

DE ONTMANTELING VAN OOSTENDE ALS KNOOPPUNT VAN INTERNATIONAAL TREINVERKEER

Afkortingen :

CIWL : Compagnie Internationale des Wagon-Lits (et des Grands Express)

C.V.P. : Christelijke Volkspartij

E.S. : Emile Smissaert (auteur)

H.S.T.: Hoge Snelheidstrein

N.M.B.S. : Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

O.K. : Oostkust

P & O : grote Engelse rederij

R.M.T. : Regie voor Maritiem Transport

R.S.I. : Rail Service International

S.N.C.F. : Société Nationale des Chemins-fer Français

S.P.: Socialistische Partij

T.G.V.: Train à Grande Vitesse

V.U.: Volksunie

W.K.: Westkust

Voorwoord

De treinreizigers, overal ter wereld, hebben drie wensen gemeen :

- *korte reistijd* = hoge reissnelheid;
- *korte wachttijden* = kort op elkaar volgende verbindingen;
- *comfort* : aangenaam en gerieflijk transport (1).

Reeds einde 1972, meer dan twintig jaar vóór de doorbraak van de H.S.T./T.G.V., voorzag de O.E.S.O. (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling), dat de "trein in het verkeer tussen de Europese steden, alle kans heeft om het te winnen van de auto en het vliegtuig (...) De voorsprong van de trein zal het grootst zijn voor reizen van tussen de 100 en 600 km (...) In een aantal landen (i.e. 9) (2) bereiden de spoorwegen zich reeds (gezamenlijk) voor op deze zeer waarschijnlijke evolutie" (3). Op het einde van de 20ste eeuw werd dit grotendeels werkelijkheid!

1. De bouw en uitbating van de "Eurotunnel"

Tussen Calais en Folkestone had ingrijpende gevolgen voor de haven en het spoorwegstation van Oostende...

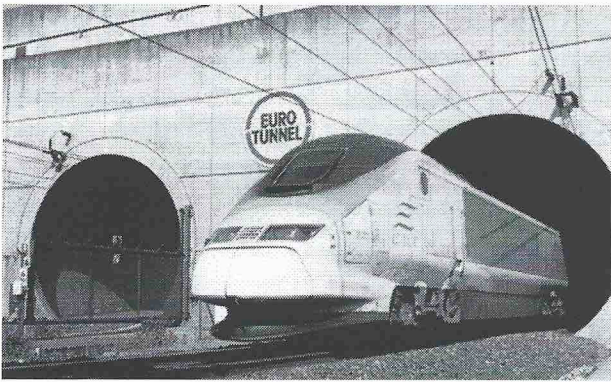
Wat weetjes en cijfermateriaal om het fenomeen nader te duiden (4) :

- 20 januari 1986: officiële mededeling tot bouw van een tunnel onder het Kanaal, één van de belangrijkste realisaties van onze tijd.
- 29 juli 1987: aanvang van de werken. 30.000 werklieden, meer dan 500 miljard frank investeringen.
- Doel: de grootste onderzeese spoortunnel graven : 50,5 km lang, waarvan 38 km onder zee; 40 maanden boortijd.
- Diepte: van 25 à 40 m onder de zeebodem, doorheen "la craie bleue"; 9 miljoen kubieke meter puin.

- Gevolg: zoals de Engelsen schertsend beweren : "Het continent is niet langer een eiland..."
- Transportmiddel: de zgn. "*Le Shuttle*": autotreinen; "*Eurostar*", m.m.v. de Franse en Engelse spoorwegmaatschappijen.
- Snelheid: 130 à 160 km per uur.
- Reisduur: 35 minuten van kaai tot kaai; ca. 1 uur van autosnelweg tot autosnelweg.
- 6 mei 1994: officiële opening.
- 14 november 1994: de verbinding Brussel-Zuid/Londen-Waterloo voor passagiers commercieel 'open' verklaard (5). Reisduur : 3 uur 15 minuten, later 2 uur 40 minuten. Voorlopig twee keer per dag.

Conclusie bij nagenoeg iedereen:

"(...) De toute manière, la concurrence devrait faire rage entre les différents moyens de transport (avions, ferries, Boeing-Jetfoils...)"(6)



Niet te voorzien en ongewenst maar vervelend om mee te maken. Precies op die 14 november belette een storm op zee van 8 beaufort de Jetfoils van de R.M.T. om uit te varen. Noodgedwongen werden alle passagiers op de jumboferry "*Prins Philip*" gezet; zij kwamen pas vier uur later dan gepland in Londen toe... De reis Oostende-Londen (Victoria), per Jetfoil tegen 80 km per uur, duurde juist geteld 3

uur 45 minuten. Hoe kon de komst van de "*Eurostar*" gepareerd worden? Door tot en met 8 januari 1995 de prijs te drukken: voor slechts 1.500 frank heen en terug, met vertrek uit Oostende om 08.25 uur! Deze combinatie snelheid-prijs kende een enorm succes (7). En nog een troost : ook de uitbating van de fameuze "*Eurotunnel*" kampte nog geruime tijd met kinderziekten...

2. De "*Eurotunnel*" is er. Wat nu?

Bij ons, in België en in Oostende, was de ondertoon dienaangaande, nauwelijks verdoken geuit: "**Overleeft de R.M.T. het opengaan van de Kanaaltunnel?**"

Inderdaad, deze Belgische maritieme Regie trachtte zich moeizaam overeind te houden in de moordende concurrentieslag op het Kanaal. Sinds 1 januari 1994 vaarde de R.M.T. met de nieuwe poolpartner "*Sally*" naar Ramsgate in plaats van naar Dover. Nog langer in zee gaan met de vroegere partner "*P & O*" was commercieel niet meer haalbaar. Maar : enerzijds, Ramsgate was er toen niet gereed voor, en anderzijds kenden heel wat mensen enkel Dover. Bij zoverre dat er personen bij waren "*die denken dat wij niet meer bestaan!!*".

In een interview probeerde F. Engelen, de toenmalige commercieel directeur, één en ander te ontzenuwen, ja, maakte zelfs gewag van enkele "*troefkaarten*" van en voor "*Oostende Lines*".

