

Oostende
van
Vissersdorp

tot

Internationaal doorgangspunt

van

Zee- en Spoorverkeer.

C

3

5

Vandenberghen.

Hoofdingenieur.

3

5

Oostende
van
Vissersdorp

tot

Internationaal doorgangspunt

van

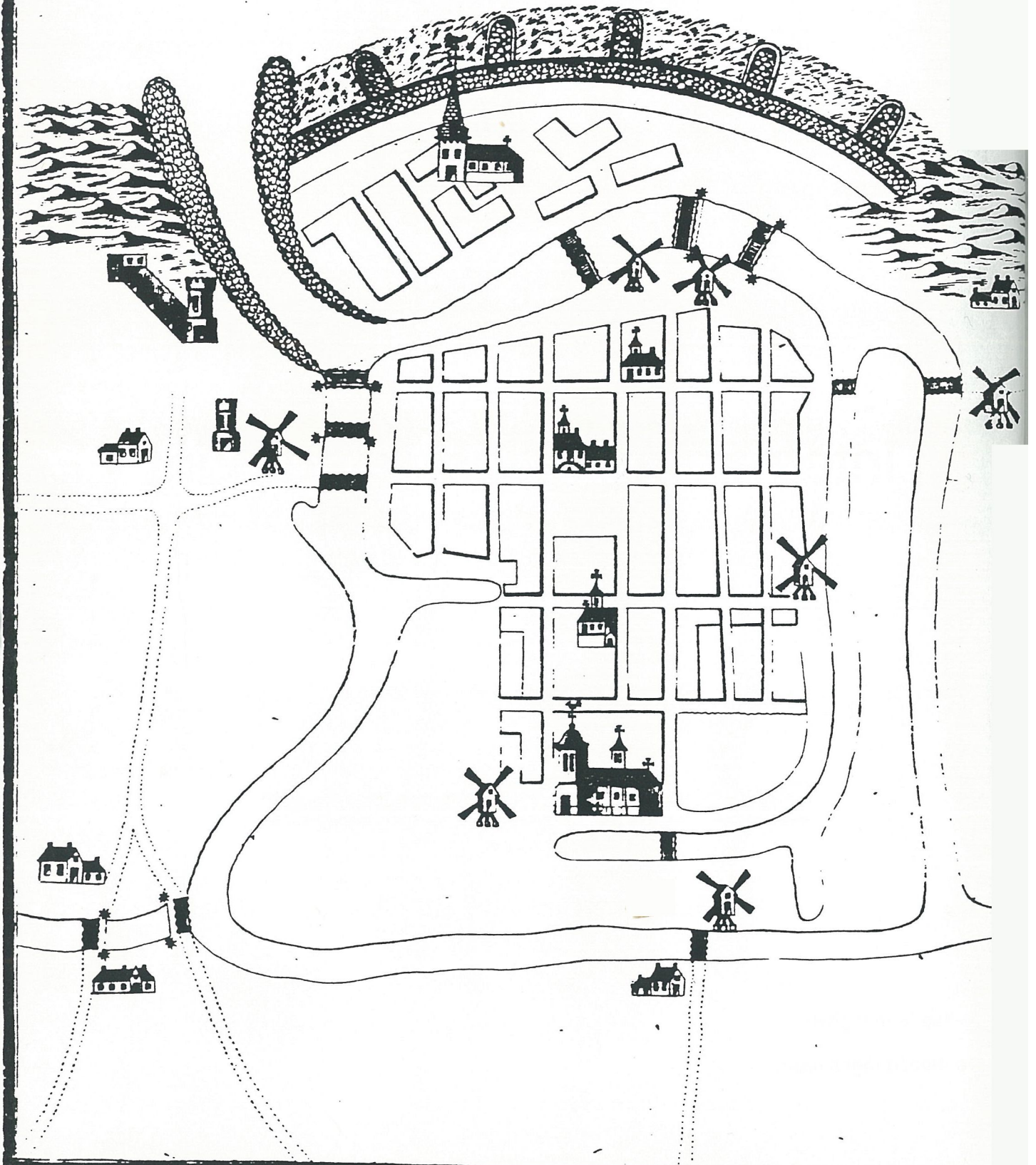
Zee- en Spoorverkeer.

J. Vandenberghe.

Ere Hoofdingenieur.

Plan van Oostende van t' jaer 1123 1. deel blaaz 1.

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



Fait et reduit du grand en petit par J. De Vos de Bruges.

Gravé par Waitors.

1 Oostende

Een voormalig vissersdorp, wiens inwoners door de eeuwen heen in de branding van het internationaal gebeuren gestaan hebben.

Hoe de stad in de wieg gelegd werd.

Met de oorkonde van 28 juni 1267, verleende Margaretha van Constantinopel (1244-1278), in de volksmond " Zwarte Margriet " genoemd, gravin van Vlaanderen en Henegouwen en haar gemaal Guillaume de Dampierre, markies van Namen en Hertog van Vlaanderen, het statuut van vrijstad aan de burgers van Oostende Testerep (Terstreep).

1302: een belangrijke mijlpaal in de sociale ontwikkeling van Vlaanderen.

De bloei van de wolnijverheid had een patriarcale caste van begoede burgers in het leven geroepen die alle rijkdommen naar zich trok. De arbeiders leefden in de grootste armoede en gingen gebukt onder belastingen van allerlei aard. Daardoor ontstonden in Vlaanderen hevige opstanden.

Graaf Guy de Dampierre (1278-1305) koos partij voor de belangen van de gemeentenaars tegen deze van de patriciërs.

In 1296 verklaarde Philips IV de Schone, koning van Frankrijk de oorlog aan Engeland.

Om de bevoorrading van Engelse wol voor Vlaanderens wolnijverheid te verzekeren, sloot Guy de Dampierre op 7 januari 1297, tot grote verbolgenheid van Philips IV, een verbond met Engeland. De dictator Jacques de Châtillon, die tijdens de Brugse Metten (18 mei 1302) ijlings aan de dood ontsnapt was, trok naar Vlaanderen aan het hoofd van de élite van de Franse adel, om de opstandelingen te temmen en Vlaanderen bij Frankrijk in te lijven.

Op II juli 1302, heden Vlaanderens feestdag, werd de Franse cavalerie in de moerassen van Groeninghen, nabij Kortrijk, door met goedendags gewapende Vlaamse gemeentenaren in stukken gehakt en op de vlucht gedreven onder de roep van " Vlaandren ende Leu ".

