

1870-1871

- De internationale lijn La malle des Indes in Oostende

Proloog

"Ik wed tegen ieder die maar wil, 20 000 pond, dat ik de wereld zal rondreizen in 80 dagen, dat is 1 920 uren of 115 200 minuten. Het is heden woensdag 2 oktober (1872), ik moet in Londen terug zijn, in deze zelfde zaal van de Reformclub, op zaterdag 21 december 1872, kwart vóór negenen. "Ziedaar een wissel voor 20 000 pond", aldus de romanheld Phileas Fogg. Hij nam afscheid van zijn collega's en bracht, terug thuis, zijn bediende Jean Passepartout op de hoogte. Hoogst verbaasd hoorde hij Mr. Foggs woorden: "Binnen tien minuten vertrekken wij naar Dover en Calais, wij gaan een reis om de wereld maken". Beiden reden per rijtuig zo snel mogelijk naar het Charing Cross station, waarop één van de lijnen van de Oosterspoorweg uitkomt, en gingen direct naar de wachtkamer, na twee kaartjes eerste klasse voor Parijs genomen te hebben. Tot zijn vijf collega's van de Reformclub, ietwat verbouwereerd of sceptisch gestemd tegenover zoveel lef, zei Fogg: "Mijne heren, ik ga vertrekken." "U vergeet niet, dat u terug moet zijn?" "In 80 dagen," antwoordde Fogg, "zaterdag 21 december 1872, 's avonds kwart vóór negenen. Tot ziens, mijne heren!" Even later hoorde men een schel fluitje en de trein zette zich in beweging. Het was een stikdonkere nacht. Er viel een fijne motregen en het regende gestadig door."

Een passus uit één van de meest gerenommeerd gebleven reisboeken uit de wereldliteratuur: "De reis om de wereld in 80 dagen", geschreven in 1873 door Jules Verne (1828-1905), een nog in brede kringen gelezen Franse schrijver uit de 19e eeuw. Waarschijnlijk is de romantische avonturenfilm, uit het midden van de vijftiger jaren met de Britse acteur David Niven in de hoofdrol beter in het geheugen gebleven. Of is het de mooie, begeleidende Engelse wals *Around the World in Eighty Days*, die ons een moment van herkenning bezorgt?

De Indian Mail Route of La malle des Indes

In elk geval, de reisweg van de romanpersonages van Londen tot Hongkong (China), was in wezen het traject van de *Indian Mail Route*, ook genoemd *La malle des Indes*, een op haar gebied haast even beroemd treinstel als de legendarische *Oriënt Express*.

La malle des Indes, zoals wij haar bij voorkeur zullen heten, diende in de eerste plaats om zo snel mogelijk vanuit Engeland de postzakken en allerhande berichten over te brengen naar Indië, het kroonjuweel van het Britse Rijk dat 12 000 km van Londen verwijderd was. De telegraaf was sneller, maar de *Malle* kon daarbij over zeer verre afstanden passagiers meenemen. Destijds, zo lezen wij in het boek dat ons aanzette tot het schrijven van dit opstel, startte de lijn elke vrijdag in Londen, stak het Kanaal per schip over en meerde aan in Calais. Per trein werd, via Parijs en Dijon, doorheen de Fréjus- of Mont Cenis-tunnel via Bologna en Ancona, koers gezet naar de havenstad Brindisi in het uiterste zuiden van Italië. Daar werden de berichten overgeladen op en de passagiers aan boord genomen van een stoomboot van de *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (de nu nog bestaande P & O rederij). Via het Kanaal van Suez en de Golf van Aden kwam men, na circa 13 dagen varen aan in Bombay in Indië. Men kon dan nog doorreizen, ofwel per trein naar Calcutta, ofwel per schip van de voornoemde P & O rederij tot Singapore, Hongkong, Shanghai en Sydney.

Heeft de Belgische kuststad Oostende, met haar haven en haar station, hier een rol van enige betekenis kunnen spelen? Bijna niet, tenzij op het einde van de Frans-Duitse oorlog van 1870-1871. Reeds in 1846/1847, ruim anderhalve eeuw geleden, waren er proefritten en -vaarten over Triëst, Keulen en Oostende behoeve van de post naar Indië, met gedeeltelijk gebruik van de spoorweg.