En zo komen wij dichterbij ons eigenlijk onderwerp: de internationale spoorweglijnen, naar en vanuit Oostende. Engelen verduidelijkte o.m. uit het verleden : "(...) Vroeger hadden we bij de R.M.T. nog een aantal specifieke deelmarkten. Zo stonden we sterk in de treinmarkt. Oostende was **het** treinstation van het Europese

continent. Jaarlijks konden we ook duizenden Britse militairen die in Duitsland gekazerneerd waren, aan boord verwelkomen. Treinpassagiers waren tien jaren geleden (i.e. 1984) nog goed voor een kleine 50 % van onze passagiersmarkt. Van de 2,2 miljoen passagiers die de R.M.T. jaarlijks had, waren er toch een klein miljoen treinpassagiers.

Precies die twee markten drogen op. De rijke trein-schippassagiers nemen het vliegtuig. Met de huidige vloot moeten we ons nu vooral richten op het "*vrachttransport*". Onze prijzen zijn erg concurrentieel (...) Vlootvernieuwing is nodig (...) (8)."

Wie realistisch-nuchter was, moest erkennen dat de snelste weg naar Londen voortaan via Rijsel passeerde. Meteen, en de alarmbel werd geluid, "*dreigt onze regio economisch en fataal in een verkeersarme periferie te verzinken.*" De metropool Rijsel, met zijn meer dan 1 miljoen inwoners, werd het knooppunt van autowegen en TGV-lijnen, communicatie en zaken doen.

"(...) Ooit was Oostende, onze stad, de erg belangrijke draaispil van het internationale trein- en ferryverkeer tussen Engeland en het Europese vasteland. De "*Londen-Istanbullijn*" blijft nog altijd tot de verbeelding spreken. Maar deze oost-westtrafiek moet het nu afleggen tegen de *noord-zuid TGV-verbindingen*, waardoor Oostende en een stuk van West-Vlaanderen in een verkeersstroomarme regio uitgerangeerd worden. Rijsel ligt op een goede twee TGV-uur van Londen alsook op zo'n één uur van Brussel en Parijs.

Alleen de (Oostendse) jetfoil is inzake reisduur (=vlug, goedkoop, comfortabel) nog concurrentieel met de "*Eurostar*".

Er zijn wel plannen van de N.M.B.S. om een meer rechtstreekse (trein)verbinding tussen Oostende en Rijsel te voorzien (...) Voorlopig blijft de auto het snelste transportmiddel tussen de twee steden" (9).

Trouwens, de weg naar en van Groot-Brittannië loopt allang ook over Rijsel en Calais. En stelt het goed.

Midden juli 1995. De R.M.T. verkeerde meer en meer in financiële nood en worstelde met hoge leninglasten (12 miljard). In 1994 een verlies van 1,8 miljard frank, in 1995 mogelijks 2,5 miljard frank. Ingevolge de prijzenslag in de Kanaalovertochten. Een precaire, penibele situatie! Hoelang zou men van hogerhand nog bereid zijn om financieel bij te passen?

(...) De R.M.T. telde 1462 werknemers, met een indirecte tewerkstelling van 500 banen bij Wagon-Lits Maritiem. In Oostende is de R.M.T. de belangrijkste werkgever... (10).

3. Oostende wil volwaardig spoorwegknooppunt blijven. Maar...

Wij blijven in 1995, een zeer belangrijk jaar voor ons exposé. De Eurotunnel kreeg effect, donkere wolken stapelden zich op boven de hoofden van de concurrentie...

Een stuurgroep "*Mobiliteit*" genoemd, was in Oostende opgericht ter verdediging van onze belangen ter zake.

Eind februari 1995 drong ze er ter zake bij de N.M.B.S. op aan om Oostende te behouden als eindbestemming voor de internationale treinverbinding "*Wenen-Oostende*", heen en terug, al in gebruik sedert 1894! Men had vernomen dat er bij de Spoorwegen plannen bestaan om deze trein reeds in Brussel te laten stoppen... Verder opperde de Stuurgroep volgende bedenkingen. De plannen voor een snellere treinverbinding tussen Oostende en Brussel, dat is goed. Maar wenselijk is dat Oostende

ook aansluiting krijgt op de zuidelijke T.G.V. (sic) via Kortrijk en Gent. Voorwaarde daartoe is een grondige modernisering van de lijn "*Oostende-Brugge-Gent*" en een aanpassing van de lijn "*Brugge-Kortrijk*" aan het nieuwste spoorwegmaterieel. Pas in 2006 zal één en ander hiervan realiteit worden, en dan nog op proef en na evaluatie. Het stationsgebouw van Oostende moet functioneler ingericht worden, met onder meer een stationsreisbureau (11). Het veelgelezen weekblad aan de kust, "*De Zeewacht*", noemde dit Zeestation "de navelstreng die Oostende met het Europees spoornet verbindt" (12).

4. Internationale treinen naar kust afgelast?

Kort daarop, midden maart 1995 bevestigde de N.M.B.S.-directie dat er wijzigingen kwamen in de internationale verbindingen. Treinen die (voorheen) Oostende als terminus hadden, zullen (voortaan) stoppen in Brussel. "*Uit economische overwegingen*", opperde de N.M.B.S. droogjes.

Professor G. Allaert, kritisch van geest en instelling als immer, was verrast toen hij die onheilsmare te weten kwam. Zie zijn commentaar in het dagblad "*Het Volk*". "Van 28 mei 1995 af hebben nog slechts drie internationale treinen Oostende als eindpunt; van september af worden ook die afgeschaft"...Met erg nadelige gevolgen voor de regio, voorspelde professor Allaert. Want niet alleen de R.M.T. zal het nog moeilijker krijgen, ook Wagon-Lits zal Oostende verlaten. Immers, de "N.M.B.S.-directie zet alles op de Kanaaltunnel, (ze) investeert alleen in de H.S.T. en de hoofdassen naar Brussel", concludeerde Allaert (13). En inderdaad, vanuit Gent binnenrijdend op de weg naar het station van Brussel-Zuid, zag men rechts een tot dan braakliggend terrein dat in orde werd gebracht als uitgestrekt rangeerterrein voor de H.S.T. (met hangars) en voor de wagons van de internationale treinen.

