Wereldoorlog (1939-1945) werd zo mogelijk nog feller en met nog meer bitsigheid uitgevochten. En, hoewel de geallieerden het pleit wonnen op een Duitsland dat begin 1945 te zieletoegen lag, betaalde ieder een zware tol. Na 1945 werd gepoogd de verbinding "Oostende-München-Salzburg-Wenen" op te krikken en opnieuw, als tevoren, een élan te geven. Maar wat een moeite om weinig ! Evenmin kon, op aandringen van de Belgische overheid, "Oostende-Boekarest" (één slaapwagen) een geregelde dienst en uitbating forceren. Het internationale treinverkeer vanuit Oostende leek lange tijd vleugellam te zijn geworden. En het enige wat aan de oude glorie-dagen van de voormalige, fiere "(Oostende)-Oriënt-Express" met wat goede wil kon doen denken, was dat één der slaapwagens niet langer de oevers van de "Bosporus" aandeed, maar dat integendeel koers gezet werd naar Moskou, hoofdstad van een imperium dat toen op zijn hoogtepunt was : de Sovjetunie.

Wij laten de naoorlogse periode (ca. 1955 tot heden) onbesproken in dit overzicht. Toch bleef door een toeval de band met het verleden in stand, want in de tachtiger jaren werd aan de Oostendse Wagons-Lits-werkhuizen de restauratie toevertrouwd van een aanzienlijk aantal authentieke "Oriënt-Express"-wagons. Het was voor insiders wel even slikken van emotie bij het horen van dit nieuws en bij het zien van de oude, beresterke wagons !

Het thema van vandaag, "het transport", zal zich niet gekneusd voelen wanneer wij de "eigentijdse" internationale treinverbindingen vanuit Oostende kort overlopen. Sceptici zeggen nu al : "Zolang ze er nog zijn !..." Een reden te meer om er vandaag over te reppen !

Zomerprogramma NMBS - 1994

- . **Denemarken en Noord-Duitsland** : "Oostende-Brussel-(Bremen-Hamburg)-Kopenhagen" : het hele jaar door een dagelijkse nachttrein met slaap-, lig- en zitplaatsen
- . **Duitsland** :
 - * nachttrein Oostende-München : dagelijks
 - * Berlijn : dagelijkse rechtstreekse nachttrein
 - * Dortmund
- . **Frankrijk en Spanje** : géén vertrek vanuit Oostende
- . **Groot-Brittannië** : via "Oostende-Ramsgate" dagelijks verscheidene afvaarten : per trein + boot/Jetfoil + trein (o.m. naar Londen)
- . **Italië** : vanuit Oostende één wekelijkse nachttrein "Oostende-Verona" (Noord-Italië)
N.B. : De internationale trein richting Milaan vertrok vroeger vanuit Oostende, nu vanuit Brussel
- . **Nederland** : rechtstreekse verbinding, om het uur vanuit Oostende via Antwerpen, met Roosendaal (Nederlandse grens)
- . **Oostenrijk-Slovenië** : vanuit Oostende een wekelijkse nachttrein naar : "Oostende-Salzburg-Villach (Karinthië)-Ljubjana
- . **Oost-Europa** : vertrek voortaan vanuit Brussel richting, Warschau (Polen), Praag (Tsjechië), Budapest (Hongarije), Moskou, Kiev, Sint-Petersburg (= Leningrad)
- . **Zwitserland** : dagelijks één nachttrein "Oostende-Basel" en verderop resp. naar Chur, Lugano en Brig.

Emile SMISSAERT

Bestuurslid Oostendse Heemkring "De Plate"