Vanaf 1856 liep de *Indian Mail Route* vanuit Londen via Calais per trein doorheen Frankrijk naar Marseille waar een schip klaar lag voor de verdere reis. In 1865 was de telegraaflijn tussen Engeland en Indië klaar.

In crisistijden paste de *Indian Mail Route* zich aan de omstandigheden aan. Zo leidde ze nu eens door Frankrijk, dan weer door Duitsland. Dit gebeurde ook in oktober 1870 toen omwille van oorlogsomstandigheden niet langer Calais maar Oostende de voorlopige aanloophaven werd van wat intussen algemeen bekend was als de internationale lijn *La malle des Indes*.

Op 15 juli 1870 verneemt men dat Frankrijk de oorlog verklaard heeft aan Pruisen. De Frans-Duitse Oorlog van 1870-1871 was begonnen. Hoe kwam het zover? Nog in 1866 kon moeizaam een militaire botsing tussen Frankrijk en Pruisen afgewenteld worden. Maar vier jaar later was het zover: naar aanleiding van de Spaanse

Successie verklaarde keizer Napoleon III op 19 juli 1870 de oorlog aan Pruisen. Beide mogendheden gaven te kennen ons land ongemoeid te laten zolang België een strikte neutraliteit in acht nam.

Intussen was in Oostende het zomerseizoen volop aan de gang. De Lijst der vreemdelingen telde het jaar voordien, op 15 juli 1869, de aankomst van 3.232 badgasten en op zondag 1 augustus 1869 brachten de treinen 4.317 reizigers aan. Pikant detail: op 2 juni 1870 meldde het weekblad *Echo d'Ostende* dat luitenant-generaal Helmuth Freiherr von Moltke (1800-1891), de succesvolle chef van de Pruisische Generale Staf, van plan was om een deel van het seizoen door te brengen in Oostende, en nadien deel te nemen aan de grote manoeuvres in het kamp van Beverlo.

Gemeend of niet, anderhalve maand later was het menens en werd er geschoten. Koning Leopold II verkoos in Brussel te blijven gelet op de ernst van de internationale situatie. Het Franse keizerrijk was niet opgewassen tegen de Pruisen en werd van meet af aan in de verdediging gedrongen.

Einde juli 1870 werd in Oostende een comité gesticht onder voorzitterschap van E. Serruys, majoor bij de Burgerwacht, om de oorlogsslachtoffers ter hulp te komen. Midden augustus 1870 zat Oostende propvol tengevolge van den oorlog. "Er zitten overal Fransen. De Burgerwacht neemt zijn intrek in het Wellington fort en vermaakt er zich goed." Bij Sedan in de Franse Ardennen werd het Franse leger onder generaal Mac-Mahon door de Pruisen verpletterd. Keizer Napoleon III, die met zijn leger ingesloten was, gaf zich over op 2 september 1870. Van een *coup de théâtre* gesproken.

De zoon van de keizer - de *Prince impérial* - en keizerin Eugénie van Frankrijk arriveren respectievelijk op 1 en 11 september 1870, stilletjes en met zo min mogelijk ruchtbaarheid, per trein in Oostende en schepen in naar Dover. In maart 1871 was het de beurt aan ex-keizer Napoleon III om via het station en de haven van Oostende een toevlucht te zoeken in Groot-Brittannië.

Inmiddels was, begin september 1870, de oorlog nog lang niet ten einde: de Duitsers vatten toen het beleg van Parijs aan. Sinds het uitbreken van de oorlog, vertrokken de mailboten, tweemaal daags, propvol uit Oostende. In de *Echo d'Ostende* van 23 oktober 1870 lezen wij: "Het passagiersverkeer tussen de haven van Oostende en die van Dover is aanzienlijk toegenomen. In plaats van te verminderen bij het naderen van de winter, zoals het geval was de voorgaande jaren, neemt de trafiek integendeel nog dagelijks toe. Dit is gedeeltelijk te wijten aan de wegonderbreking van en naar Calais. Maar niet minder waar is,

dat iedereen tevreden is over de goede organisatie, de regelmaat van de lijn, de veiligheid en de kwaliteit van de *steamers*."