Het weekblad "*De Zeewacht*" pikte daarop in en gaf nog wat meer details :

"(...) Vanaf eind september 1995 zal geen enkele internationale trein Oostende nog aandoen. Als we Roosendaal (= op de grens met Nederland) en Aken (= dichtbij in Duitsland) als buitenlandse bestemmingen buiten beschouwing laten. Dan blijft er bij het schrappen van de lijnen naar Zwitserland, Denemarken ("*Nord Express*"), Warschau/Moskou/Leningrad (Sint-Petersburg)/Kiev ("*Oost-West Express*") en Duitsland (Stuttgart/München) niets meer over.

Dat ten behoeve van de "*Eurostar*" die vanuit Brussel-terminus **MOET** renderen. Daarmee valt Oostende definitief buiten de grote Europese Verkeersassen. Ook (nadelig) voor de tewerkstelling in het eigen stadsgewest. Er zijn immers plannen om de onderhoudsdienst van Wagon-Lits in de kortste keren naar Brussel te verhuizen...", aldus professor Allaert (14).

Ja, het waren "*beroerlycke tyden*". De R.M.T., maar ook de luchthaven van Oostende verkeerden in een precaire toestand. En waren er hoopgevende vooruitzichten?

5. Actie leidt tot reactie. En opnieuw actie :

De sombere beweringen veroorzaakten deining bij "*Wagon-Lits*" die instond voor de zgn. catering (= levering van maaltijden) op die treinen. De directie ontkende, met dien verstande dat "weldra het zwaartepunt van de activiteiten te Brussel zal liggen". Allaert stelde zijn uitspraken bij: "dat mettertijd het bedrijf volledig vanuit Brussel zal werken, wat voor gevolg zal hebben dat een vijftigtal mensen geen werk in eigen streek zal vinden" (15). Het was alom gekend in Oostende: Wagon-Lits was een fameuze

werkverschaffer. Ze exploiteerde de restauratie-activiteiten in de stationsbuffetten en had tot 1969 de concessie van en over het "Terminus Hotel" in het Stationsgebouw. De meeste werknemers waren echter te vinden bij de R.M.T.-catering en taxfree-shops. Bij de opzegging van de overeenkomst met de R.M.T. in 1991 werkten meer dan 500 mensen bij de zgn. "*Wagons-Lits-Maritime*". Zes jaren later, bij de liquidering van de R.M.T. in 1997, waren nog 358 personeelsleden betrokken (16). Geweten was en erkend werd dat de CIWL een goede werkgever was. Het eerste kantoor, nog in de laatste decennia van de 19de eeuw, was gevestigd boven de nu nog bestaande "Valcke"-winkel in de Kapellestraat (toen nr. 84, heden nr. 76). "(...) De *regie* die instond voor de organisatie, het onderhoud, het schoonmaken en de bevoorrading van de nachttreinen bevond zich in de *catacomben* (sic) van het Oostendse station. Ook de inzet van de zgn. "*minibars*" op de treinen met en naar minder verre bestemmingen, werd van daaruit gecoördineerd(...)"(17).

Ondanks allerlei alarmkreten en opschudding nu en dan, wisten de zgn. "Werkplaatsen" van de "CIWL", 4 ha groot en gelegen aan de Vaartblekersstraat, in Oostende stand te houden en ter plaatse te blijven (18). Tot ze pas in 2001 overgenomen werden (dus bedrijvig bleven!) door de internationale firma "R.S.I." (Rail Service International). Haar gereputeerde kunde en het afgeleverde kwaliteitswerk werkten, haar handhaving in de streek in de hand.

*Uit politieke hoek rees verzet. C.V.P.-volksvertegenwoordiger G. Vanleenhove trok zich de zaak ter harte. De gewezen S.P.-politicus en voorman A. Laridon organiseerde op eigen initiatief een petitie "van ruim 1100 burgers" tegen de afgang van Oostende qua internationale treinen en de repercussies op de R.M.T., de Wagons Lits en de horecasector. Ook de V.U.-afdeling uitte bezwaren (19). Maar al moeite om niet...

*De Brugse en Oostendse Handelskamers stelden vast dat "de degradatie van onze spoorwegen daadwerkelijk begonnen is. Met gevaar voor een totale afsluiting, qua toerisme, van onze regio met het Duits en Midden-Europees gebied. Al heeft "men" begrip voor de situatie van de spoorwegen, (toch) gaat de N.M.B.S. nog maar eens aan haar taak voorbij" (20). Ook deze jammerklacht haalde niets uit.

*Jan Kuypers, toenmalig directeur bij "*Wagons-Lits België*", een onderdeel van de Franse groep "Accor" zei onomwonden :

"(...)De Kanaaltunnel ("*Chunnel*") is er: (...) vanaf 1996 komt de échte commercialisering (...). Men moet zich *geen illusies* gaan maken. De tunnel is *dé* verbinding voor het personenvervoer tussen het vasteland en Europa van het jaar 2000. Al de andere producten, vooral de korte luchtvaartverbindingen maar ook de ferrylijnen, zullen worden herleid tot kleinere meespelers die in belang zullen afnemen of nauwelijks nog groei zullen kennen (...)" (21)

6. De opinie van een "deskundige-van-ter-plaatse" :

Wij boffen te kunnen beschikken over een eersterangs getuigenis! Toenmalig Oostends Stationschef Eric Vanbeckevoort argumenteerde *uit persoonlijke naam*, maar tenminste klaar en duidelijk. Uitgangsposities waren twee constataties :

- Internationaal treinverkeer valt sinds 1992 niet meer onder de "*openbare dienstverlening*" en wordt derhalve niet meer betoelaagd;
- Deze neergang dateert echter *niet van gisteren*...

Leidend spoorman E. Vanbeckevoort zet, hiernavolgend en in een ingekort betoog – al is het gegeven belangrijk! – zijn visie en ervaringen neer :

"(...) Oostende is, naar mijn mening, al ruim 100 jaar **geen** internationaal spoorwegknooppunt meer (...) De gevoelige achteruitgang en het aantal spoorreizigers aan boord van de schepen (en later de jetfoils) van de R.M.T. begon immers al in de vroege jaren '80.

