

VAN RADERBOOT TOT EUROSTAR

ANDERHALVE EEUW BRUSSEL-LONDEN

P. VANKEER



Van het exploitatiebegin tot het einde van de tweede wereldoorlog

In 1846 (meer dan 150 jaar geleden dus) startte de Belgische staat tussen Oostende en Dover een veerdienst met stoomboten die aangedreven werden door «schepraderen». De dienstregeling ervan is echter niet te achterhalen want in een spoorboekje van november 1848 staat alleen dat de «*vertrekdagen en -tijdstippen vanuit Oostende zijn aangegeven in de stations*»!

Wanneer we een kwarteeuw overslaan, vinden we in het spoorboekje van oktober

1873 heel wat preciesere informatie. Er zijn twee dagelijkse verbindingen Brussel – Londen, één overdag en één 's nachts.

Brussel-Noord		07.20 's morgens	04.58 's avonds
Oostende	A	09.52	07.30
	V	10.05	08.03
London Victoria		05.45 's avonds	06.30 's morgens

Op het einde van de eeuw, meer bepaald op 1 juni 1897, tellen we vier dagelijkse overvaarten Oostende – Dover.

		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Brussel-Noord		02.21	03.15	08.24	09.00	11.30	20.55
Oostende-Kaai	A	04.41	04.50	10.05	10.39	13.11	22.48
	V	↳	04.57	↳	10.47	13.20	23.08
Dover	V		09.25		15.05	17.45	03.45
London Victoria			11.45		16.50	19.30	05.30

(1) 1e en 2e klas Keulen-Oostende met slaaprijtuigen.
(2) 1e en 2e klas Basel-Oostende met slaaprijtuigen.
(3) Luxetrein Wenen-Oostende (slaaprijtuigen, salon en restaurant).

(4) 1e en 2e klas Basel-Oostende.
(5) Luxetrein Nord-Expres Berlijn-Oostende (slaaprijtuigen, salon en restaurant).

Het valt op dat de twee luxetreinen de as Brussel-Oostende berijden. Bovendien is er maar een klein tijdsverschil tussen de aankomst van de trein in Oostende-Kaai en de afvaart van de veerboot : zeven tot negen minuten! Vermits men België verliet was er geen douanecontrole en werden ook de paspoorten niet gecontroleerd. De stiptheid van de internationale treinen moet blijkbaar geen loos begrip geweest zijn! Voorts dient opgemerkt dat tijdens de zomer van 1904, in de Wenen-Oostende twee keer per week een slaaprijtuig

meeliep vanuit Constantza (aansluiting op de veerboot van Constantinopel) via Boekarest-Boedapest-Wenen, een tweede slaaprijtuig uit Karlsbad (vandaag Karlovy-Vary in Tsjechië) en een derde vanuit Triëste. Triëste behoorde toen nog tot Oostenrijk-Hongarije en was de haven vanwaaruit de pakketboten van de «Lloyd Triestino» diensten onderhielden naar het Oosten en het Verre Oosten. Vlak voor de «Grote Oorlog», op 1 juli 1914, zag de verbinding er als volgt uit :

		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Brussel-Noord		08.06	08.46	11.37	13.13	20.40	
Oostende-Kaai	A	09.52	10.29	13.12	15.01	22.26	
	V	↳	10.47	↳	15.30	23.08	
Dover	V		15.20		19.55	03.45	
London Charing Cross			17.10		22.00	05.43	

(1) Luxetrein Wenen-Oostende-Expres.
(2) 1e, 2e en 3e klas Basel-Oostende met slaaprijtuigen.

(3) Luxetrein Nord-Expres.
(4) 1e, 2e en 3e klas Straatsburg-Oostende.
(5) 1e, 2e en 3e klas Basel-Oostende.

De snelste reistijd Brussel-Londen bedroeg 8 uur 24 minuten. Deze dienst, die als gevolg van de vijandelijkheden opgeschort was geweest, werd in 1919 hervat, maar met slechts één overvaart per dag.

Dienstregeling op 15 juli 1919

Brussel-Noord		10.20
Oostende-Kaai	A	12.44
	V	14.00
Dover	A	18.00
	V	18.45
London Charing Cross		20.45

Die trein omvat afdelingen 1e, 2e en 3e klas Luxemburg-Oostende

en Keulen-Oostende, met slaaprijtuigen van Keulen tot Oostende. Enkele jaren na de oorlog zijn er twee overvaarten per dag.