De krant is evenwel niet blind voor een paar grote gebreken die een efficiënte en voldoening schenkende uitbating van de lijn bemoeilijken, zelfs ontsieren en verbrodden in de ogen van de gebruikers en de publieke opinie: "Tot op heden brengt het overstappen van de boot op de landingskaai voor de reizigers hier nog een groot ongemak met zich mee. Maar in de lente van volgend jaar (1871) zal het station dat momenteel in aanbouw is op de kade, voltooid zijn. En eens de spoorweg verbonden is met de aanlegplaats van de mailboten (*l'embarcadère des malles-postes* - hierna verder gebruikt als typisch Oostends toponiem ❶) zullen de passagiers, na het uitstappen uit het spoorrijtuig, ineens op de boot naar Dover kunnen stappen en geen last meer ondervinden tijdens het wisselen van trein met schip, of omgekeerd."

Oostende is dus een open haven en vrij van oorlogsgeweld, wanneer ze gekozen wordt als punt van aankomst en van vertrek van de internationale trein- en bootlijn.

Le gouvernement anglais vient de décider de faire passer par l'Italie la malle des Indes. De mailboot vertrok (wellicht elke week) vanuit Londen om 20.45 uur op vrijdagavond. Met gewone treinen loopt de lijn via Oostende, Duitsland en de Brennerpas in de oostelijke Alpen tot aan Padua in Italië. Vandaar loopt een speciale trein van de Italiaanse spoorwegen tot Brindisi, gelegen aan de Adriatische Zee in het zuiden van Italië. Daar meert het aansluitend schip met bestemming Alexandrië in Egypte aan, waar het op dinsdagmorgen om 5 uur aankomt. Via deze oorlogsroute komt *La malle des Indes* 24 uren vroeger aan in Indië, dan via de normale weg door Frankrijk tot Marseille. Men verzekert ons, dat de minister van Openbare Werken zich naar Brindisi dient te begeven om deze dienst in gebruik te nemen.

De uurregeling werd ter publicatie aangeboden aan de kranten, zodat wij meer zicht krijgen op deze treinlijn, van noord naar zuid, dwars door Europa:

❶ In Oostende in de volksmond goed gekend en veel gebruikt als de barka(n)daine.



BERICHT

Sedert 22 oktober dezer wordt een nieuwe aansluiting van België naar Italië en Alexandrië tot stand gebracht. Deze verbinding geschiedt als volgt:

* Op de heenreis

- Brussel: vertrek om 9.43 uur 's morgens, in aansluiting met de trein uit Oostende die toekomt om 9.10 uur
- Keulen: aankomst om 16 uur
vertrek om 17 uur
- Mainz: vertrek om 21.10 uur 's avonds
- Aschaffenburg (Beieren): vertrek om 23.25 uur 's avonds
- München: vertrek om 9.10 uur 's morgens
- Verona (Noord-Italië): aankomst om 5.50 uur 's morgens
vertrek om 6.30 uur 's morgens
- Brindisi (Zuid-Italië): aankomst en aansluiting met de boot naar Alexandrië (Egypte)

* Op de terugreis

- Brindisi: vertrek van de trein na aankomst van de boot komende van Alexandrië
- Verona: vertrek om 14.12 uur 's middags
- München: vertrek om 5.45 uur 's morgens
- Aschaffenburg: vertrek om 15.40 uur
- Mainz: vertrek om 17.45 uur
- Keulen: aankomst om 22 uur 's avonds
vertrek om 22.30 uur 's avonds
- Brussel: aankomst om 5 uur 's morgens, met verbinding naar Oostende met de trein van 6.30 uur ❶

Door de oorlog, was deze verbinding van Groot-Brittannië naar Indië afgeleid naar Oostende. Daarom richten wij onze blik op de gevolgen.

Enkele aanhalingen uit een verslag van begin 1871:

* januari - Veel Franse gevangenen komen in stad aan. De Oostendenaren en Franse vluchtelingen zenden veel hulp naar het Franse consulaat.