In de "*glorietijd*" vervoerde een ferry soms meer dan 1000 reizigers. Die in het station naar de wachtende internationale treinen overstapten.

Nu bedraagt hun aantal per aangekomen ferry nog hooguit 150 tot 200 personen; in het laagseizoen komen soms zelfs geen 50 overstappers meer voor...

En in de andere richting?

De huidige internationale trein uit Wenen en München (...) brengt, in de drukste periode van de zomer, zelden meer dan 150 "*zee-reizigers*" aan. Gedurende het grootste gedeelte van het jaar, noteren we in deze *internationale* trein op het traject tussen Brussel-Zuid en Oostende, gemiddeld nog 30 tot 45 (!) "*zee-reizigers*". Voor een aanbod van 400 plaatsen... De nachttrein uit Zwitserland doet het zo mogelijk nog slechter.

We kunnen rustig stellen dat het overgrote deel van het cliënteel deze nachttreinen *reeds in Brussel verlaten heeft*.

Hoe zit het met de globale spoorreizigerstrafiek van en naar Oostende?

**Buiten de toeristische periode :*

In Oostende stappen op weekdays gemiddeld 5.500 tot 6.000 reizigers in de trein. *Hiervan komt tegenwoordig nog hooguit 5 tot 7 % van de R.M.T.* Het gros (...) bestaat uit pendelaars en binnenlandse toeristen, zoveel is duidelijk.

**Tijdens het toeristisch seizoen in de zomer :*

Per dag zo'n 10.000 tot 12.000 aankomende en ook weer vertrekkende reizigers, afhankelijk van het (mooie) weer. Op piekdagen (zoals in de periode van 21 juli) loopt dit nog hoger op, tot 15.000. In overgrote meerderheid : *dagjesmensen*.

Welnu, (zo argumenteert de Stationschef), het R.M.T.-aandeel bedraagt in de zomer nooit meer dan 700 tot 800 spoorreizigers, een enkele piekdag uitgezonderd. Dàt zijn de naakte cijfers...

CONCLUSIES :

- Het gros van de R.M.T.-passagiers komt *niet meer* van de treinen;
- Ik (= E. Vanbeckevoort) plaats bijgevolg een vraagteken achter de bewering, als zou de afschaffing van deze onrendabele spoorverbindingen voor de R.M.T. zware gevolgen hebben;
- De glorieperiode van de internationale nachttreinen vanuit en naar Oostende is dus *voorbij, wat men er ook van moge beweren*. De trafiek is te gering en dus budgettair niet meer te verantwoorden. Bovendien, afstanden van 800 tot 1000 km zijn immers met de hogesnelheidstrein (HST, TGV, ICE e.d.m.) *overbrugbaar in een dagreis*. Bijgevolg, het is een evolutie die je van Oostendse zijde kunt betreuren, maar zeker niet tegenhouden.
- **Een beetje realisme is passend!**

Het huidige N.M.B.S./R.M.T.-cliënteel kan, vanuit en naar Oostende, gemakkelijk vervoerd worden met *treinen van de geregelde dienst*. Die in Brussel, in Luik of in Keulen aansluiting geven met de belangrijkste bestemmingen in Europa. De

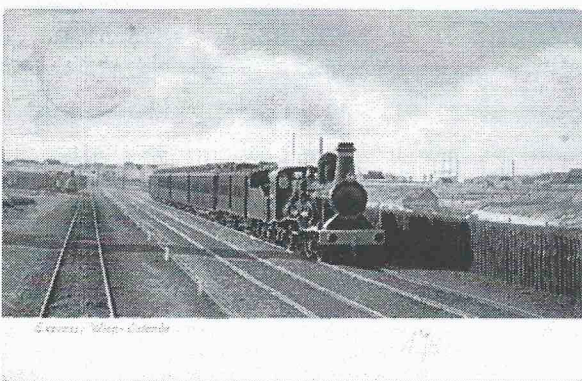
Duitse en Oostenrijkse spoorwegmaatschappijen delen die zienswijze. En wegen door in de besluitvorming; het zijn immers *hun* lig- en slaaprijtuigen die naar Oostende komen. Jammer, maar zo zit het in elkaar. Enige zin voor realisme is dus op zijn plaats" (einde betoog).

Dit was zeer vrijmoedig nagedacht én met besluittrekking door een ambtenaar. Al sprak hij uit eigen naam, mocht dat wel van zijn oversten? Of kneep men bewust een oogje dicht om de weerstanden te breken? Zijn genuanceerde, scherpzinnige redeneringen heb ik niet eens in hun geheel weergegeven. Hoe dan ook, de toenmalige Stationschef besloot: "Laten wij niet langer nostalgisch naar het verleden kijken. Maar eerder een realistische toekomstvisie ontwikkelen. En er dan ook consequent voor ijveren" (22).

7. De afbouw :

- Reeds in 1994 :
 - *afschaffing rechtstreekse rijtuigen richting Warschau en Moskou, eenvoudig wegens gebrek aan belangstelling...(23);
 - *mei 1994: de trein Oostende-Gent-Antwerpen-Rosendaal reed in de weekends voortaan slechts tot Antwerpen (24).
- In 1995:
 - Wél behouden:
 - *het slaaprijtuig naar Kopenhagen en het ligrijtuig naar Berlijn (sinds 1873, zo goed als 120 jaar in gebruik!) blijven wel degelijk vanuit Oostende geprogrammeerd;
 - *evenals de dagelijkse kwaliteitstrein (sic) Eurocity "*Memling*" tussen Oostende en Dortmund;
 - *ook de vrijdagstreinen naar Zell am See en naar Verona blijven rijden vanuit onze kuststad.
 - Niét meer:
 - *zondag 28 mei: niet langer de rechtstreekse trein "Oostende-Luxemburg-Straatsburg-Basel-Chur" (sinds einde 19de eeuw reed 3 x daags "Oostende-Basel" ...);
 - *3 september: *twee andere lijnen fel bedreigd!*
- "Oostende-Keulen-Stuttgart-Nürnberg-München-Wenen";
- "Oostende-Keulen-Hamburg-Kopenhagen";

één lijn voorlopig nog ongemoeid gelaten: "Oostende-Brugge-Gent-Aken-Keulen" (25).