Dienstregeling op 1 oktober 1924

		(1)	(2)
Brussel-Noord		07.55	11.45
Oostende-Kaai	A	09.45	13.35
	V	10.30	14.15
Dover	V	14.45	18.40
London Victoria		16.30	20.25

(1) 1e, 2e en 3e klas Warschau-Berlijn-Oostende.
(2) Idem Boekarest-Oostende met slaaprijtuigen Istanboel-Oostende of Boedapest-Oostende, afhankelijk van de dag.

Met de terugkeer van vrede en welvaart verschijnen opnieuw de luxetreinen Nord-Expres en Wenen-Oostende-Expres; deze laatste rijdt slechts drie keer per week. De Internationale Slaapwagen Maatschappij legt een nieuwe dagtrein in, samengesteld uit Pullman-salonrijtuigen.

Bovendien vervangt de «Marine belge» (=Belgisch Zeewezen – een officiële Nederlandse benaming heeft die instantie nooit gehad) haar oude raderboten door schepen met schroefaandrijving; deze zijn moderner, sneller en comfortabeler.

Dienstregeling op 2 oktober 1932

Brussel-Noord		08.50 (1)	09.18 (2)	12.46	13.21 (3)
Oostende-Kaai	A	10.26	10.46	14.35	14.48
	V	L>	11.05	L>	14.55
Dover	A		14.25		18.15
	V		15.00		18.47
London Victoria			16.42		20.30

- (1) Wenen-Oostende-Expres. Rijdt op woensdag, vrijdag en zondag. Neemt op woensdag, vrijdag en zondag de slaaprijtuigen mee van de Nord-Expres Berlijn-Oostende.
 (2) 1e, 2e en 3e klas Basel-Oostende. Neemt op maandag, dinsdag, donderdag en zaterdag de slaaprijtuigen mee van de Nord-Expres.
 (3) Keulen-Oostende-Pullman Expres (Pullman-salonrijtuigen 1e en 2e klas).

In de zomer zorgt de «Marine belge» voor een nachtelijke overvaart. Tijdens de zomer van 1939 verliep de dienst vanaf 1 juli als volgt :

Brussel-Zuid		22.00 (1)	23.00 (2)
Oostende-Kaai	A	23.15	00.15
	V	L>	01.00
Dover	A		05.00
	V		05.35
London Victoria			07.20

- (1) behalve op zon- en feestdagen.
 (2) op zon- en feestdagen.

Voor de tweede wereldoorlog beschikte de «Marine belge» over zeven pakketboten (waarvan de modernste de «Prince Baudouin» was). Er werden excursiebiljetten aangeboden tegen verminderde prijs en zonder paspoortverplichting, om het grote publiek ertoe aan te zetten een korte reis naar Engeland te ondernemen. In die jaren kort voor de oorlog verschijnt ook een concurrerende dienst ten tonele, nl. de Brussel-Calais-Pullman Expres. Die trein bestond uit een Pullman-rijtuig 1e klas, een Pullman-rijtuig 2e klas en een slaaprijtuig Berlijn-Calais dat in Brussel van de Nord-Expres was overgenomen. Tot op het einde van de winterdienst 1938-39 reed die exprestrein volgens de onderstaande dienstregeling :

Brussel-Noord		09.03
Calais	A	12.00
	V	12.05
Dover	A	13.20
	V	13.45
London Victoria		15.30

Met die verbinding kon men ruim een uur vroeger in Londen aankomen dan via Oostende. We moeten nog aanstippen dat de overstaptijd in Calais slechts vijf minuten bedroeg... Om van te dromen!

Op 15 mei 1939 werd die trein vervangen door een expres met afdelingen 1e, 2e en 3e klas, alsook een restaurantrijtuig en het slaaprijtuig Berlijn-Calais. Het vertrek uit Brussel-Noord werd vervroegd tot 08.38, terwijl de aankomst in Victoria ongewijzigd bleef om 15.30.

Voor de volledigheid vermelden we nog het bestaan van een dienst Brussel-Londen via Antwerpen-Harwich, geëxploiteerd door de nachtpakketboten van de «London and North Eastern Railway». De NMBS zorgde voor een speciale trein die in Antwerpen-Zuid-Kaai aankwam, nabij de ligplaats van het schip.