❶ Kenmerken van de locomotieven van de Chemins de fer de l'Etat belge: de belangrijkste sneltreinlocomotief van die tijd was de "1 b", ontworpen door Belpaire (gebouwd sedert 1864) en door Wilson (gebouwd van 1856 tot 1862) en de latere types 7 en 13. Kleur van het schilderwerk: donkerbruin/zwart/rood sedert 1864.

- * februari - Tengevolge van de grote aankomsten wol, moeten er bijzondere treinen ingericht worden, driemaal per week, tussen Oostende en Verviers.
- * maart - Napoleon III, vergezeld van een heel beperkt gevolg, komt in stad aan. Een groot concert wordt gegeven ten voordele van de Franse soldaten, krijgsgevangen in Duitsland.
- * april - Een Koninklijk Besluit kondigt de vergroting af van het station.

Jean Van Iseghem, burgemeester en volksvertegenwoordiger heeft hierbij een grote rol gespeeld, daartoe aangespoord door de plaatselijke Kamer van Koophandel en Nijverheid. Op 7 februari 1871 stapte Van Iseghem naar het spreekgestoelte in de Kamer van Volksvertegenwoordigers en richtte zich tot de bevoegde Minister: "Sedert meer dan drie jaar wordt erkend, dat het station van Oostende geen voldoening geeft en dat ze vergroot dient te worden. Tot op heden is daar nog niet aan begonnen. Ik wens ook te vernemen wanneer de nieuwe *débarcadère* in gebruik kan genomen worden door de mailboten. Wij krijgen momenteel de trafiek van *La malle des Indes* langs de haven van Oostende en indien deze lijn niet onmiddellijk kan vertrekken, dan zou men deze transit kunnen verliezen. Dit hangt soms af van een achterstand van een uur, anderhalf uur bij het innemen van de reizigers en de bagage op de trein. Indien men kon beschikken over de nieuwe *débarcadère*, dan zou men een goed half uur winnen voor het inladen van de bagage, de post (*les malles*) en de reizigers, en dan zou men niet meer riskeren de hoge tij te missen."

Wij beschikken niet over inkomende of uitgaande documenten van de directie van de *Indian Mail Route*, maar het voortdurend stuntelen van de Belgische spoorwegen, niet van de veerdienst Oostende - Dover, zat haar danig hoog en bezorgde haar onaangenaamheden. Dit kan afgeleid worden uit het schaarse bronnenmateriaal. Zoals het antwoord van de Minister: "Wat de *débarcadère* betreft die niet af is: ze is niet enkel nodig voor het station van Oostende, maar ook voor de lijndienst van *La malle des Indes* en wij hebben er alle belang bij om ze in stand te houden."

Echo's van de ontevredenheid vonden hun weerklink ver buiten de kust. Een correspondent uit Oostende liet zich als volgt uit in *Le petit Courrier*, een nieuwsblad uitgegeven in Luik: "Het station van Oostende, dit is algemeen bekend, heeft veel tekortkomingen. Wat er ook van zij, zij is vol met in de weg staande wagons, al of niet geladen. De wanorde is dermate groot dat de bedienden er het hoofd bij verliezen. De treinstellen rijden met niet te geloven moeite het station binnen en het verwondert me dat ongelukken niet talrijker zijn. 's Namiddags, tussen 15.30 uur en 16 uur, ontmoeten vier konvooien elkaar gelijktijdig in een ruimte van 8 à 10

meter. Voeg daarbij nog de aankomst van de reizigers uit Engeland. Wat de nieuwe *débarcadère* betreft, het is een schande om de vreemdelingen te verplichten om bij elk weer de haven en een deel van de stad te doorkruisen om zich van de *steamer* naar de treinen te begeven.”