Enkele alinea's meer over een luxetrein die, reeds vanaf 1894 (!), Oostende en de reizigers uit Groot-Brittannië snel en gerieflijk verbond met Wenen en Oost-Europa. Naargelang de verschillende dienstregelingen werd deze CIWL-trein in Wels, Linz of Wenen gehaakt aan de vermaarde "*Orient Express*", insgelijks een CIWL-trein, en welk één!

Een spoorweghistoricus schetste de geschiedenis van de wat minder tot de verbeelding sprekende "*Wien-Ostende Express*" (26). Wij beperken ons tot de negentiger jaren van de 20ste eeuw.

Vanaf 1993 werd hij ingedeeld in de categorie "*Euronighttreinen*", met de nieuwe benaming "*Donauwalzer*".

Twee jaren daarop, vanaf de winterdienst 1995/1996, werd het traject beperkt tot Brussel, terwijl tijdens de zomerperiode nog steeds vanuit en tot Oostende werd gereden.

Met ingang van de zomerdienst 2000 werd de "*Donauwalzer*" definitief beperkt tot Brussel; Oostende werd niet meer bediend (27).

Midden december 2003 reed de "*Donauwalzer*" "*Brussel-Wenen*" voor het laatst heen en terug, een geschiedenis van 110 jaren (w.o. ruim 100 via Oostende!) achter zich latend. Niettemin, deze trein bestaat nog!! En rijdt momenteel tussen Düsseldorf en Wenen, maar is qua type rijtuigen heel anders samengesteld (28).

Herroeping van een en ander:

Begin juli 1995 werden op internationaal niveau "enkele, (ook) voor Oostende erg belangrijke beslissingen genomen":

- * "*Oostende-Keulen*" blijft rijden tot minstens mei 1997. Heel goed nieuws, zowel voor de "*Oostende-Lines*" als voor de passagiers zelf (met de car-ferry of de Jetfoil);

- * de nachttrein "*Oostende-München*" die eerder definitief (sic) geschrapt werd vanaf 4 september, wordt opnieuw ingelegd in de zomer van 1996;

- * derde, belangrijke beslissing, in het voordeel van de R.M.T., is een soepeler uur van vertrek van de treinverbinding "*Oostende-Keulen*": van 14.34 uur naar 13.34 uur. Waardoor er een betere aansluiting komt met de Jetfoil die in Oostende aankomt om 13.05 uur (29).

8. 28 februari 1997 : het einde van de R.M.T.

Een bewogen geschiedenis die buiten het bestek van dit overzicht valt.

9. De laatste trein naar Kopenhagen :

Vrijdag 26 september 1997, station Oostende, spoor 3, om 17.34 uur:

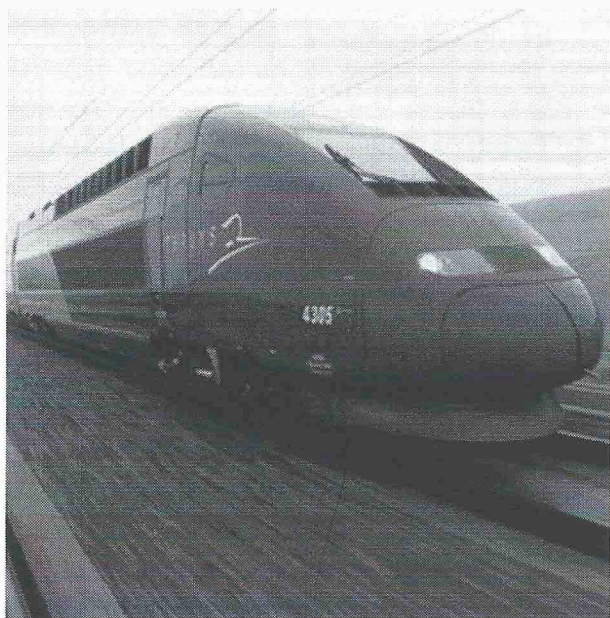
Vertrek vanuit Oostende van de laatste rechtstreekse trein via Brussel-Keulen-Hamburg-Puttgarden naar "*Wonderful Copenhagen*". Eén van de laatste internationale treinen met vertrek uit Oostende...

"(...) Nu is er weer één van de laatste treden in het Oostendse CIWL-gebeuren weggezaagd. Waar vroeger in Puttgarden de trein op de "*Theodore Geuss*"-ferry inscheepte, wordt vanaf oktober 1997 gebruikgemaakt van de nieuwe tunnel om Kopenhagen te bereiken. De oude Belgische treinstellen mogen niet door de (nieuw aangelegde) tunnel rijden, omdat ze géén toiletbak hebben en het noodsignaal niet kan afgezet worden..." (30) aldus de officiële versie.

10. De "Thalys" rijdt dagelijks rechtstreeks vanuit Oostende naar Parijs : december 1997.

In 1995 speelde Oostende zijn tot dan (nog relatief) belangrijke draaispilfunctie inzake Europees treinverkeer goeddeels kwijt. Het jaar daarop was er een directere verbinding Oostende naar Rijsel gekomen.

Enig lobbywerk zorgde dat de N.M.B.S. bereid was te voorzien in een regionale "Thalys"-verbinding! Eerst tweemaal per dag, heen en terug, na evaluatie. Vanaf einde mei 2000 nog eenmaal per dag. In het weekend vanaf het begin: eenmaal; heen om 06.21 uur, terug om 17.55 uur.



Een commentaar van toen uit de pers geplukt:

"De 140km/uur (van Oostende naar Brussel) zijn acceptabel; de meer dan verdubbelde, comfortabele snelheid tussen Brussel en Parijs een revelatie (...)

Prijs : 2.100 fr. Tweehonderd passagiers per rit om rendabel te zijn (...)

En na een aantal opgedoekte internationale lijnen, ligt onze kuststad weer heel wat minder perifeer ten overstaan van de nieuwe, Europese H.S.T.-assen. In 2 uur en 41 minuten sta je vanuit Oostende in de Parijse "Gare du Nord" (31).