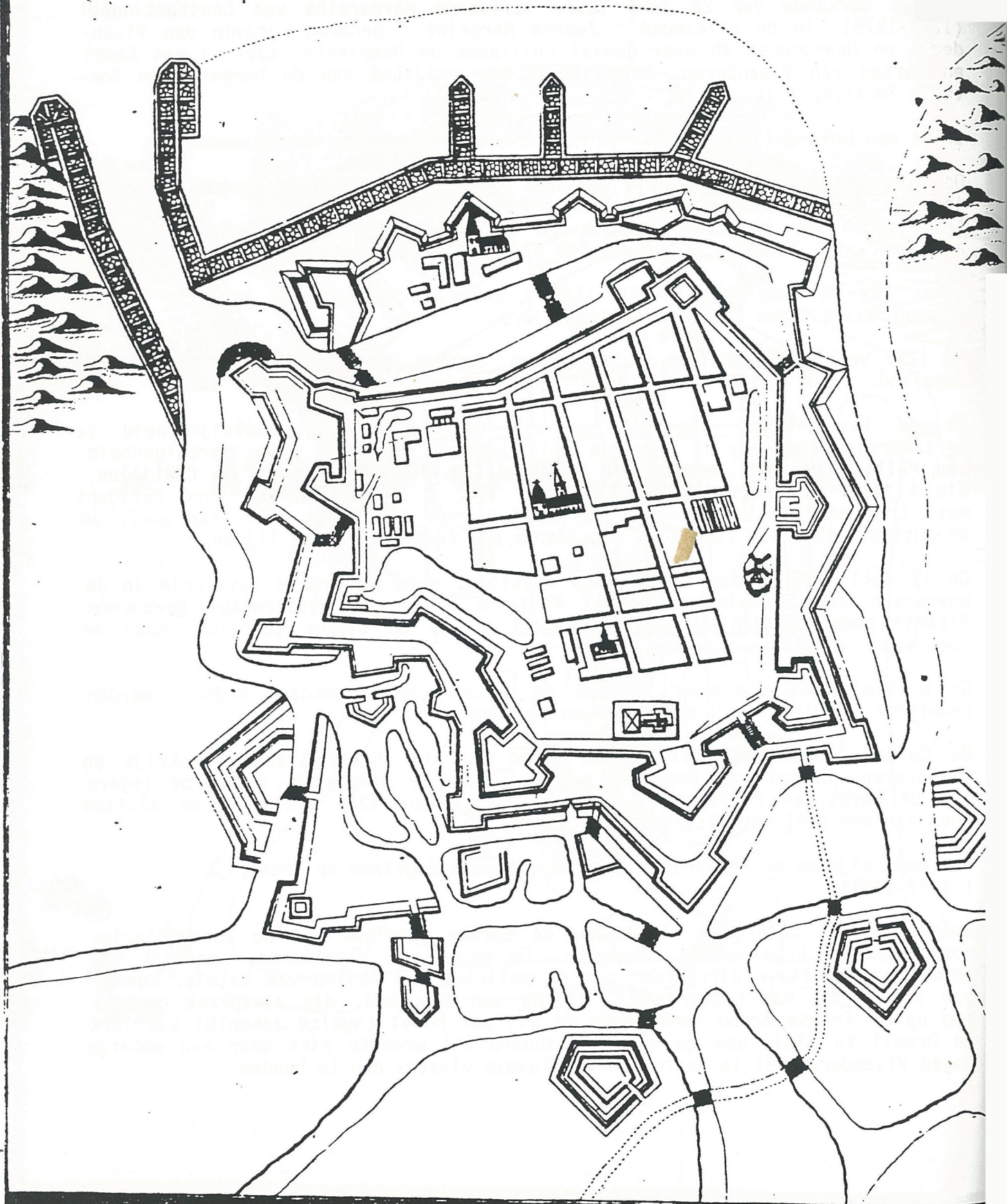
De Oostendenaars die voor Philips de Schone partij gekozen hadden, werden gedurende één jaar van hun privileges ontzegd.

De Gulden Sporenslag stelde geen einde aan de strijd tussen Frankrijk en Vlaanderen. Robert van Bethune, zoon van Guy de Dampierre, moest de legers van de verbolgen Philippe le Bel op 18 augustus 1304 trotseren en afstand doen van een deel van Vlaanderen.

Oostende tijdens de Honderdjarige oorlog tussen Engeland en Frankrijk (1337-1453).

Reeds in 1336 onderging Vlaanderen de eerste gevolgen van de honderdjarige oorlog tussen Engeland en Frankrijk. De graaf van Vlaanderen, Lodewijk van Nevers, de passieve uitvoerder van de politiek van Philip van Valois, koning van Frankrijk, had Edouard III, koning van Engeland, die aanspraak gemaakt had op de Franse troon verdrongen en hij gaf bevel Engelse zakenlui van York en Orwell te Sluis aan te houden. Edouard III wreekte zich door een embargo tegen Vlaanderen uit te vaardigen en Vlaamse vissers aan te houden.

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



Jacob van Artevelde erkende Edouard III als koning van Frankrijk, ter gelegenheid van zijn blijde intrede in Gent op 26 januari 1340. In juni 1340 verschalkte de machtige vloot van Edouard III, 200 Franse schepen die in het Zwin voor anker lagen. De Vlamingen, die op de oevers van het Zwin opgesteld waren, brachten alle voortvluchtenden om.

Oostende ten tijde van de Hertogen van Bourgondië (1363-1506).

Philips de Goede, Hertog van Bourgondië verleende in 1415 aan Oostende de toelating, om voor het eerst stadswallen op te richten.

Ten tijde van Keizer Karel (1506-1555).

Stormen en het tot Brugge indringend zeewater (1502), teisterden de kustbewoners. De polderdijken door de vloedgolven van 5 november 1530 en 20 november 1532 beschadigd, werden in 1533 op bevel van de Keizer hersteld.

Hij begunstigde de Oostendse scheepsbouw en stelde na een kordate tussenkomst bij zijn schoonbroer, de koning van Denemarken, een einde aan de entering van Vlaamse schepen door de Denen.

Tijdens Philips II. (1555-1598).

Er werd besloten de ontoereikende vestingen van de stad Oostende te versterken en de nodige fondsen te verwerven door invoerrechten op de wijn te heffen. Het oudste gekend plan van Oostende dagtekent van 1560.

Op 23 augustus 1566, toen Willem van Oranje, de zopas aangestelde gouverneur van Antwerpen, de stad verlaten had om zich naar Brussel te begeven, riepen de Calvinisten het volk op tot opstand. De beeldstormers gingen te keer te Antwerpen en daarna te Armentières, Yper, Gent, in Zeeland, Friesland enz.

Op 5 juni 1568 werden de graven Egmont en Hoorn op bevel van de Hertog van Alba op het marktplein van Brussel onthoofd. Aldus wilde hij de mislukte tocht van Willem van Oranje, onder het bevel van Lodewijk van Nassau, op de Spaanse tercios te Heiligerlee, wreken.

Uit vrees voor de Engelse kapers durfden de Oostendse vissers in 1569 niet meer uitvaren.

Oostende had partij gekozen voor de prins van Oranje, die in 1572 in opstand kwam tegen het bewind van Philips II. In 1576 liet hij de stad door een modern verdedigingsstelsel beschermen. Een garnizoen deels samengesteld uit Engelse soldaten, vatte post binnen de stadswallen. Op de plaats van het hedendaagse Kursaalgebouw werd de vaargeul aangelegd.

Willem van Oranje werd in 1584 te Delft door Balthazar Geraard vermoord.

In 1585 en 1586 poogde Valentijn de Pardieu tevergeefs de stad Oostende, die voor de zeegeuzen een uitverkoren vluchtoord werd, te veroveren.