Door gebrek aan gegevens maken wij een sprong van zes maanden naar september 1871. De toestand was verre van opgeklaard en de *Journal de Liège* maakte er haar beklag over: “De administratie van de spoorweg is in een onvoorstelbare ontredde-ning vervallen. Op dit ogenblik telt Oostende 15 à 18.000 vreemdelingen. Twee exprestreinen vertrekken bijna gelijktijdig naar Duitsland, de ene om 3.35 uur, de andere om 3.46 uur. *C'est un tohu-bohu indescriptible*: de reizigers voor het buitenland die met de eerste expres vertrekken, worden vermengd met hen die op de kort daarop volgende trein dienen te stappen, zodat de bagage door elkaar gemengd wordt. Het idee om tijdens het badseizoen twee soorten bagageloketten te voorzien, is nochtans eenvoudig: één voor de reizigers *partant par la malle des Indes*, de anderen met bagage richting binnenland. Eenieder zou ermee gebaat zijn. De trein, vertrekkend uit Oostende om 3.36 uur komt in Luik aan om 8 uur. Maar de bagage arriveert pas om 8.31 uur met een stoptrein, zodanig dat er in het station van Luik-Guillemins een oponthoud is van een half uur en dat kan, in de tijd van nu dikwijls eindeloos uitlopen.”

Een werkwijze en een gang van zaken die demoraliserend, zelfs desastreus te noemen zijn en dan ook volgende slotzin uitlokken: “Is er dan geen organisator voorhanden in het ministerie van Openbare Werken, die de leiding van en over onze spoorwegen op zich kan nemen?” ③

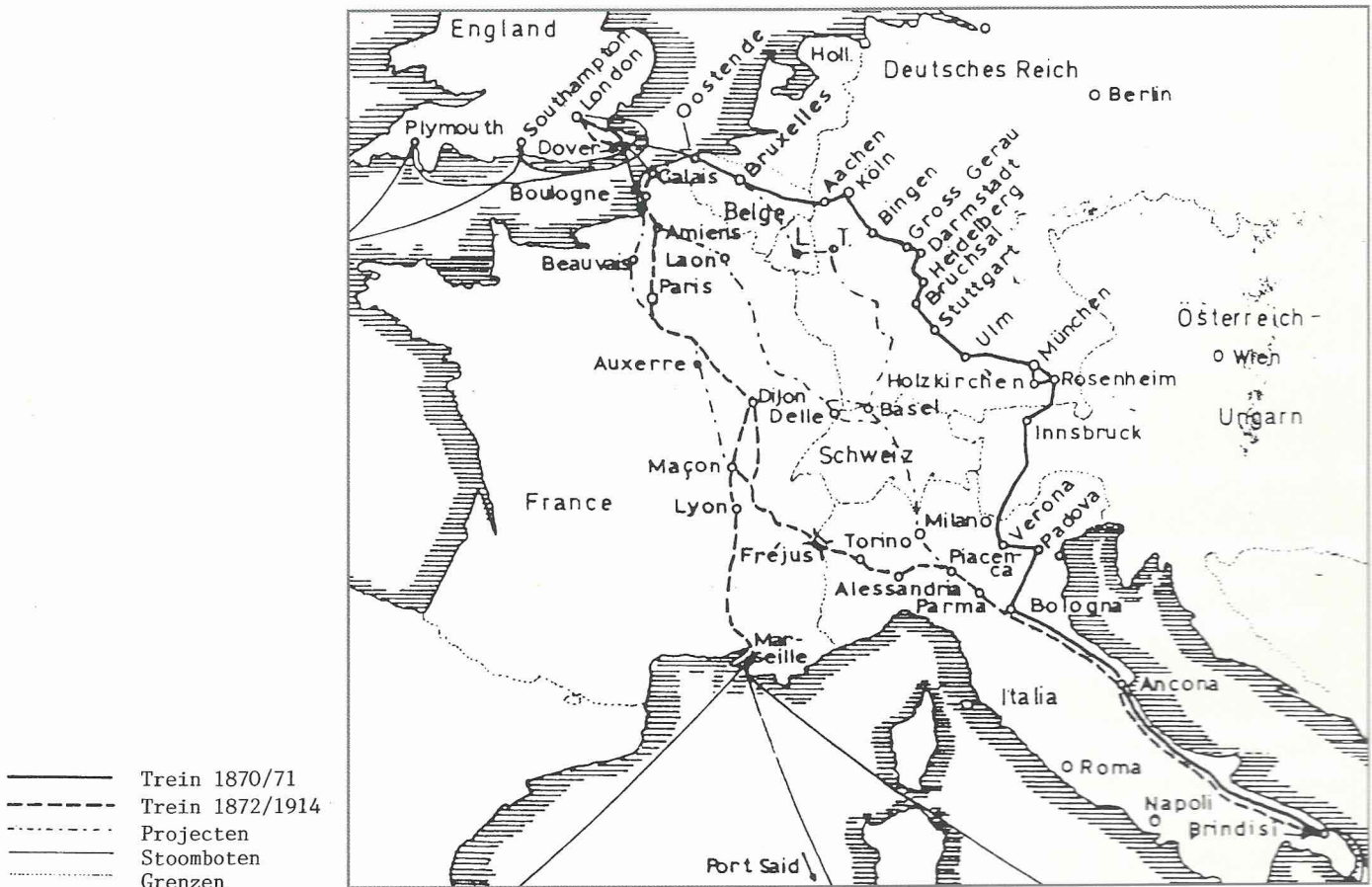
Midden november is er nog geen verbetering: “Wij hebben reeds zoveel maal de ontwrichting van ons station aangeklaagd, dat wij geloven dat men er genoeg in schept om de Oostendse handel tegen te werken.”