Dienstregeling op 15 mei 1939

Brussel-Noord		18.50 (1)
Antwerpen (aanlegsteiger)	A	19.34
	V	19.45
Harwich	A	06.15
	V	07.00
London Liverpool Street		08.38

- (1) behalve op zondag bij vertrek uit Brussel.

Op die verbinding kon men een rustige nacht doorbrengen in een van de comfortabele hutten van de pakketboot. Het overvloedige «breakfast», typisch «British», werd geserveerd aan boord van het restaurantrijtuig tussen Harwich en Londen. De reizigers arriveerden uitgerust, klaar voor een dag werken of de toerist uithangen.

Bovendien waren er vanuit Harwich uitstekende verbindingen naar de steden in het oosten en noorden van Groot-Brittannië, zonder langs Londen te passeren.

Tot slot was er nog een andere dienst, van 1 juli tot 10 september 1939, via Zeebrugge naar Harwich (vertrek Brussel-Noord 21.15, aankomst Zeebrugge 22.50, vertrek 23.10, vertrek Harwich 06.15, aankomst London Liverpool Street 08.38).

Op 3 september 1939 zijn Frankrijk en Groot-Brittannië in oorlog met nazi-Duitsland nadat dit laatste Polen is binnengevallen. Alle diensten zijn opgeschort.
Vermits België zich neutraal opstelt, onderhoudt de «Marine belge» (dienstregeling van 18 november 1939) een beperkte dienst met 3 overvaarten per week : Oostende-Folkestone

op maandag, woensdag en vrijdag;
Folkestone-Oostende op dinsdag, donderdag en zaterdag.
En in het spoorboekje wordt daarbij vermeld : «Voor de uren van de overvaarten en de tarieven dient men zich te wenden tot de voornaamste stations of het Bestuur van het Zeewezen, Wetstraat 90, Brussel.»
Op 10 mei 1940 was België bezet...

Van de hervatting van de dienst in 1945 tot de exploitatie door Eurostar

Uit het spoorboekje van 08.10.45 blijkt dat de veerbootdienst naar Engeland op 22 oktober hervat zal worden volgens de onderstaande dienstregeling :

Brussel-Zuid		07.40 (1)
Oostende-Kaai	A	09.23
	V	10.30
Folkestone	A	17.00
	V	18.30
London Victoria		20.15

(1) Motorwagen 1e en 2e klas; rijdt op maandag, woensdag en vrijdag.

Op 6 mei 1946 wordt dit een dagelijkse verbinding en verloopt ze ook sneller (vertrek uit Brussel om 07.58, aankomst in Londen om 19.00).
Vanaf 7 oktober 1946 keren de veerboten terug naar Dover en rijden er op de as Brussel-Oostende opnieuw internationale treinen.

Dienstregeling op 07.10.46

Brussel-Noord		07.25 (1)	10.35 (2)
Oostende-Kaai	A	09.08	12.00
	V	L>	12.45
Dover	A		16.30
	V		17.20
London Victoria			19.05

(1) 1e, 2e en 3e klas Brussel-Oostende met slaaprijtuigen.

(2) 1e en 2e klas Kopenhagen-Oostende met slaaprijtuigen.

De zomerdienst voor 1947 omvat – zoals voor de oorlog – twee dagovervaarten per etmaal.

Dienstregeling op 04.05.1947

Brussel-Noord		07.25 (1)	11.45 (2)	12.00 (3)
Oostende-Kaai	A	08.51	13.14	13.25
	V	09.45	L>	14.30
Dover	A	14.40		19.25
	V	15.20		20.10
London Victoria		17.00		21.50

(1) 1e, 2e en 3e klas Brussel-Oostende met slaaprijtuigen.

(2) Kopenhagen-Oostende, idem.

(3) 1e, 2e klas Rome-Oostende, slaaprijtuigen Milaan-Oostende.

In de winter van 1947 is er maar één overvaart per dag meer. Vertrek uit

Brussel om 12.00, aankomst in Londen om 20.50.

Daarnaast is ook de dienst Brussel-Londen via Antwerpen-Harwich hervat, maar beperkt tot tweemaal per week.

Dienstregeling op 05.10.1947

Brussel-Noord		14.05	dinsdag en vrijdag
Antwerpen-Zuid-Kaai	A	15.15	
	V	16.00	
Harwich	A	06.00	
London Liverpool Street		09.00	

Die dienst zal enkele jaren later opgedoekt worden.