In 1587 werd Oostende door Alexander Farnese, Hertog van Parma, gouverneur generaal der Nederlanden en beste strateeg van deze tijd, tevergeefs belegerd. Parma had dankzij zijn militaire behendigheid bij de belegering van de haven van Antwerpen op 17 augustus 1585 de overgave afgedwongen. Met de val van Antwerpen en de sluiting van de Schelde door de Hollanders, vluchtten vele hervormd-gezinden naar Amsterdam die ten koste van Antwerp de toonaangevende beurs werd.

De Aarsthertogen Albrecht en Isabella. (1598-1621).

Maurits van Nassau, tweede zoon van Willem de Zwijger, trok op 19 juni 1600 aan het hoofd van 12 000 soldaten en 3 000 ruiters Vlaanderen binnen, met de bedoeling Oostende te ontzetten. Tijdens de slag van Nieuwpoort op 2 juli 1600, ging Ernest van Nassau de Spaanse troepen te lijf. Aartshertog Albrecht, die zich in de Spaanse voorhoede bevond, werd er gewond. Het uitgeputte Spaanse leger moest de aftocht blazen en verloor 3 000 man.

Maurits van Nassau, scheepste in op de Zeeuwse vloot die voor de Vlaamse kust kruiste. Zijn opzet, Vlaanderen naar zich te trekken mislukte. Integendeel, haar bewoners koesterden vijandige gevoelens tegenover hem.

In 1601 besloot Aartshertog Albrecht, Oostende dat in handen van de Verenigde Provinciën der Nederlanden gebleven was, te heroveren. De belegering begon op 5 juli 1601.

Philips II stuurde in 1602 Ambroise van Spinola, een 33-jarige condottiere, naar Vlaanderen om de nederlaag van zijn Armada te Trafalgar te wreken.

Aartshertog Albrecht vertrouwde aan deze talentvolle ingenieur, die steeds op uit was om roemrijke daden te volbrengen, de bijna onmogelijke taak toe om het bolwerk van Oostende, dat door 7 000 man verdedigd werd en vanuit zee steeds bevoorrad werd, te veroveren. Ondertussen was zijn broer, admiraal Frederik Spinola in een zeegevecht nabij Sluis gesneuveld. Uiteindelijk werd dit nieuwe Troje op 20 september 1604 ingenomen en dit zorgde voor een bijna even grote opschudding, wanneer Spinola, twintig jaren voordien, Antwerpen ten val bracht. Oostende was in een puinhoop herschapen.

Een tiental jaren na deze droevige gebeurtenissen, hadden de Oostendse burgers de gewoonten van de vreedstijd hernomen.

In 1620 werden de vestingen hersteld, de westgeul werd gedempt en de door eb en vloed uitgediepte oostgeul, werd de aanzet van de nieuwe haven.

Op 13 juli 1621 overleed Aartshertog Albrecht te Brussel.

De Spaanse Nederlanden. (1621-1713).

Richelieu, minister van Lodewijk XII (1582-1642) overwoog de macht van Duinkerke te fnuiken, Oostende te vernielen en Blankenberge en Nieuwpoort te bezetten. Bij gemis aan samspraak tussen de geallieerden lukte dit plan niet en dankzij de waakzaamheid van de wacht op de Oostendse wallen, werd op 15 juni 1647 de poging tot overval van Maarschalk Rantzau verijdeld.

Met het verdrag van Münster dat op 30 januari 1648 ondertekend werd, bereikte Philips IV zijn doel, zich van Frankrijk af te zonderen. De Belgen betaalden het gelag. De zeven Verenigde Provinciën van de Nederlanden werden erkend, maar de Schelde, het Zwin en het kanaal van Sas van Gent werden voor alle verkeer van en naar de Spaanse Nederlanden gesloten.

Reeds vanaf 1551 verzorgde de Keizerlijke koerierdienst van Turn en Taxis de overbrenging van de post van en naar Engeland. Dit gebeurde via Oostende of via Nieuwpoort. Naargelang de politieke omstandigheden werd ook Duinkerken en Calais aangedaan. Ingevolge de afzondering van Frankrijk, gebeurde de koerierdienst van Turn en Taxis nu uitsluitend langs Oostende en Nieuwpoort.

Tijdens het bewind van Lodewijk XIV, " Le Roi Soleil " (1643-1715), woedden vier zware oorlogen om het " Europees evenwicht " tegen Frankrijks formidabele kracht te breken: de Devolutieoorlog (1665-1668), de Hollandse oorlog (1672-1678), de Negenjarige oorlog (1688-1697) en de Spaanse Successieoorlog (1700-1713/1714).

In vermeld tijdperk werden Engelse, Spaanse en Italiaanse regimenten te Oostende gekazerneerd.

Het is de avontuurrijke periode van de kapers: vernoemen wij de heldendaden van de Oostendenaars Pasquier de Moor (1614-1684) en zijn zoon Mathias de Moor, bevelhebber van de San Francisco, die een aanval van vlooteenheden van Jean Bart, de beruchte Duinkerke kaper, in de vluchthaven van Oostende afweerde, zonder de Hollandse admiraal Pieter Pieterszoon (Piet Hein) te vergeten.

De toegang tot de haven van Oostende was bemoeilijkt door de aanwezigheid van zandbanken die evenwijdig met de kust liepen, zodat men beroep moest doen op een loods om de haven aan te doen.

In augustus 1638 werd het zeeverkeer naar Oostende door de Hollandse admiraal Van Berchem verlamd, terwijl Martin Tromp een blokkade van de haven van Duinkerke tot stand bracht.

Op 26 februari 1666, was er oorlog tussen Frankrijk en Nederland. In maart 1666 kaaptten de Fransen de " Packet-boat " van Oostende naar Dover.

Op 19 april 1683 werd tussen de Engelse posterijen en de prins Alexander Eugeen van Thurn en Taxis een akkoord gesloten, waarbij de briefwisseling uit Groot-Brittannië bestemd voor de Katholieke Nederlanden tussen Dover en Nieuwpoort in de zomer en Dover en Oostende in de winter, overgebracht werd.