De planning, de timing, het verloop met start in Calais en het nieuw tracé van *La malle des Indes* is bij gebrek aan relevante documentatie moeilijk te reconstrueren.

③ Het regende klachtmeldingen in België. De *Echo d'Ostende* meldt dat de administratie van de spoorwegen tot 1 juli 17.000 reclamaties opgetekend kreeg. Op 12 oktober is te lezen dat de exprestrein van Oostende naar Brussel een lichtjes gewijzigd vertrekuur kreeg. De mededeling vermeldt, uitdrukkelijk en waarschuwend, dat het uur van vertrek van deze trein geheel ondergeschikt is aan de aankomst van de mailboot uit Londen. De aansluitingen die verzekerd worden, zijn dus voorwaardelijk en kunnen op geen enkele wijze gegarandeerd worden.

De Frans-Duitse oorlog was geëindigd in het voordeel van de Duitsers die terechtkwamen in een Keizerrijk, en de Franse Burgeroorlog (de Commune) was neergeslagen: de Derde Republiek nam een aanvang. De vrede keerde terug in Europa en de situatie was opgeklaard. Vanaf 17 september 1871 kon per trein door de 12.820 m lange Fréjustunnel in het Mont Cenisgebied gereden worden, wat een aanzienlijke tijds- en kostenbesparing betekende. Dit kunstwerk was de eerste kokervormige weg in zijn soort onder de Alpen. Pas later, dankzij de voortschrijdende perfectionering van de techniek, konden de grote tunnels onder de Gotthard en de Mont-Blanc aangevat worden.

Op 9 januari 1872 reed *La malle des Indes* voor het eerst door de Fréjustunnel. Elke zaterdag om 2 uur 's ochtends startte ze in Calais in plaats van Oostende, en reed ze via Parijs, Dijon en Maçon door Frankrijk (en niet langer Duitsland), om door de nieuwe tunnel en via Turijn, Alessandria en Parma in Bologna aan te komen, wat ze ook vroeger reeds deed.



De Italiaanse spoorwegmaatschappij nam het op zich om de post en de reiziger doorheen Italië over te brengen naar het zuiden, waar zoals vroeger de boot klaar lag in Brindisi (zie kaart p61). Oostende en de Belgische spoorwegen waren het cliënteel van La malle des Indes kwijt. Dit was, zoals geschetst, gedeeltelijk hun schuld.

Pas in 1873 werd de uitbreiding van het station goedgekeurd door de gemeenteraad. Dan eerst kon, in ernst en met vooruitzichten, aan Oostende gedacht worden als begin- en eindpunt van een internationaal spoornet dat het Europese continent bestreek. Later was dit echt werkelijkheid met de Oriënt-Express en de Nord Express en treinverbindingen met Karlsbad, Wenen, Berlijn, Milaan, Parijs, Triëst, Basel en Kopenhagen.

Grosso modo waren vanuit Engeland de internationale treinstellen naar het noorden en naar het oosten bestemd voor Oostende, terwijl Calais de verbindingen naar het zuiden en naar het westen voor haar rekening nam.