BROCHURE OOSTENDE-DOVER (1939)

Laten we terugkeren naar de as Brussel-Oostende-Dover-Londen. Voor de jaren 1948 tot 1956 waren de voornaamste kenmerken ervan :
☐ twee dagovervaarten per etmaal gedurende het hele jaar en daarenboven een nachtelijke overvaart in de zomermaanden;
☐ de geleidelijke terugkeer van de grote internationale exprestreinen, die «gedemocratiseerd» zijn. Ze hebben

nog altijd slaaprijtuigen en een restaurant, maar tevens zitplaatsen 1e, 2e en 3e klas, en in een later stadium ligplaatsen;
☐ het afschaffen van de 3e klas op 3 juni 1956;
☐ de elektrificering van de as Brussel-Oostende;
☐ de aanwending van de Noord-Zuid-Verbinding;
 De winterdienst 1956-57 weerspiegelt die kenmerkende eigenschappen.

Dienstregeling op 30.09.1956

Brussel-Zuid		07.43 (1)	08.00	10.23 (2)	11.41 (3)	12.00	12.40 (4)
Oostende-Kaai	A	09.00	09.15	11.40	12.58	13.15	13.58
	V	↳	09.45	↳	↳	↳	14.30
Dover	A		12.30				17.15
(Engelse tijd)							
	V		13.05				18.10
London Victoria			15.05				19.50

Vermits de Engelse wintertijd een uur voorloopt op de Belgische, komt de minimale werkelijke reisduur op 8 uur 5 minuten.

- (1) 1-2 en slaaprijtuigen Athene-Belgrado-Salzburg-Oostende; 1-2 en slaaprijtuigen Kopenhagen-Hamburg-Oostende.
- (2) 1-2 en slaaprijtuigen Interlaken-Oostende; 1-2 Rome-Oostende en slaaprijtuigen Milaan-Oostende.
- (3) Wenen-Oostende-Expres : 1-2 en slaaprijtuigen.
- (4) SAPHIR : dieselstel van de DB, Dortmund-Oostende, 1e klas met supplement.

Op 2 juni 1957 komt de Saphir bij het peloton van de glorierijke TEE's. Tijdens de zomer van 1960 wordt het traject Brussel - Londen door de Saphir ingekort tot 7 uur 42 minuten. Een andere nieuwigheid voor de jaren 60 is de rechtstreekse slaaprijtuigendienst Brussel-Londen : de NIGHT FERRY. De CIWL-slaaprijtuigen van die dienst hebben een kleiner omgrenzingsprofiel om op de

Engelse lijnen te kunnen rijden. Ze zijn vrij kort en omvatten 9 afdelingen met een of twee bedden. Die dienst zal blijven bestaan tot 31 oktober 1980 via Duinkerken-Dover (vertrek Brussel circa 21 uur, aankomst Londen kort na 9 uur). In de jaren 60 groeit het verkeer in die mate dat een 3e dagovervaart nodig is gedurende een deel van de zomer. Voorbeeld : zomer 1966.

Dienstregeling op 22.05.66

Brussel-Zuid		07.00	08.13 (2)	08.17 (3)	11.37 (4)	12.39 (5)	22.58
Oostende-Kaai	A	08.13	09.29	09.34	12.53	13.54	00.07
	V	09.30 (1)	↳	10.15	↳	14.40	00.45 (6)
Dover	A	12.50		13.40		18.12	04.30
(Engelse tijd)							
	V	13.30		14.30		18.55	05.18
London Victoria		15.13		16.02		20.18	06.50

- (1) Die dienstregeling geldt op vrijdag, zaterdag en zondag vanaf 3 juni tot 18 september, en dagelijks vanaf 15 juli tot 29 augustus.
- (2) Tauern-Expres Zagreb-Salzburg-Oostende.
- (3) Trein uit Zwitserland (diverse stations van herkomst) via Basel.
- (4) Dalmatia-Expres Rijeka-Salzburg-Oostende.
- (5) Wenen-Oostende-Expres :
- (6) Die dienstregeling geldt van 24 juni tot 3 september.

De toeloop van reizigers is zo groot dat langere overstaptijden trein - schip nodig zijn. De Saphir-reizigers gingen bij voorrang aan boord van het schip en genoten vereenvoudigde douane- en paspoortcontroles, maar deze trein wordt beperkt tot Brussel en verdwijnt van de as Brussel-Londen.