Typisch Belgisch, Wallonië kreeg ook een regionale "Thalys"-verbinding via Charleroi en Brussel naar Parijs. Volksvertegenwoordiger G. Vanleenhove die er mede en flink voor geijverd had:

"Door de komst van de "Thalys" naar Oostende blijft het internationale karakter van onze stad als treinknooppunt bewaard (...) Mocht de verbinding lukken, dan in de toekomst ook (van hieruit) nieuwe perspectieven op Thalysverbindingen naar Duitsland?" (32)

Meen hij dat echt? Of was het een uiting in een bevlogen moment? In elk geval, zover is het nooit gekomen. En zal ook nooit komen.

Daarbovenop deed de N.M.B.S. een handige commerciële zet. Zogenaemde "Thalys"-dagen werden, tijdens het weekend van 22 en 23 november 1997, "met ontdekken van een (gloednieuw) "Thalys-treinstel", georganiseerd in het station zelf van Oostende. Met een overweldigend succes. Het sprak tot de verbeelding. Tegen 300 km/uur naar de Lichtstad!...(33).

Niet zonder belang om lezen. "Als gevolg van de "Thalys" paste de N.M.B.S. het uur van vertrek uit Oostende van de internationale trein "Memling" naar Dortmund aan naar : om 15.40 uur" (34). Verdere gegevens ontbreken.

Was die nieuwe lijn wel houdbaar en winst opleverend?

Na een half jaar rijden boekte de "Thalys" vanuit Oostende naar Brussel per maand gemiddeld slechts 4000 mensen, wat zwak is (35).

Een jaar later beterschap. Volgens Stationschef F. Van Brabant:

- in Oostende gemiddeld 25 tot 30 reizigers per dag;
- in Brugge ca. 110 passagiers;
- in Gent ongeveer 80 reizigers.

Per jaar kwam dat neer op zo'n 75.000. En volgens de N.M.B.S. volstond dat om onze "*Thalys*" naar Parijs rendabel te maken (36).

Begin september 2000 constateerde men: ze levert voor het eerst winst op voor de N.M.B.S. en de Franse S.N.C.F. "Maar de routes waarop de "*Thalys*" een omweg maakt richting Oostende en richting Charleroi blijven verlieslatend" (37).

Vanaf 28 mei reed alleen nog maar 's ochtends één stel naar Parijs en 's avonds één stel naar Oostende. Op de verbinding "Brussel-Parijs" veranderde er niets (38).

In oktober 2003 wilde de Franse S.N.C.F. de Waalse as van de "*Thalys Brussel-Parijs*" stopzetten: ze kost handenvol geld en is deficitair. De N.M.B.S. vreesde ook, en m.i. terecht, voor het voortbestaan van de as "*Oostende-Brussel*". Het Kabinet van Minister Johan Vande Lanotte en de N.M.B.S. ontkenden niet dat beide Belgische assen verlieslatend zijn. "Dagelijks vervoeren ze 182 passagiers, waarop ze 125 euro per kop verlies maken. Dat maakt 22.750 euro per dag". Cru gezegd: de Franse spoorwegen hebben niets te beslissen over de Belgische Thalys-stopplaatsen, vond en vindt de N.M.B.S., al is Thalys grotendeels in handen van de Franse spoorwegen.

Johan Vande Lanotte, uit Oostende en toenmalig Minister van Overheidsbedrijven, kondigde "al aan dat de N.M.B.S. haar veto gaat stellen tegen de afschaffing" en dat de N.M.B.S. een reclamecampagne wil lanceren "om de verlieslatende lijnen een nieuwe kans te geven" (40).

Ook de Waalse tranche "*a sauvé sa peau, provisoirement en tous cas*", midden een sfeer van Belgische voorverkiezingen (41).

In 2006 viert de Hoge Snelheidstrein (H.S.T.) Thalys haar tiende verjaardag. Tot dan reisden al meer dan 50 miljoen mensen tussen Parijs, Brussel, Amsterdam en Keulen. De tranche Oostende-Brussel overleeft, om het zo uit te drukken. Maar hoe lang nog?

Op de website "*thalystory.com*" is het tijdperk van de Europese spoorwegverbindingen opzoekbaar. Met bijzondere focus op de voornoemde H.S.T.-lijn Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam (42).

11. "*Oostende-Keulen*" houdt, als voorlaatste, op te bestaan...

Onafwendbaar, triestig om mee te maken. Op zaterdag 14 december 2002 viel de rechtstreekse internationale verbinding met Duitsland van net-even-over-de-grens voorgoed weg... Deze lijn dateerde nog van 1873, toen de eerste slaapwagens ingezet werden (43).

Vanaf 15 december 2002 rijden nu H.S.T.'s tussen Brussel over Keulen naar Frankfurt am Main. De "*Thalys*" dacht alleenheerser te worden over dit traject, maar de Duitse grote concurrent, met al even moderne zogenoemde "*ICE-3*"-stellen, eiste meteen een deel van de koek op (44).

In haar glorietijd beleefde Oostende dagelijks ongeveer zes (!) ritten (heen en terug) naar en van Keulen, dat ruim 962.500 inwoners telt en een belangrijke stad in Noord-Rijn-Westfalen is, gelegen aan de drukbevaren Rijn. Voor een twintigtal conducteurs betekende dit: een gedwongen afscheid van een geliefde spoorwegroute.

Treinbestuurder D. Spillier verwoordde het aldus: "*Oostende verliest geleidelijk haar internationaal karakter*". Na het stopzetten van de R.M.T. en het afschaffen van de treinen naar Wenen en Basel krijgt de verbinding met Duitsland dus ook rake klappen.

Ik moet vaststellen dat het *Depot Oostende* over zijn hoogtepunt heen is en niet méér dan een gemiddeld nationaal treinstation".

En de N.M.B.S. aan het Oostendse stadsbestuur: "Het aanbod aan H.S.T.-treinen is zodanig dat er geen ruimte is voor klassieke treinen" (45).

