

SPOREND DOOR NOORDWEST-VLAANDEREN



3692. Ostende. La Gare Maritimee.

FRANS WAEYAERT

Inhoud

De voorgeschiedenis			
Engeland, de bakemat	7	De hernieuwde start	64
België, als jonge natie, legt het eerste spoorwegnet op het continent aan	8	De plechtige inhuldiging	64
De snelle bloei van het spoor	9	Het tweede Brugse station	65
Hoe Brugge op het spoor werd aangesloten		Meer treinen, meer comfort, meer lijnen	
Brugge anno 1835	10	1887-1893	69
Het uitzicht van West-Brugge voor de aanleg van de spoorweg	10	De race tegen de tijd	69
1836: de schuchtere start	11	Oostende-Wien Express	69
1837: hoewel de tijd dringt, is men het te Brugge nog niet eens over de plaats waar het station zal worden opgericht	11	Oostende-Peking	69
1838: het jaar van de grote werken	15	Oostende-Parijs	70
De lijn wordt in dienst genomen	19	Het tweede Brugse station, een politieke miskleun	70
De primitieve spoorlijn wordt geëxploiteerd		De rampe van Oostkamp	71
Het grote ongeval aan de Sneppebrug nabij Gent	22	Een oplossing in zicht	71
Oostende onder treinbereik	22	De pakjesdragers	72
1839-1845: de primitieve uitbating	25	H. Bloeddag	73
De periode van de concessies (1845-1878)		De Staat koopt de private lijnen terug	
De West-Vlaamse spoorwegmaatschappij, een Engelse concessie	32	Het verdwijnen van de private maatschappijen te Brugge	73
Twee vlaamse maatschappijen brengen hun spoor tot Brugge	44	Zee-Brugge	73
Het station Brugge wordt te klein		Brugge-Zeehaven	77
1871-1872: Brugge valt buiten de prijzen	58	Ook de kleine stations worden aangepast aan het toenemend verkeer	78
1873, het plan Marlier	58	Oostende-Kaai I	80
Het plan van minister Beernaert	59	Een spectaculair ongeval te Oostende	81
Architect Schadde wordt aangesteld om het tweede Brugse station te bouwen	60	Een gevangene zonder eten	82
Brugge en Oostende krijgen een tweede station		Grootse bouwwerken veranderen opnieuw het stadsbeeld	
Ronse erfde het eerste Brugse station	61	Het euvel "overwegen"	82
De bouw van het tweede station te Brugge	63	Brugge Sint-Pieters	83
Ook Oostende krijgt een tweede station	63	Oostende Kaai II	85
1884, de spoorwegwet is 50 jaar oud	64	De eerste wereldoorlog	
		De verwoestingen	88
		De draken	90
		Het herstel	91
		De periode tussen de twee wereldoorlogen	
		Na lang aandringen krijgt Knokke een station	92
		Het spoor krijgt een concurrent: de autobus	93
		De nationale maatschappij van Belgische Spoorwegen	93
		De Pulmann treinen	94
		De vistreinen	94
		De stopplaats Brugge-West	96
		Brugge St.-Andries, een internationaal station	96
		De eisen van Heist	97
		Het nieuwe station te Blankenberge	97
		Ontsporing van de sneltrein Brussel-Oostende	98
		Zeebrugge, van halte naar station	99
		Het derde Brugse station	
		De start van de grote werken	100
		Een openbare wedstrijd voor architectuur	101
		De werken	101
		Het nieuwe gebouw	102
		Het wandschilderij in de ontvangsthal	103
		Het einde van de ellende	104
		De inhuldiging van het station	106
		De super-snelle treinen Brussel-Oostende	106
		Een sneltrein rijdt het Oostendse station binnen	107
		De tweede wereldoorlog	108
		Het spoor in de moderne tijd	
		De problematiek ronde de afbraak van het neo-gotisch station	111
		Treze Vyncke vertelt over de Brugse stations	112
		De afwerking van het huidige station	113
		De samensmelting van de stations te Oostende	114
		De rationalisatie van de spoorwegen	117
		Een nieuw vervoermiddel – de elektrische trein	117
		De Saphir	118
		"Cérémonie protocolaire"	118
		100 jaar Brugge-Blankenberge	122
		De automatische treinaanduiders, een primeur voor België	122
		De nieuwe lijn 51 B	122
		Een brug te ver te Oudenburg	123
		Het IC-IR plan	123
		Elektrische treinen tussen Brugge en Kortrijk	124