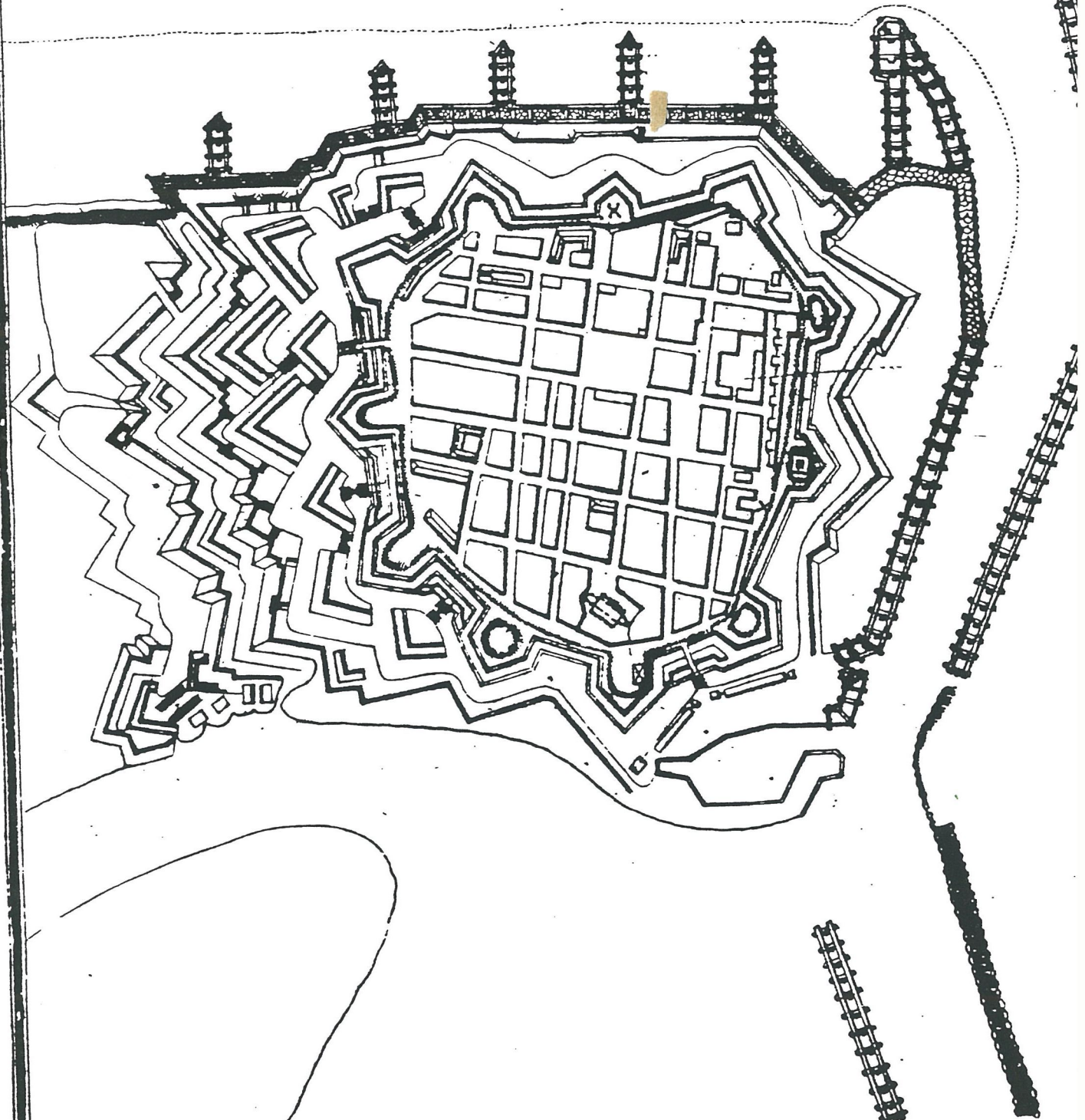
Hiervoor werden drie Engelse mailboten in de vaart gebracht. De boten werden ingezet door de Engelse posterijen. Eerst werden twee overvaarten voorzien, later drie in beide richtingen. Aanvankelijk werd de post te land door koeriers te paard vervoerd. Vanaf 1775 werden de paarden door postkoetsen vervangen. Die vervoerden naast de post ook reizigers. In Oostende gaven de paardekoetsen aansluiting op de zeilpostboot.

De Successieoorlog om de Spaanse bezittingen begon met de zege van generaal John Churchill, hertog van Marlborough. Na de slag van Ramillies op 19 mei 1706, werden de Franse troepen uit Brussel verjaagd en nog hetzelfde jaar werden Antwerpen, Oostende, Menen, Dendermonde en Ath van de Franse bezetting bevrijd. Oostende werd door het escader van generaal Fairburn beschoten en in brand gezet en gaf zich na vijftien dagen strijd over.

Op 11 april 1713, bezegelde het verdrag van Utrecht de verdeling van de Spaanse bezittingen van wijlen koning Karel II van Spanje. De Nederlanden waaronder Doornik, Veurne, Ieper en Menen werden aan Keizer Karel VI van Habsburg toegekend. De Verenigde Noordnederlandse Provincies werden gemachtigd over Oostende en andere bolwerken in Zuidnederland te beschikken, om zich tegen mogelijke Franse aanvallen te beschermen. Dit verdrag is gekend onder de naam Verdrag van de Barrière (15 november 1715).

Hiermede eindigt in ons land het Spaanse tijdperk en breekt de Oostenrijkse periode aan.

20 40 80 120 160 200 240 280 320 360 400 440 480 toises de france.



De Oostenrijkse Nederlanden. (1713-1794).

De bestaande overeenkomsten met Thurn en Taxis blijven geldig en de verbinding tussen Londen en Oostende via Dover wordt heringericht en beperkt tot minstens een overvaart per week. Nieuwpoort wordt niet meer aangedaan.

In november 1722 wordt te Oostende de Oost-Indische Compagnie gesticht. Gewaardeerde stoffen, als thee, zijde en proceleinwaren uit China, werden bij de terugreis door de elf ingezette fregatten op de Oostendse kaaien gelost.

Het onverwacht overlijden van Karel VI op 20 oktober 1740 luidde het begin van de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748).

Lodewijk XV verklaart op 15 maart 1744 de oorlog aan de George II, koning van Engeland. De Franse legers vielen in juni het land binnen en veroverden achtereenvolgens Menen, Knokke, Veurne en Ieper. Na de nederlaag van het Brits-Oostenrijks leger te Fontenoy op 11 mei 1745, vielen alle Vlaamse steden in handen van de Franse troepen.

Het Oostends garnizoen, onder bevel van graaf de Chanclos, was vierduizend man sterk en samengesteld uit Engelse, Oostenrijkse, Hollandse en Hanoverse soldaten. Met wallen in slechte staat en beschikkende over amper 10 oude kanonnen op marieneaffuiten, capituleerde het garnizoen na een beschieting met gloeiende kanonkogels, waarbij een gedeelte van de stad in de vlammen opging, op 23 augustus 1744. De belegering had 18 dagen geduurd.

Lodewijk XV deed op 3 september 1744 een zegevierende intrede in Oostende.

De " geule " op de plaats van het Kursaal werd in 1644 gedempt.

De Vrede van Aken, getekend op 18 augustus 1748, maakte een einde aan de Oostenrijkse Successieoorlog en Oostende werd terug aan Oostenrijk afgestaan.

Tijdens de Zevenjarige oorlog (1756-1763) werd krachtens het Verdrag van Versailles (30 december 1758) de bewaking van onze haven aan een Frans garnizoen toevertrouwd. Deze toestand duurde tot 10 februari 1763.

De postverbindingen werden verlegd naar Vlissingen of Calais. De " London Gazette " van 14 december 1762 meldt dat de postverbindingen terug tussen Dover en Calais en Dover en Oostende hersteld zijn en dat er geen paspoort vereist wordt van de reizigers van " His Majesty packet boat ".

Sedert het Oostenrijks-Frans Verdrag van Versailles (1758), vergenoegde men zich in onze gewesten, het oorlogsgebeuren via de kranten te vernemen. Een ongewoon gevoel dat niet lang zal duren.

Het bewind van Jozef II (1780-1790).