Nawoord

1. De N.M.B.S. schrapt haar eigen aanbod van internationale nachttreinen!

Voorbijgestreefd! Onrendabel! "(...) Noodgedwongen concentreren we ons steeds meer op *Thalys* en op T.G.V. die wél de concurrentie aankunnen met andere transportmodi en die voldoende comfort bieden voor de klant" (46). Zoals een Directeur zich laat ontvallen: "het nachttreinverkeer (...), het is een trafiek die aan het uitsterven was. Het hogesnelheidsverkeer (H.S.T.) vertegenwoordigt de toekomst" (47).

Een andere grote baas, ditmaal van de "*Compagnie Internationale des Wagons-Lits*" (CIWL), somde drie hoofdredenen op waarom de nachttreinen gedoemd waren om te verdwijnen:

- (1) het niet opnieuw investeren in de infrastructuur die samengaat met nachttreinen;
- (2) de ommezwaai van het cliënteel naar de "*low cost*" vliegtuigmaatschappijen;
- (3) de ontwikkeling (en het tot bloei komen) van de H.S.T. die vele nachttreinen overbodig maken (48).

2. De CIWL houdt ermee op, einde 2003!

Dat was nog een "*coup de théâtre*"!

De "*Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) et des Grands Express Européens*" exploiteerde sinds 1876 (!) nachttreinen op het Europese spoorweginet. Het personeel, de zgn. "*treinstewards*", zorgden voor begeleiding, ontbijt en drank. De CIWL was in Oostende een belangrijke werkverschaffer: de nachttreinen, de stationsbuffetten, de zgn. "*minibars*" (tot 2003), de concessie (tot 1969) voor het uitbaten van het "*Terminus Hotel*" in het station, de R.M.T.-catering en taxfree-shops aan boord, het zgn. "*atelier*" aan de Vaartblekersstraat (tot 2001).

Nog eens, de CIWL was goed ingeburgerd, gunstig aangeschreven en bood gegeerd werk in Oostende aan. Personeel dat machteloos, ook van de CIWL zelf, de ontmanteling moest ondergaan. Tot de liquidatie op 15 december 2003 (49).

3. De link Rijsel (enerzijds), Brugge-Oostende (anderzijds) :

Al jaren en jaren was er vraag naar een vlotte verbinding om Brugge en Oostende met het eigentijdse H.S.T.-netwerk te verbinden.

Pas zeer onlangs kwam een beslissing. Voorlopig in de zomer van 2006 een test met vijf bijkomende rechtstreekse treinen tussen Rijsel-Brugge-Oostende. Met een eerste vertrek op vrijdagavond en de laatste terugkeer op zondagavond. De N.M.B.S. en "*Toerisme Vlaanderen*" ondersteunen het initiatief financieel. Als het aanslaat, komt er een vervolg. De bedoeling is dat "ook via de TGV-verbinding "*Parijs-Rijsel*" mensen voortaan snel de Vlaamse Kust kunnen bereiken. Honderd jaar geleden deed men nog 5 uur en 25 minuten over het traject en het experiment werd toen na vijf maanden stopgezet" (50). Misschien een alternatief voor de kwakkelende "*Thalys Oostende-Brugge-Gent-Brussel-Rijsel-Parijs*"?

Noten

Afkortingen kranten en tijdschriften :

D.M. : De Morgen (dagblad)

DZee : De Zeewacht (weekblad)

Dzon : De Zondag (weekblad)

F.E.T. : De Financieel Economische Tijd (dagblad)

H.L.N. Het Laatste Nieuws (dagblad)

H.V. : Het Volk (dagblad)

K.W.V. : De Krant van West-Vlaanderen (weekblad)

L.L.B. : La Libre Belgique (dagblad)

N.V.D.K.: Het Nieuwsblad van de Kust (weekblad)

O.K. : Oostkust

S.J. : Spoorwegjournaal (tijdschrift)

S.K. : De Streekkrant, ed. Middenkust (weekblad)

S.M. : Le Soir magazine (tijdschrift)

T.D. : Tijdingen (weekblad)

Tips : Tips, ed. Kust (weekblad)

W.K. : Westkust

- (1) Snelverbindingen met treinstellen vroeger en nu, in : S.J.; maart-april 2003, p. 8
- (2) Oostenrijk, Frankrijk, Duitsland, Ierland, Italië, Engeland, Nederland, Spanje en Zwitserland.
- (3) N.V.D.K.; 21 december 1972, p. 65 (e.f.).
- (4) N. Neuckens : Une percée historique pour le système de transport le plus sophistiqué du monde, in : Tunnel sous la Manche, in L.L.B. (supplément); 30 maart 1994, p. 2 en 6.
- (5) Eurostar : un train à 160 km/h sous la Manche, in Le Vif-L'Express (cahier), nr. 46, 18-24 november 1994.
- (6) "La Libre" (L.L.B.)-entreprise ; 22 oktober 1994, p. 2
- (7) Stormweer belet koers van de Jetfoil tegen de Eurostar, in: H.V.; 15 november 1994, p. 8
- (8) De aanslepende kinderziekten van de R.M.T., in : D.M.; 6 ei 1994, p. 18.
- (9) M. Loy : Oostende, uit boot gevallen en trein gemist?, in K.W.V.; 20 januari 1995, p. 6.
- (10) Verkoop vlaggenschip R.M.T.: directie weet van niets, in H.V.; 7 juli 1995, p. 10.
- (11) Oostende wil volwaardig spoorwegknooppunt worden, in: H.V., ed. Oostende-Westhoek; 1 maart 1995, p. 14.
- (12) Fotoönderschrift, in : D.Z.; nr. 12, 24 maart 1995, p. 1.
- (13) Internationale treinen naar kunst afgelast, in : H.V.; 23 maart 1995, p. 11.
- (14) W. Helmoortel : N.M.B.S. knaagt aan navelstreng, in: Dzee; nr. 12, 24 maart 1995, p. 1
- (15) Blijft Wagons-Lits toch?, in : H.L.N., ed. W.K.; 25-26 maart 1995, p. 11.
- (16) G. Walter : Toen mijn vader overleed, was ik op de trein : Wagons-Lits stoot "rollend personeel" af, in : Dzee; 10 oktober 2003, p. 20.
- (17) Exit voor personeel Wagons-Lits, in: Dzee; 19 december 2003, p. 14.
- (18) J.P. Van Acker: Wagons-Lits: werkplaatsen in Oostende, in: Open Monumentendag Oostende 1994, p. 31-35. Zie ook: Wagons-Lits pakt uit met nieuwe producten, in: H.L.N., ed. W.K.; 5 mei 1995, p. 32.