Later wint het vervoer van reizigers per auto steeds meer aan belang. De Regie voor Maritiem Transport (nieuwe benaming voor de «Marine belge») investeert in «multipurpose vessels», veelzijdige schepen waarmee tegelijk passagiers te voet en reizigers met hun auto kunnen worden vervoerd.

De grote nieuwigheid voor de jaren 80 is de introductie van de «jetfoil» of draagvleugelboot. Een «jetfoil» is een glijboot die boven het zeeoppervlak «vliegt»; de overtocht Oostende-Dover duurt daarmee nog maar 1 uur 40 minuten in plaats van 3 uur 40 minuten met een klassieke ferry. Met deze «luxueuze» dienst (er moet een supplement betaald worden) wil de RMT de concurrentiestrijd aangaan met de vliegtuigmaatschappijen.



BROCHURE OOSTENDE-DOVER (1930)

Dienstregeling op 27.09.1981

Brussel-Zuid		06.00	07.00	08.13 (2)	10.00	11.33 (4)	12.00	12.38 (5)	18.00	23.38
Oostende-Kaai	A	07.16	08.18	09.29	11.14	12.43	13.14	13.55	19.18	01.12
	V	07.35 (1)	08.40 (1)	10.05	11.50 (1)	12.50 (1)	13.50 (1)	14.50	19.45 (1)	01.45
Dover	A	10.15	09.20	12.45	12.30 (3)		14.30	17.40	20.25	05.00 (6)
(Engelse tijd)	V	11.15	09.50	13.32	13.04		15.04	18.20	21.04	06.15
London Victoria		13.06	11.17	15.02	14.36		16.36	19.48	22.36	07.57

(1) Jetfoil. Snelste traject Brussel-Londen in 5 uur 17 minuten.

(2) Die dienstregeling geldt niet op zaterdag en zondag.

(3) Tauern-Expres : Split-Salzburg-Oostende.

(4) Deze jetfoil vaart niet van 16 januari tot 28 februari.

(4) Saphir : Intercity (IC) 1e et 2e klas Keulen-Oostende met supplement.

(5) Wenen-Oostende-Expres.

(6) Folkestone in plaats van Dover.

In de jaren 80 komt de tunnel onder het Kanaal (de «CHUNNEL») in de steigers te staan. Na lange en moeilijke onderhandelingen valt de beslissing dat de aanleg en exploitatie van de Chunnel aan onderscheiden private ondernemingen zullen worden toevertrouwd : «Transmanche Link» en «Eurotunnel».

De spoorwegmaatschappijen zullen tolgeld moeten neertellen om hun treinen (reizigers en goederen) door te tunnel te rijden. De pendeltreinen (shuttles) voor personenauto's, autocars en vrachtwagens van de ene naar de andere Kanaal-oever, zullen geëxploiteerd worden door Eurotunnel.

De jaren 90 : verval en opleving

In het begin van de jaren 90 is de basis van de Chunnel klaar, maar er zal nog veel tijd verstrijken voor de spoorwegexploitatie mogelijk wordt. In die periode luidt de doodsklok over de Regie voor Maritiem Transport. Ze lijkt nog wel erg weerbaar met haar jetfoils en ferry's maar de concurrentie van andere scheepvaart-maatschappijen wordt almaar sterker. Bovendien moeten een aantal van haar schepen in Dover Eastern Docks aanmeren, vanwaar een busdienst de reizigers naar het station van Dover brengt (Western Docks). Die regeling is verre van aangenaam voor de reizigers want ze brengt moeilijkheden en vertragingen met zich. Hieronder de zomerdienstregeling van 1993.



BROCHURE OOSTENDE-DOVER (1993)

Dienstregeling op 23.05.1993

Brussel-Zuid		06.59	08.09	09.59	11.59		14.59	17.59	21.59
Oostende-Kaai	A	08.09	09.18	11.09	13.09		16.09	19.09	23.09
	V	08.25 (1)	09.45 (2)	11.30 (1)	13.25 (1)	13.30 (2)	16.45 (1)	19.30 (1)	23.59 (2)
Dover WD	A	09.05		12.10	14.05		17.25	20.10	
(Engelse tijd)									
Dover ED	A		12.45			16.30			03.30
Dover WD	V	09.35	13.50	12.40	14.35	17.30	17.55	20.40	04.35
London Victoria		11.04	15.33	14.06	16.07	19.03	19.33	22.06	06.30

(1) Jetfoil. Snelste traject Brussel-Londen in 05 uur 05 minuten.