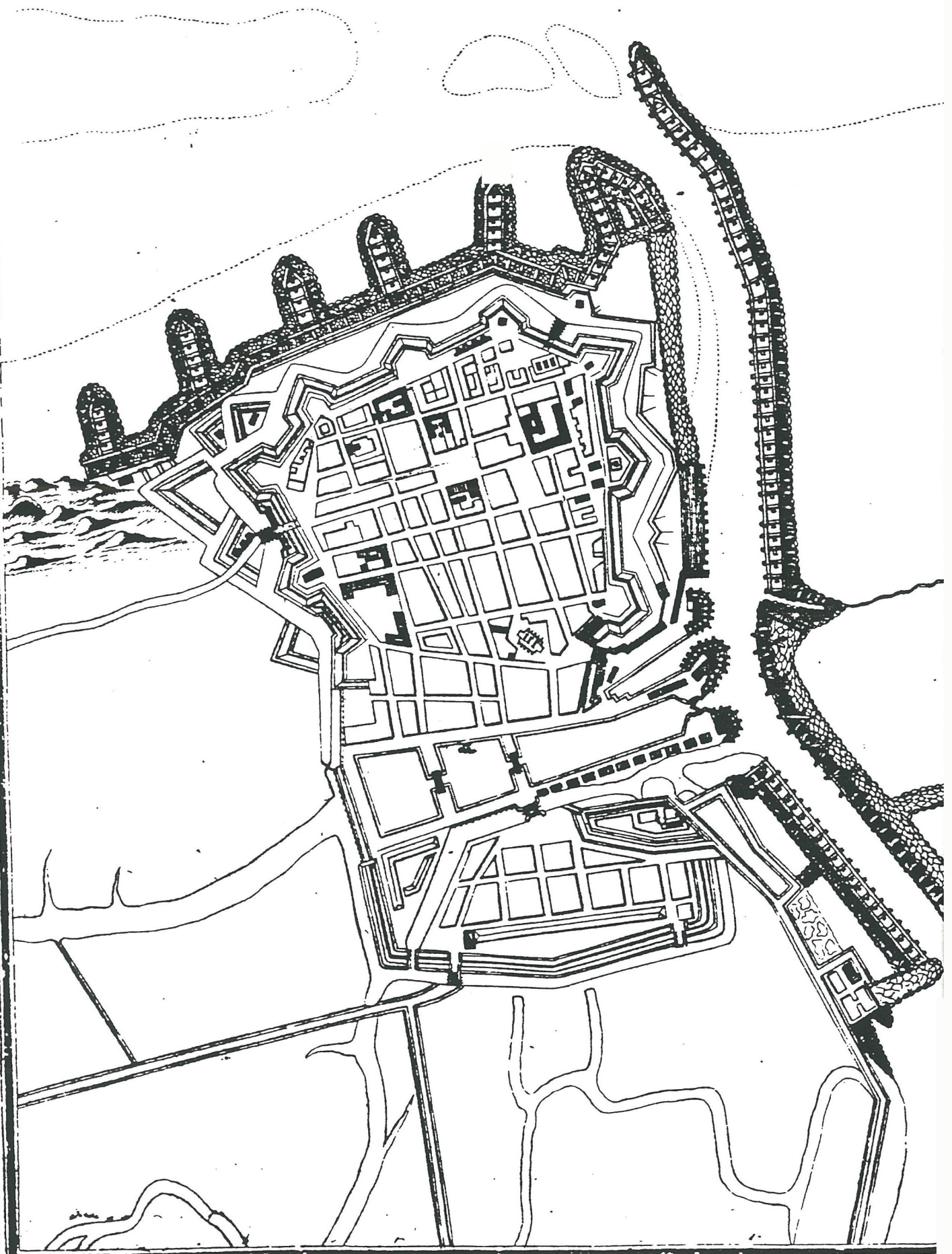
Ter gelegenheid van een bezoek aan Oostende, gaf hij de opdracht de stadswallen af te breken en de grachten gelegen ten Zuiden van de stad te dempen, zodat een nieuwe wijk zich tot de Hazegras kon ontwikkelen.

Tijdens de Onafhankelijkheidsoorlog van de Verenigde Staten van Noord-Amerika van 1779 tot 1783, waren Engeland en Frankrijk met elkaar in oorlog.

De rechtstreekse postverbindingen tussen beide landen waren onderbroken.

De brieven uit Engeland met bestemming Frankrijk werden via Dover-Oostende naar Brussel bezorgd. Hier werd dan voor de verdere behandeling gezorgd.

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 toises de france



fait et reduit du grand en petit par J. De Vos d' Aruges.

grave par Wauters

De Franse Periode. (1-8-1775 - 13-4-1814).

Op 10 augustus 1792 werden de Tuileries door de opstandige Parijzenaars, tegen Lodewijk XVI en zijn Oostenrijkse gemalin Marie-Antoinette, bezet.

Het republikeins Frankrijk, verklaarde op 20 april 1792 de oorlog aan Keizer Frans II van Oostenrijk. De keizerlijke legers werden op 20 september te Valmy verslagen. Op 16 november 1792 werd de Schelde heropend. op 17 november lagen 2 Franse korvetten in de haven van Oostende voor anker. De vrijheidsboom werd op het stadhuisplein geplant en de revolutionaire rode muts werd door vele stadsbewoners zichtbaar gedragen.

Generaal Dumouriez, de overwinnaar van Valmy nabij Jemappes, kwam op 30 januari 1793, op de vooravond van de oorlogsverklaring van Frankrijk aan Engeland en aan de Willem V, stadhouder van de Nederlanden, te Oostende toe.

De kapingen werden opnieuw schering en inslag en de vissers konden niet meer uitvaren.

De Nationale Conventie van de Franse Revolutie riep de hereniging van ons land met Frankrijk uit, met inbegrip van Oostende (9 maart 1793).

Het land werd geteisterd door de gewelddaden die door de sans-culottes gepleegd werden. De plunderingen onder het zingen van La Carmagnole en La Marseillaise vierden hoogtij.

Aartshertog Karel aan het hoofd van een Oostenrijks leger verjoeg de Franse sans-culottes en op 18 maart 1793, werden zij te Neerwinden, dankzij de inzet van Belgische regimenten, op de vlucht gedreven.

Oostende werd van de Franse legers ontzet en de Vrijheidsboom op bevel van ridder de Wapenaer verbrand. Britse troepen namen hun intrek te Oostende en de vesting werd versterkt.

Oostenrijkse legereenheden van Hertog van Saxon-Cobourg werden op 26 juni 1794 te Fleurus door de Fransen verslagen. De republikeinen overspoelden het ganse land en ook Oostende viel in hun handen. De Britse marine beschoot de stad op het ogenblik dat de Franse voorhoede er binnendrong.

Op 1 juli 1794 werd de postverbinding Oostende-Dover door de Fransen afgeschaft. Voortaan moest alle briefwisseling met Engeland over Calais gebeuren.

De kersverse generaal Bonaparte bezocht Oostende voor het eerst op 13 februari 1798, om er de belangrijk geachte militaire vesting te inspecteren.

Op 24 april 1798 werd een landingspoging van Britse troepen te Sas Slijkens door plaatscommandant Muscar verijdeld.

Napoleon werd met de Staatsgreep van 9-10 november 1799 tot het consulaat aangesteld.