- (19) Petitie voor behoud van internationale treinen, in: H.L.N., ed. W.K.; 29 maart 1995, p. 13. Zie ook T.D.; 5 mei 1995, p. 27.
- (20) Degradatie van onze spoorwegen is begonnen, in : H.L.N., ed. O.K.-W.K.; 25-26 maart 1995, p. 15.
- (21) Wagons Lits pakt uit met nieuwe produkten, in H.L.N., ed. W.K.; 5 mei 1995, p. 32.
- (22) "Oostende in top-30 van de Belgische stations": Stationschef Eric Vanbeckevoort reageert, in : K.W.V.; 31 maart 1995, p. 3.
- (23) Oostende in top-30 van de Belgische stations, 31 maart 1995, p. 3. Eerder gemeld in H.L.N.; 30 april-1 mei 1994, p. 5 (foto).
- (24) R. Driesmans : Internationale treinverbindingen bedreigd door nieuwe HST-lijn, in : H.L.N.; 29 mei 1995, p. 18.
- (25) Oostende wuift internationale verbindingen uit!, in : Tips, 15 juni 1995, p. 44.
- (26) B. Montjobaques : de "*Donauwalzer*" en zijn prestigieuze voorgangers, in S.J.; nr. 2, maart-april 2004, p. 6-20.
- (27) Wij hebben t.b.v. ons overzicht wat vereenvoudigd. Zoals vaak voorvalt in de geschiedenis van de internationale treinen, zijn het beheer, de wijzigende samenstelling en het parcours soms ingewikkeld en moeilijk te reconstrueren.
- (28) B. Montjobaques : o.c., p. 16-18.
- (29) H.V.; 7 juli 1995, p. 10. De te logge structuren speelden alom parten. Typerend is de uitspraak van Marina Willems : "(...) wij werden ergens te veel vanuit Brussel gedirigeerd", in : E. Tourlmain : "Emotioneel worden wij armer en armer", in Dzee; 14 maart 2003, p. 15 (a).
- (30) W. Van Oostveld : De trein zal nooit meer fluiten, in : Dzee; 26 september 1997.
- (31) M. Loy : Thalys is vertrokken, in : Dzee; 19 december 1997, p. 3.
- (32) M. Loy : Internationaal karakter van Oostende, in : Dzee; 19 december 1997, p. 3.
- (33) Snelle Thalys-trein komt naar Oostende, in : H.V.; 19 november 1997, p. 15.
- (34) Van Oostende naar Parijs in 2 uur 41 minuten (foto), in : H.V., 13-14 december 1997, p. 13.
- (35) H.V.; 13-14 juni 1998, p. 13.
- (36) Thalys naar Parijs : denderend succes, in : H.L.N.; 27 november 1998, p. 27.
- (37) Liever sporen dan vliegen, in : H.V.; 7 september 2000, p. 7.
- (38) N.M.B.S. halveert treindienst Oostende-Parijs : na evaluatie, in D.M.; 30 oktober 1999, p. 41.
- (39) Vinck moet Belgische Thalys-routes redden, in : D.M.; 11-12 oktober 2003, p. 40.
- (40) H.L.N.; 11-12 oktober 2003, p. 16. H.V.; 11-12 oktober 2003, p. 33.
- (41) S.M.; nr. 3722, 22 oktober 2003, p. 5.
- (42) Thalys wel op de afspraak : Thalys viert zijn tiende verjaardag, in : Dzon; 28 mei 2006.
- (43) Verdwijnt treinverbinding Oostende-Keulen?, in : Tips; 20 december 2001 (sic), p. 67. Zie ook : Toch geen rechtstreekse treinen naar Keulen, in Dzon; 1 december 2002, p. 7. Alsook : Trein Oostende-Keulen stopt ermee, in Dzee; 6 december 2002, p. 14.

- (44) Oostende-Keulen : een mooi georganiseerde... afbouw?, in S.J.; nr. 6, november-december 2002, p. 5. De ICE is hét paradepaard van de Duitse spoorwegen en reeds meer dan twintig jaren in dienst. Er bestaan verschillende types van ICE, als het ware de tegenhanger van de "*Thalys*". Het zgn. ICE-3 type voldoet aan alle eisen.
- (45) Duitse welkom zal ik missen, in Dzee; 13 december 2002, p. 11.
- (46) D.M.; 25 november 2002. Zie ook : Mediabericht N.M.B.S. d.d. 14 februari 2003, alwaar de (weliswaar officiële) argumentatie nog het bevattelijkst van al is uitgeengezet.
- (47) G. Meeussen : Nachttreinen hebben geen toekomst meer, in : F.E.T.; 19 februari 2003, p. 10.
- (48) L.L.B.; 16 december 2003.
- (49) Zie G. Walters : Toen mijn vader overleed, etc., in : Dzee en K.W.V., extra-editie : Hallo Oostende; 10 oktober 2003, p. 20.
Alsook "Exit voor personeel Wagons-Lits", in Dzee; 19 december 2003, p. 14. Voor wat souvenirs van een personeelslid, zie bv. : Het woord aan R. Brackx (oud-CIWL-conducteur), in Dzee; 12 december 1997, p. 22. Ook in het verenigingsleven van Oostende speelde CIWL een rol. "(...) In 1963 richtte H. Janssens het voetbalelftal van Wagons-Lits op. De ploeg trad aan in het bedrijfsvoetbal en speelde verschillende internationale toernooien, o.m. in Monaco en in het Italiaanse Bologna. In 1990 organiseerde H. Janssens zelf een groot toernooi in thuisstad Oostende (...)" (Overlijden H. Janssens, in : Dzee; 16 juni 2006, p. 31.).
- (50) De link Rijsel-Oostende- Brugge, in : S.K.; 1 juni 2006, p. 3. Zie ook : Spoorlijn extra toeristische troef, in : H.V., ed. Oostende-Westhoek; 29 mei 2006, p. 14.

Emile Smissaert
Lic. historicus