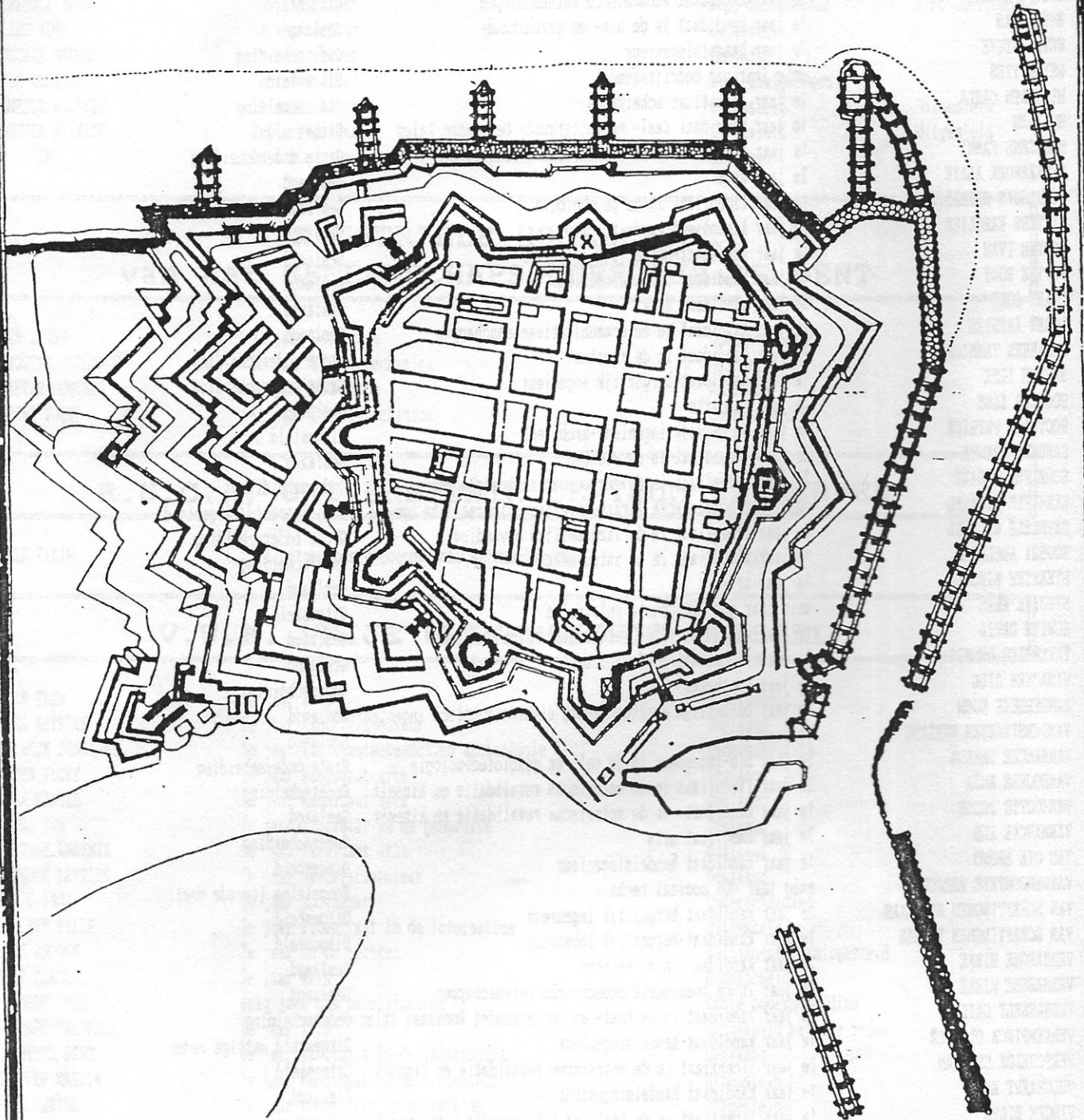


0 40 80 120 160 200 240 280 320 360 400 440 480 toises de france.

OOSTENDE VAN VISSERSDORP TOT INTERNATIONAAL DOOR
GANGSPUNT VAN ZEE-EN SPOORVERKEER. (DEEL 3)



fait et reduit du grand ou petit par J. De Vos de bruges

grave par Wauters.

J. VANDENBERGHEN ERE-HOOFDINGENIEUR NMBS.
OUD-LEERLING KONINKLIJK ATHENEUM 1e LATIJNSE 1942.

De Belgische onafhankelijkheid onder Leopold I. (21-7-1831- 1865).

Op 4 juni 1831 werd prins Leopold van Saxe-Cobourg tot koning der Belgen gekozen.

Op 16 juli 1831 vaarde hij uit Dover naar Calais aan boord van de Britse koninklijke jacht Crusader en werd de volgende dag door de Oostendse burgemeester Lanszweert plechtig ontvangen.