Later heeft Oostende nog tevergeefs gehengeld naar de klandizie van La malle des Indes. In juni 1895 lezen wij: "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 La malle des Indes, momenteel door de lijn Calais - Brindisi gebruikt?"

De lijn La malle des Indes was bedrijvig tot 1939. Toen nam het vliegtuig haar taken definitief over en brak er een nieuwe oorlog uit. Werner Sölch is in één van zijn conclusies van mening dat "trein en schip ook symbool waren voor de wereldomvattende rol van Europa, zoals de luchtvaart het symbool is voor de hedendaagse supermacht van de Verenigde Staten van Amerika. Terwijl de vliegtuigen haast uitsluitend voortkomen uit de USA, zo stammen de oceaanschepen en de wagens van de grote exprestreinen uit verschillende landen van het Europese continent."

Epiloog

Net zoals in een symfonie wil deze tekst over reële feiten eindigen waar ze begonnen is: bij de fictie. Ik pik hier het beginthema opnieuw op: de reis om de wereld in 80 dagen. Sublieme, onvergankelijke fictie van flamboyante avonturen! Op het einde van de roman stukt mijn adem: "Phileas Fogg kwam, nadat hij zijn reis om de wereld volbracht had, vijf minuten te laat. Hij had verloren." En toch niet. Door een toeval - eigenlijk een kunstgreep in de plot door de schrijver - komt Passepartout te weten dat zijn meester Fogg zich van één dag vergist had. Hij had, zonder het te weten, een dag op zijn reis gewonnen door van west naar oost te

reizen! Hij zou die dag echter verloren hebben wanneer hij in de andere richting zou gegaan zijn. Phileas Fogg had werkelijk zijn reis in 80 dagen volbracht en zijn weddenschap van 20.000 pond gewonnen. Maar op het nippertje. Onze helden waren hun reis begonnen op woensdag 2 oktober 1872 vanuit Londen via Dover per schip over het Kanaal naar Calais waar de trein hen opwachtte. Maar verbeeld u dat Fogg zijn reis om de wereld een jaar eerder, op woensdag 2 oktober 1871, begonnen was. Dan zou hij vanuit Oostende (herinner u de janboel), per trein door België (een waagstuk), Duitsland en een stukje van Oostenrijk-Hongarije moeten reizen. En ik vraag het u: zou hij dan nog op tijd in Londen aangekomen zijn?

Bronnen

- Desnerck, Roland. Oostends Woordenboek. Oostende: 1988. 3e druk.
- De Zeewacht. 11 oktober 1930. Nr. 41.
- Die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Geciteerd in Werner Sölch & Kurt Sölch. Jules Verne's Express. Die legendäre Indian-Mail Route nach Südostasien. Düsseldorf: Alba Verlag, 1980.
- Echo d'Ostende. 2 juni 1870, 17 juli 1870, 23 oktober 1870, 27 oktober 1870, 9 februari 1871, 16 februari 1871, 10 september 1871; 12 oktober 1871, 19 november 1871, 20 juni 1895.
- Gevaert, Ferdinand. "Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende" De Plate. 1990. Jaargang 19.
- "Le Petit Murre." Dictionnaire de l'histoire. Paris: 1990.
- Smislaert, Emile. "Het internationale treinverkeer vanuit Oostende tot 1914." De Plate. 1995. Jaargang 24, nrs. 6 en 8.
- Smislaert, Emile. "Naar het buitenland vanuit Oostende. Het internationale spoorverkeer." Open Monumentendag. Oostende: September 1994.
- Sölch, Werner, & Kurt Sölch. Jules Verne's Express. Die legendäre Indian-Mail Route nach Südostasien. Düsseldorf: Alba Verlag, 1980.
- Vancraeynest, R. mededeling.
- Vankeer, P. "Van raderboot tot Eurostar. Anderhalve eeuw Brussel - Londen." Het Spoor. Augustus 1998. Overgenomen in: De Plate. 1999. Jaargang 28.
- Verne, Jules. "De reis om de wereld in 80 dagen." Het grote Jules Verne boek. Amsterdam: Elsevier, 1968.
-