De Eerste Consul kwam andermaal op bezoek te Oostende, om een landingspoging op Engeland voor te bereiden. Boulogne werd als hoofdkamp gekozen. Tijdens de jaren 1803 en 1804 werden alle kustgemeenten door Napoleon regelmatig bezocht om er de voorbereidingen voor de invasie te volgen.

Op 27 maart 1802 werd te Amiens vrede gesloten tussen Frankrijk en Engeland en werd de pakketbootdienst Dover-Oostende hervat. Maar reeds op 20 mei 1803 verbrak Napoleon opnieuw de diplomatieke betrekkingen met Engeland. Zelfs tijdens deze korte periode kwam de post, bestemd voor de Belgische departementen in Frans bezit, langs Calais, Parijs en Valenciennes.

De overwinning op 20 oktober 1805 van admiraal Nelson op de verenigde Franse en Spaanse vloeden bij Kaap Trafalgar, stelde tot grote opluchting van de Engelsen en de kustbewoners, paal en perk aan de invasieplannen van Napoleon.

Napoleon en Keizerin Marie-Louise bezochten Oostende op 20 januari en 21 september 1811.

Het fort Napoleon te Oostende werd door Spaanse krijgsgevangenen tussen 1810 en 1812 gebouwd.

Op 11 april 1814 deed Napoleon troonsafstand te Fontainebleau ten voordele van Lodewijk XVIII. Hij werd verbannen naar het Eiland Elba. Oostende werd op 13 april bevrijd.

Met het rondschrift n^r 9 van 29 april 1814 meldde Turn en Taxis dat het postverkeer tussen Oostende en Londen terug hersteld zou worden.

Ingevolge artikel 6 van het verdrag van Parijs (mei 1814), werd het bestuur van de Zuidnederlandse Provincies aan Willem van Oranje toevertrouwd.

De Hollandse periode. (16-3-1815 - 17-11-1830).

De honderd dagen van Napoleon.

Uit het eiland Elba ontsnapt, werd Napoleon op zijn tocht naar Parijs toegejuigd en zijn oude " grognards " schaarden zich terug onder zijn vaandel.

Willem van Oranje liet zich op 16 maart 1815 tot koning der Belgische Nederlanden en van het Groothertogdom Luxemburg uitroepen.

Lodewijk XVIII was ingevolge de terugkeer van Napoleon, uit Parijs gevlucht en vertoefde op 23 maart te Oostende en nam zijn intrek te Gent.

Op 14 juni 1815 viel Napoleon met een samengeraapt leger van 128 088 man België binnen. De botsing met de geallieerde Hollands-Belgische en Engelse strijdkrachten, aangevoerd door Wellington, tegen de avond versterkt door legereenheden van Blücher, vond op 18 juni te Waterloo plaats. Na de veldslag werd de vluchtende Napoleon op het eiland S^t Helena geïnterneerd.

Engelse toeristen kwamen het slagveld van Waterloo bezoeken en namen meer en meer de gewoonte enkele dagen te Oostende te vertoeven. Voor velen onder hen die tot heden slechts de strandkeien van Brighton kenden, waren het baden in zee en ons fijn strandzand bijzonder aantrekkelijk.

Na het ontzetten van de Hollanders uit de Brusselse Warande, tijdens de nacht van 26 op 27 september 1830, verjaagden de patriotten de Nederlandse bezettingstroepen uit vele steden van het koninkrijk.

Zo ontstond op 26 september een hevige rel tussen de Brugse bevolking en het Hollands garnizoen, dat zich naar Oostende terugtrok. Daar kwam het in opstand, nadat het door de Nederlandse officieren in de steek gelaten werd. De Belgische generaal Goethals overtuigde op 26 september 1830 de Nederlanders naar Vlissingen in te schepen.

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 stoompaddeboot (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 gruiscolen 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 reyzachtige 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 zeezeven 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.

Oostende werd herschapen tot etappe-gebied van het Duitse leger.

36 artillerie-batterijen werden tussen Raversijde en Knokke opgesteld. De batterij Deutschland met haar 4 marine kanonnen van 380 mm, met een schietbereik van 55 km was te Bredene opgesteld en de batterij Tirpitz met een bereik van 35 km stond te Mariakerke.

Onderzeeboten, torpedoboten en gewapende trailers schuilden in gewapende betonnen aanlegplaatsen. De kelders van het Atheneum werden ook door de Duitse marine-infanterie versterkt.

De haven werd regelmatig door de Britse Navy bestookt en in de nacht van 9 op 10 mei 1918 zonk de H.M.S. Vindictive in de havengeul.

Mijn moeder, die als jong meisje de bezetting beleefde, wist te vertellen hoe akelig het was, in het holst van de nacht, het doffe "plomp-pang" geluid van de batterijen te horen.

De Belgische Staatsspoorwegen beschikten in 1914 over 4 370 locomotieven, 10 563 rijtuigen en 96 670 goederenwagens. Het spoorwegnet achter de frontlijn werd door de " Militär Generaal Eisenbahndirection Brüssel " met Duits personeel uitgebaat.

De Wapenstilstand, de wederopbouw, de crisis van 1933 en de opkomst van het Nazisme.

Na de Wapenstilstand op 11 november 1918, was ons spoorwegnet ten westen van de lijn S^t Gillis-Waes tot Erquelines in verval. 1 100 km spoorlijnen, 1 419 kunstwerken waren buiten dienst en 30 000 wagens met munitie versperden het net.

Het zou nog tot in 1919 duren eer het eerste van onze schepen terugkeerde. Een groot gedeelte van de haveninstallaties was vernietigd en in de verzande havengeul lagen een aantal scheepswrakken. De dienst kwam daardoor moeilijk op gang.

Voor Oostende, betekende het einde van de oorlog de brutale ineenstorting van de " Belle Epoque ". Met het doven van de lichten van het schouwspel, bleef alleen een door menselijke waanzinnigheid verwoeste stad over.

Toeristen kwamen niet meer om aan zee te kuieren, maar gingen nu in drommen de vernielde gebieden in Vlaanderen bezoeken.

De vervoermiddelen ter zee en te land werden langzamerhand hersteld.

Van 1923 af, tot het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werden er voor het bestuur van het Zeewezen acht nieuwe schepen gebouwd, waarvan nog vijf turbineschepen. De " Prins Baudouin " (1934) was het eerste dieselschip dat op het Kanaal werd ingezet. Het was niet alleen één van de meest moderne en mooiste schepen voor zijn tijd, maar ook nog het snelste handelsschip ter wereld. Tijdens de proefvaarten haalde het 25,25 knopen, goed voor de blauwe wimpel.

Bij de Kanaalvaart bood zich nu een ander cliënteel aan, dat met zijn persoonlijke wagen wenste over te varen. De eerste auto's die zich aanboden, werden reeds vanaf 1926 met een elektrische kraan aan boord gehesen. Op 1 augustus 1936 werd met de " London-Istanbul " het eerste autoveer in de vaart gebracht, die 100 auto's kon vervoeren.

Bij de Staatsspoorwegen bleven er slechts 1 700 locomotieven over, waarvan 70% onbruikbaar waren. Van de 10 563 rijtuigen, had men er in 1919 slechts 1 068 gerecupereerd.