Pas had hij op 21 juli 1831 de eed afgelegd en beloofd de onafhankelijkheid en de onschendbaarheid van het land te eerbiedigen, of Willem I viel het Belgisch grondgebied op 2 augustus 1831 binnen. Koning Leopold moest het Franse leger en de Britse vloot ter hulp roepen.

Een Frans expeditiekorps van 50 000 man snelde het leger van de Schelde onder rechtstreeks bevel van de koning, dat Leuven verdedigde, ter hulp. Na een tiendaagse campagne zwichtten de Hollanders voor de Franse troepen en verlieten het koninkrijk.

Door tolrechten op de Schelde te heffen hield Koning Willem nog steeds zijn greep op de haven van Antwerpen.

Om een verbinding tussen de zee, de Schelde, de Maas en de Rijn tot stand te brengen, werden de ingenieurs Simons en De Ridder op 24 augustus 1831, belast met de studie van de nieuwe spoorwegtechnieken die in Engeland door George Stephenson ontwikkeld werden.

Op grond van hun verslag, besloot de centrale commissie van de Volksvertegenwoordigers op 18 november 1833, een ijzeren weg op te richten, met Mechelen als centrum en lijnen die naar de Pruisische grens, naar Oostende, naar Antwerpen en over Brussel naar de Franse grens zouden voeren.

Het baanvak Brugge-Oostende werd op 28-8-1838 ingereden en de lijn Brussel-Oostende werd op zondag 2 september 1838 in uitbating genomen. Dankzij deze stoomverbinding werd de reis tussen Brussel en Oostende in enkele uren afgelegd. Voorheen moest eerst de postkoets tussen Brussel en Gent genomen worden en vervolgens de trekschuit tussen Gent en Oostende, zij een vijftien uren lange reis.

De trein kwam in een voorlopig eindstation toe, buiten de vestingen, ter hoogte van het voormalig voetbalterrein van V.G. Oostende.

De door Cockerill gebouwde locomotief die " Transit " genoemd werd, had van 20-9-1838 af, Oostende als standplaats.

Op 1 december 1839 werd een 2^{de} voorlopig station binnen de stadsmuren in gebruik genomen.

Wanneer vanaf 1841 ook stoomtreinen tussen Dover en Londen reden, kan men van een trein-schip verbinding naar het vasteland spreken.

In 1844 werd het eerste definitief spoorwegstation op de zuidelijke wal van het tweede handelsdok ingehuldigd.

Al vlug kwam de regering tot het besluit een eigen stoombotendienst tussen Oostende en Dover in te richten. Op 4 maart 1846 had de eerste overvaart onder Belgische vlag plaats met de " Chemin de fer ", een stoempaddelboot (raderschip) dat met noodzeilen uitgerust werd en bemand was met officieren van de " Koninklijke Marine ".

De pakketboten legden aan in de havengeul ter hoogte van de "Vuurschipkaai". De reizigers die de trein namen, moesten per koets of te voet de relatief grote afstand tussen het spoorwegstation en de kaai afleggen.

In de loop van de jaren zal de Oostende-Dover-lijn uitgroeien tot de leidinggevende Kanaalverbinding.

De regering van Leopold II. (1865-1909).

Een eerste houten zeestation werd in 1870 in dienst gesteld naast de nieuwe kaai die gebouwd werd ten behoeve van de pakketbotendienst.

Tussen het spoorwegstation Oostende-Stad en de nieuwe kaai werd een verbindingsspoor aangelegd, dat het stationsplein doorkruiste, dat het de Van der Sweeplein genoemd werd naar de toenmalige hoofdingenieur van de spoorwegen.

In 1873 werden door de " Compagnie Internationale des Wagons Lits " slaapwagens tussen Oostende en Berlijn ingezet.

Alfred Belpaire, op 25 september 1820 te Oostende geboren, kwam in 1841 als ingenieur bij de Staatsspoorwegen in dienst en werd in 1877 tot beheerder benoemd. Hij verwierf wereldfaam met de uitvinding in 1860 van een locomotiefvuurhaard die in staat was de tot hiertoe onbruikbare en prijsgunstige gruiskolen aan te wenden ter vervanging van de duur geworden cokes.

Het slepen van steeds grotere lasten, vereisten het ontwikkelen van locomotieven met groter vermogen. Vanaf 1884 werden expres locomotieven type 6 en 12 uitgerust met reuzachtige overkragende vuurhaarden met een verwarmingsoppervlakte van 6,86 m² in dienst gesteld.

In 1895 werden internationale rijtuigen voor het eerst uitgerust met draaistellen (bogies) van het type " Wagons-Lits ".