(2) Ferry

1994 is een doorslaggevend jaar voor de RMT. Enerzijds mogen de Belgische jetfoils en schepen niet meer in Dover binnenlopen, anderzijds worden de eerste Eurostar-treinen ingelegd (gemeenschappelijk design van NMBS, SNCF en BR) tussen Brussel en Londen via de Chunnel. Die stellen kunnen rijden met de bovenleidingsspanning van het Belgische net (3 000 V gelijkstroom) de SNCF en de Chunnel

(25 000 V wisselstroom), en zijn verder nog aangepast voor het Britse systeem van de 3e rail (750 V gelijkstroom).

De RMT moet haar toevlucht nemen tot de haven van Ramsgate om Engeland aan te lopen. Hoewel de aankomst er aangenamer is dan in Dover, moet er een bus genomen worden naar het station.

Die toestand blijkt uit de zomerdienstregeling 1995.

Dienstregeling op 28.05.1995

Brussel-Zuid		06.59	07.59	09.59	11.59		14.59	17.59	22.59
Oostende-Kaai	A	08.09	09.09	11.09	13.09		16.09	19.09	00.09
	V	08.25 (1)	09.45 (2)	11.50 (1)	13.45 (1)	13.50 (2)	16.55 (1)	19.30 (1)	00.30 (2)
Ramsgate haven	A	09.00	12.45	12.25	14.20	16.45	17.30	20.05	03.30
Ramsgate station	V	09.32	13.32	13.32	15.32	17.32	18.32	20.55	04.37
London Victoria		11.17	15.17	15.17	17.23	19.17	20.19	22.47	06.30
(Engelse tijd)									

(1) Jetfoil

(2) Ferry

Op dat ogenblik omvat de Eurostar-dienst al vijf retourritten per dag.

Dienstregeling voor de werkdagen op 28.05.95

Brussel-Zuid	07.31	10.28	12.31	17.22	18.56
London (Waterloo)					
(Engelse tijd)	09.43	12.39	14.43	19.39	21.09

Rekening houdend met het tijdsverschil komt dit neer op een reële reistijd van 3 uur 13 minuten tegen 5 uur 18 minuten via Ramsgate met de snelste jetfoil, en 8 uur 18 minuten met de ferry! Op 1 maart 1997 werpt de RMT de handdoek in de ring : haar veerdienst wordt overgenomen door Holyman Sally Ferries. Het zal dus niet verbazen dat de 150e verjaardag van de veerdienstexploitatie België-Engeland door de «Marine belge» in 1996 zonder feestelijkheden is voorbijgegaan! Bij het spoor daarentegen is er reden tot juichen. Op 14 december 1997 wordt HSL nr. 1 in dienst genomen tussen Lembeek en de Franse grens, zodat de reistijd Brussel-Londen wordt ingekort tot 2 uur 40 minuten van stadskern tot stadskern. Met die prestatie kunnen we een belangrijk aandeel op de markt van de zaken- en toerismereizen Brussel-Londen opeisen en een eerbare plaats innemen ten overstaan van de concurrentie van het luchtverkeer. Het Eurostar-aanbod omvat tien retourritten per dag.

Dit overzicht van 150 jaar in vogelvlucht toont aan hoe de techniek is geëvolueerd en welke gevolgen dit heeft gehad voor het openbaar-vervoersaanbod : de stoomtrein en de raderboot, gevolgd door het schip met schroefaandrijving, de elektrische trein en de draagvleugelboot, en tenslotte de Eurostar op Belgische en Franse hogesnelheidslijnen (300 km/h). De snelheid is tot 120 km/h beperkt in de Chunnel (oorspronkelijk was 160 km/h vooropgesteld) en op het Britse spoorweginet (3e rail). De aanleg van een hogesnelheidslijn van de Engelse kust tot Londen zou de reistijd nog met een twintigtal minuten kunnen bekorten, maar er zijn tal van hinderpalen : er zijn enorme kapitalen nodig en de aanleg dwarsdoor het graafschap Kent stelt ernstige milieuproblemen. Die werken zullen misschien in de eerste jaren van het 3e millenium verwezenlijkt zijn. Ze zouden het Eurostar-project op schitterende wijze voltooien. □