Volgens de bepalingen van het Verdrag van Versailles, werden de Duitsers verplicht 2 000 locomotieven, 3 722 rijtuigen en 61 253 wagens aan België af te staan. Dit omvangrijk park van afgestaan rollend materieel bevond zich, bij gemis aan onderhoud tijdens de oorlogsjaren, in erbarmelijke toestand.

De spoorwegdirectie werd genoodzaakt 200 Engelse locomotieven type 31 in Engeland en 150 typen 38 bij Baldwin in Amerika te doen bouwen, gezien de Belgische locomotiefindustrie niet in de mogelijkheid was binnen de vereiste termijnen het tekort aan tractiematerieel aan te vullen.

Deze toestand betekent het begin van de teloorgang van onze locomotiefbouwers en van de nationale industriebouw van rijtuigen en wagens.

In 1921 werd gesleuteld aan Internationale reglementeringen voor het onderhoud en de uitbatingsvoorwaarden, met name RIC voor rijtuigen (carozzi) en RIV voor wagens (vehiculi). Tevens werd de Internationale Spoorwegunie (UIC) met zetel te Parijs in 1921 opgericht.

Op 31-8-1926 werd de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen opgericht. Zij kende van meet af aan moeilijke tijden.

De crack van 1927 en de crisis die daarop volgde, met de maandenlange uitwijking van honderden locomotieven en duizenden wagens, bevorderen de verdere aftakeling van de voorheen zo bloeiende spoorwegindustrie.

De opflakking van het reizigersverkeer vanaf 1935 gaf nieuwe hoop.

Twee nieuwe locomotieftypen werden door ingenieur Notet in samenspraak met het Consortium van locomotiefbouwers in dienst gesteld. Eén er van, was de gestroomlijnde type 12. Tijdens het badseizoen van 1939 verzekerde zij, via de sedert oktober 1935 ingehuldigde lijn tussen Brugge en het zeestation, de relatie tussen Brussel en Oostende in één uur en verwierf de blauwe wimpel.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog 1940-1944.

Op 10 mei omtreks 4 h 's morgens werd de stad door de Luftwaffe overvlogen. Iedereen wist meteen dat bange dagen in het verschiet waren.

De staf van het Belgisch leger voorzag dat de stad als vluchtoord voor gekwetsten zou dienen .

De kanaalboten konden allemaal praktisch ongedeerd Engeland bereiken. Vele vissersboten stevenden met hun familie en vluchtelingen naar Britse havens.

Op 24 mei werden de 3 tot hospitaal herschepen hotels, waaronder de Splendid, door de Luftwaffe in lichte laai gezet.

Tijdens de nacht van 27-28 mei die de capitulatie van ons leger voorafging, werden door van uit de lucht gedropte magnesiumbrandbommen, het stadhuis op de Wapenplaats, de bibliotheek met de stadsarchieven, de handelshuizen in de Kapellestraat en ganse huizenblokken van de stad in de as gelegd.

De aangebrachte verwoestingen overtroffen deze die tijdens de belegering van 1601-1604 veroorzaakt werden.

Na het begin van de bezetting op 28 mei 1940, werd het station Oostende-Kaai voor het burgerlijk verkeer gesloten en de treinreizigers moesten gebruik maken van het station Oostende-Stad.

Bij de spoorwegen had het oorlogsgeweld aanzienlijke vernielingen aangebracht. Bruggen waren gesprongen, het rollend materieel was naar Frankrijk uitgeweken of vernield. Reeds eind 1940 begonnen de eerste opeisingen van locomotieven door de Reichsbahn. Dit moest de massale inbeslagneming van haar materieel door het Duitse leger, dat in de lente van 1941 de aanval op Rusland voorbereidde compenseren.

1 047 locomotieven ("Leihelokomotiven"), 2 140 rijtuigen, 27 500 wagens met daarbij 31 697 die zich op vreemde netten bevonden, werden geleend!

Sabotagedaden van het verzet en de bombardementen van de geallieerden takelden tegen het einde van de oorlog ons spoorwegnet bijna volledig af.

In Oostende werd het zeestation gedurende de oorlog door het geweld geteisterd en de vleugel waarin de kantoren van het Zeewezen ondergebracht waren, werd vernield.

Tijdens de oorlog lagen de vaartuigen van de Oostende-Dover-lijn eerst aan de kade te Southhampton. Daarna werden zij door de Navy opgeëist en namen aan diverse geallieerde ontschepingsoperaties deel. De " Prince Leopold " werd getorpedeerd bij de landing in Normandië.

De Bevrijding van het land, de wederopbouw, de afschaffing van de stoom .
(8-9-1944 - 20-12-1966).

Op 8 september 1944 verlieten de laatste Duitsers de stad en verkenningsvoertuigen van het Canadees Manitoba Regiment deden hun intrede onder de toejuichingen van de bevolking.

Na het uitvoeren van noodherstellingen door de Britse genietroepen, kon de haven reeds op 26 september 1944 voor de aanvoer van voorraden en materieel voor de geallieerde legers in gebruik genomen worden .

Eind september 1944 was het spoorwegverkeer vanuit Oostende-Kaai voor het militair verkeer operationeel, maar de spoorwegreizigers moesten nog steeds Oostende-Stad gebruiken.

De mislukking van de door Veldmaarschalk Montgomery opgezette luchtlanding te Arnhem had aan de Duitse generaal Zangen tijd gegund om Breskens en het eiland Walcheren tot het zogenaamd Gibraltarbolwerk van de Schelde in te richten. De 9 000 man van generaal Dazer sloten de Scheldemonding hermetisch af en het "nomandslands" reikte tot aan de buitenwijken van Knokke-Zoute.

In het later genoemd Montgomery-dok lagen de aanvalsbotten zij aan zij gemeerd voor de landing op Walcheren. De verdedigingswerken ten Zuiden van de Schelde werden op 3 november 1944 vernield en het door de Duitsers ondergelopen eiland Walcheren werd op 8 november ingenomen. Daarbij werden 8 000 Duitse soldaten gevangen genomen.

Op 28 november 1944 voer een eerste konvooi van 19 Liberty-schepen de Scheldemonding binnen en op 1 december werden de eerste 100 000 tonnen oorlogsbevoorradingsgoederen te Antwerpen gelost. Daarmee werd de uitgerokken bevoorradingsader van uit Cherbourg ontlast en hoopte het opperbevel van de geallieerde legers, Hitler weldra de genadeslag toe te brengen.

Na de bevrijding van het land moest het spoorwegnet dringend terug in dienst gesteld worden om deel te kunnen nemen aan de inspanning van de geallieerden om de krijgsverrichtingen met kracht te vervolgen.

Ondanks de bestoking van de haven van Antwerpen en het spoorwegknooppunt van Luik door meer dan duizend vliegende bommen (V_1) door de Duitsers afgevuurd, vertrokken dagelijks 50 goederentreinen naar het front, van uit Antwerpen.

Op een vooroorlogs effectief van 3 414 eenheden restten er na de bevrijding slechts 2 371 locomotieven, waarvan maar 1 008 rijklaar waren.