Op de Oostende-Dover lijn was het raderschip " Marie-Henriette ", dat in 1893 in dienst kwam, een recordbreker met een snelheid van 22,2 knopen. Daardoor was het het snelste passagiersschip ter wereld.

Op de " Flandre " werd in 1888-1889, reeds de elektrische verlichting aangebracht, slechts 4 jaar nadat de eerste elektrische centrale op het vasteland te Berlijn in gebruik genomen werd.

De " Oostende-Wenen Express ", samengesteld uit luxe rijtuigen, slaaprijtuigen en restauratierijtuigen, werd in november 1894 in dienst gesteld.

Deze trein vertrok om 15,55 h uit Oostende, gaf aansluiting met de boottrein die uit Londen om 10 h 's morgens vertrok en kwam de volgende dag om 16,20 h te Wenen aan, waar een aansluiting met de Oriënt-Express voorzien was.

Om rijtuigen en goederenwagens in internationaal verkeer toe te laten, werd vanaf 1880 de Technische Eenmaking (Unité Technique) van het vrije ruimteprofiel, asafstand enz, te Bern voorgeschreven.

De Belpaire-vuurhaard liet niet toe het vermogen van de locomotieven op te voeren om de steeds zwaarder wordende lasten te slepen. In 1897 bestudeerde een zending onder de leiding van inspecteur-generaal Flamme, de nieuwste tractiemiddelen die in Engeland in dienst waren. De prestaties van de Dunlastair met een diepe vuurhaard van de Caledonian Railways, ontworpen door tractie-ingenieur Mac Intosh, genoten bijzondere bijval en werden gekozen.

In 1900 reden op ons net 4 locomotieftypen met diepe vuurhaarden, waarin de in 1899, door de Belgische industrie op punt gestelde briketten (een onder druk samengeperst mengsel van gruiskool en teer), gestookt werden.

Vanaf 1894 werden sneltreinstellen uit drie-assige rijtuigen samengesteld.

Met de eeuwwisseling breekt de " Belle Epoque " aan. De " High Society " had Oostende, dat door Stephen Liétard als de " Azurenkust " bestempeld werd, als lievelingsoord verkozen. De Oostendse hotelbedrijven verwierven internationale faam en prestige: de Splendid, waar de beroemde Escoffier verfijnde gerechten bereidde, de Plage, l'Hôtel du Phare, de Royal Palace met zijn 600 kamers, die in 1902 een gans verdiep ter beschikking van de Shah van Perzië stelde.

Op de Wereldtentoonstelling van Parijs in 1900 werden luxe rijtuigen van de Slaapwagenmaatschappij getoond. In het boek " L'Orient Express, un siècle d'aventure " hebben Jean des Cars en J.P. Caracalla deze glorierijke periode doen herleven. Nu kan men de reissfeer van de Belle Epoque beleven, in het door de Werhuizen van de Slaapmaatschappij te Oostende gerenoveerd treinstel, dat tijdens de toeristische periode tussen Calais en Venetië terug in dienst gesteld werd.

In 1900 bestelden de spoorwegen 53 nieuwe luxe-rijtuigen aan de " Compagnie des Wagons-Lits ". De koninklijke berline van Leopold II, waarvan de luxeafwerking heden nog te bewonderen is, werd in 1901 gebouwd.

De toeristische pleisterplaats Oostende ontwikkelde zich dankzij het impuls die haar door Koning Leopold II gegeven werd.

In 1904 werd de oververhitting van de stoom op de stoomlocomotieven door inspecteur-generaal Flamme op ons net ingevoerd Hiermee werd hun trekvermogen opnieuw opgevoerd.

Op de scheepswerf Cockerill liep in 1905 de " Princesse Elisabeth ", de snelste turbineboot ter wereld van stapel.

De regering van Koning Albert I (1909-1934).

Als prins was hij reeds ingenomen met de problemen van het zeewezen en de visserij.

Inhuldiging op 1 augustus 1913 van het nieuw station van Oostende Kaai.

Bij het losbarsten van de Wereldoorlog 1914-1918, zal de groei van de Oostende-Dover lijn en van het spoorvervoer een eerste maal afgeremd worden.

In 1914 bestond de vloot uit 10 vaartuigen die operationeel waren: vijf raderboten en vijf moderne turbineschepen waren in de vaart.

Toen de Duitsers op 17 oktober 1914 Oostende innamen, werden de overvaarten stopgezet. De " La Flandre " en de " Leopold I " geraakten evenwel niet weg uit Oostende en werden gedurende de oorlog vernield. De overige vaartuigen werden in Engeland omgebouwd tot troepentransport- of hospitaalschip. Zij zouden 500 000 gewonden en 2 miljoen soldaten verschepen.

Koning Albert vertoefde in De Panne, nabij zijn soldaten die de Duitse aanval op het IJzerfront tot stilstand gebracht hadden.