500 Amerikaanse en Engelse Liberty locomotieven kwamen het tractie-effectief versterken. Desondanks waren de beschikbare tractiemiddelen ontoereikend en eerste ingenieur Albert Brouckaert, hoofd van de tractieafdeling van de maatschappij werd belast met het coördineren van de militaire transporten en het burgerlijk vervoer. Ten titel van beloning werd hem de " Medal of Freedom " door de Amerikaanse gezant toegekend.

In januari 1945 besloot de NMBS over te gaan tot de aankoop van 300 locomotieven type 29 die in Canada en Amerika gebouwd zouden worden. De 113 locomotieven (type 25 en 26) die tijdens de oorlog door onze locomotiefbouwers onder dwang voor de Reichbahn in bouw waren, werden verder afgewerkt.

Stilaan komt de wederopbouw van ons land op gang en wordt er aan moderniseringswerken gedacht zowel bij de spoorwegen als bij de Oostende-Dover-lijn.

De overvaartdiensten werden terug in dienst gesteld en in 1949 werd de " Car Ferry ", omgedoopt tot " Princes Josephine Charlotte ", de eerste carferry die toeliet dat automobilisten zelf met hun wagen aan- en van boord reden.

Reeds in 1945 stelde de "Nationale Commissie voor de elektrificatie van de NMBS" voor over te gaan tot de elektrificatie van 1 500 km lijnen.

In 1949 worden de eerste elektrische locomotieven gebouwd (20 typen 101) en 2X3 prototypen (Typen 120 en 121).

Het onder rijdraad brengen van de hoofdsporen gebeurt in versneld tempo.

Op 26 juni 1954 werd de elektrificatie van de lijn Brussel-Oostende voltooid. In oktober 1954 werden alle diensten op de lijn door elektrische tractie verzekerd.

De heer Albert Brouckaert, mijn schoonvader, van 1953 tot 1972 Directeur van het Materieel, kreeg de opdracht de stoomtractie af te schaffen ten voordele van de goedkopere diesel en elektrische tractie.

Aan het hoofd van een studiezending trok hij naar de Verenigde Staten, om er de dieseltractie te bestuderen. Enkele maanden later werden Baldwin en General Motors-locomotieven onder licentie in België voor de NMBS gebouwd.

Nieuw elektrisch materieel wordt gebouwd en eind 1957 werden 139 tweeledige motorstellen en 133 elektrische locomotieven in dienst gesteld.

In september 1956 rijden Belgische locomotieven tot Luxemburg. Amsterdam-Brussel-Parijs wordt in 1965 ingereken met vijf meerstroomlocomotieven type 150 geschikt om zonder oponthoud de 3 gangbare spanningen van de naburige netten te aan te wenden. In 1966 verzekeren 8 vierstroomspanningslocomotieven type 160 de relaties tot Keulen.

De elektrische tractiewerkplaats van Schaarbeek, voormalige belangrijke stoomstelplaats, gelegen op het kruispunt van de verbindingen Oostende-Aarlon en Antwerpen-Charleroi nam met de uitbreiding van de elektrificatie van het net in belang toe. Het is daar dat ingenieur René Soenen in 1966, als onmiddellijke chef zijn eerste sporen bij de NMBS verdiende.

De laatste reizigerstrein getrokken door een stoomlocomotief reed op 20-12-1966 tussen Ath en Denderleeuw. De historische rit werd verzekerd door de locomotief 29.013. Op 29 maart 1967 werd het proces-verbaal n^o 209 voor de afvoer van de laatste stoomlocomotieven door mij mede ondertekend!

Om een soepeler commerciële uitbating te bereiken werd de exploitatie van de Oostende-Dover lijn van 1 november 1971 af, toevertrouwd aan de Regie voor Maritiem Transport. Een topprioriteit voor de nieuwe Regie was de modernisering van de vloot en daarmee samengaan de aanpassing van de infrastructuur.

Om tot een economische exploitatie te komen, diende men dus, ter vervanging van de pakketboten en traditionele carferries, over "multi-purpose-schepen" te beschikken, die in de beste omstandigheden tegelijkertijd treinreizigers, personenwagens en zelf zware vrachtwagens konden vervoeren. Vanaf 1973 werden de eerste schepen van genoemd type in de vaart genomen. Met de "Prins Filip" (1992) kreeg de R.M.T. haar eerste super-ferry.

Om aan het trein-schip verkeer nieuwe impulsen te geven, werden er in 1981 twee draagvleugelboten, de "Princesse Clementine" en de "Prinses Stephanie" in de vaart genomen.

In november 1970 sloot het bestuur van het Zeewezen aan bij de groep "Sealink". Op 1 januari 1986 voeren de vaartuigen van de R.M.T. eerst onder de oranje Thorensen kleuren tot de overname door P & O European Ferries op 22-10-1979. De bestaande poolovereenkomst liep na verlengingen tot 31-12-1993.

Van 1 januari 1994 af en voor een periode van vijf jaar wordt de Sally Line de nieuwe poolpartner van de R.M.T. De nieuwe aanleghaven wordt Ramsgate. Daardoor komt er een einde aan 147 jaar geschiedenis "Oostende-Dover-lijn".

De Shuttle, die op 8 mei 1994 doorheen de Eurotunnel in dienst komt, zal ontegensprekelijk wijzigingen in het Oostendse internationaal verkeerspatroon met zich brengen. De tunnel onder het Kanaal is ongetwijfeld het grootschaligste werk van deze eeuw. Door deze nieuwe verbinding wordt het fiere Albion met de wagen in één uur bereikt.

Tijdens het tweede semester van 1994 wordt de Hoge Snelheidsshuttle, die op ons grondgebied vanaf de grens eerst tegen gewone snelheid zal rijden, in de in opbouw zijnde terminal van Brussel Zuid verwacht.

Oud-leerling van het Atheneum René Soenen, die in 1987 tot Directeur van het Materieel van de NMBS benoemd werd, staat in voor het laten ontwerpen van moderne tractiemiddelen voor de nieuwe relaties die vanaf 1995 tussen Oostende, Brugge, Gent en Rijsel tot stand zullen komen.

Hiervoor werd bij de spoorwegconstructeurs een bestelling ten bedrage van 30 miljard frank geplaatst. Het betreft de levering van 120 driedelige motorstellen MR 96 (160 km/h), waarvan 50 met tweespanningsmotoren om Rijsel te kunnen aandoen en 163 internationale rijtuigen type I 11 (200 km/h).

Hoe de verkeersstromen via Oostende in de toekomst zullen evolueren kan momenteel niemand voorspellen. Laten wij duimen voor een gunstige evolutie.

ir. J. Vandenberghe.

 Ere Hoofdingenieur

Bibliografie.

- Ostende, d'un village de pêcheurs à la Reine des Plages.
Marcel Vanhamme-Jean Delporte.

- Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zee-stad Oostende gelegen in Oostenrijks Vlaanderen.
Bowens J.
Brugge. Jozef De Buscher 1792.
(Anatatische herdruk, Familia et Patria, Handzame, 1968).

- Grenskantoor Oostende. Europese postale draaischijf.
Joseph Goes.
Corresponderend lid van de Belgische Academie voor Filatelie.

- Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende.
Ferdinand Gevaert.
Heemkring " De Plate " Oostende.

- Histoire de la Belgique.
Georges-Henri Dumont.
Hachette.