

## Station Oostende(-Kaai)

### Eerste voorlopig station – Oostende-Kaai:

1871 -1904

Architect: Gustaf Deman

### Tweede voorlopig station – Oostende-Kaai:

1904 -1913

### Huidig station:

Oostende-Kaai: 1913–1946

Oostende: 1946 -

Architecten: P. Otten en L. Seulen

### Telegrafische code:

station Oostende Kaai: FSDQ

station Oostende: FSD

**Lijnen:** 50A - (62)



Station Oostende, 2005 (Ref. L2724-02)

## Historische context

De eerste postverbindingen tussen België en Groot-Brittannië begonnen op 8 april 1815 met zeilschepen die onder Engelse vlag voeren. Na de inhuldiging van de spoorlijn Oostende -Brussel in 1838 en de lijn Dover - Londen in 1841, besloot de Belgische regering een Belgische stoombootverbinding te organiseren. Deze verbinding werd in de beginperiode met stoomradarschepen van de Britse posteries uitgevoerd.

Deze bootverbinding was een echte schakel met de treinverbinding vanuit Oostende naar Brussel en Duitsland.

In 1845 werd de Staatspakketbootdienst ingesteld; er werd een dagelijkse dienst georganiseerd door de Belgische Staat en er werden stoomschepen onder Belgische vlag gebouwd.<sup>1</sup> De treinreizigers die van deze pakketbootdiensten gebruik maakten moesten de korte afstand tussen het spoorwegstation Oostende-Stad en de aanlegkaai ofwel te voet ofwel met een koets afleggen.

<sup>1</sup> Zie ook de historische fiche: Maritieme verbinding tussen Oostende en Dover.

In 1865 gaf de militaire overheid eindelijk toestemming om Oostende als vestingstad op te heffen. Hierdoor werd de mogelijkheid geschapen om een verbindingsspoor aan te leggen tussen het station Oostende-Stad, dat zich buiten de vestingen bevond, en de aanlegkade van de pakketboten. Dit verbindingsspoor werd in juni 1871 in gebruik genomen.

Men had plannen om een echt 'zeestation' met hotel (Hotel Terminus Maritime), buffet en koninklijke ontvangsthuis te bouwen. Dit moest vlak naast de aanlegkade van de pakketboten komen en zou dan Oostende-Kaai heten. Het station Oostende-Stad zou vervolgens enkel nog gebruikt worden voor de lokale treinen van en naar Torhout. Deze plannen zouden pas met de bouw van het huidige station in 1913 gedeeltelijk uitgevoerd worden. Tot dan moest men het stellen met voorlopige stations.

## Eerste voorlopig station (1871-1904)

Na aandringen van de stad Oostende werd in 1871 het verbindingsspoor aangelegd tussen het station Oostende-Stad en de kade. Voor het aanleggen van dit verbindingsspoor moesten nieuwe kaden aangelegd worden en een groot deel van de vestingmuur gesloopt worden.



Postkaart van het eerste voorlopig station met daarachter de overkapping van de sporen (Ref. Z00970)

Bij de kade werd een voorlopig kopstation in hout opgericht. Dit station bestond uit twee hoekrisalieten<sup>2</sup>, die verbonden waren door een lage vleugel. Dit gebouw zou ontworpen zijn door architect Gustaf Deman. In 1879 werd ook een overkapping gebouwd die de reizigers moest beschermen tegen weer en wind.

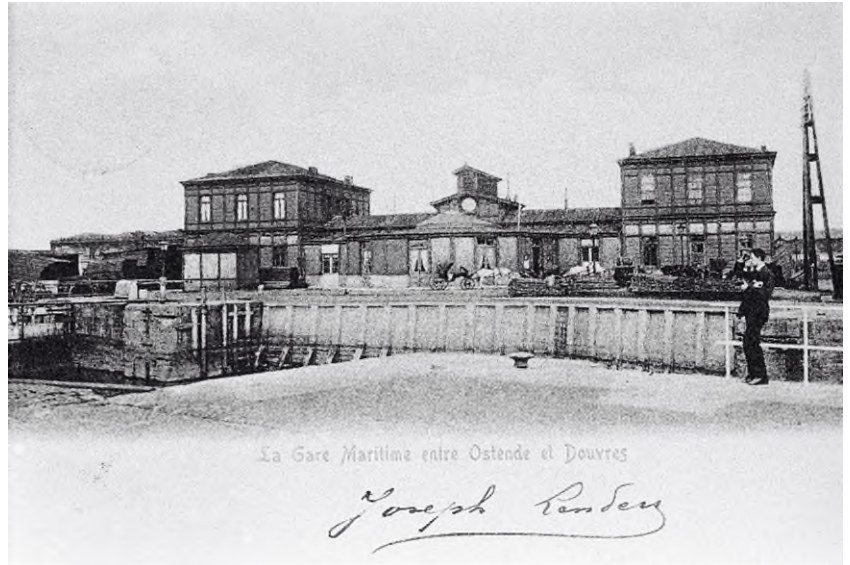
Het idee om de internationale treinen, die aansluiting gaven met de overzetboten naar Engeland, in het station Oostende-Kaai te laten vertrekken en aankomen werd pas vanaf 3 november 1896

doorgevoerd. De druk van de Europese adel was enorm en nadat men een gedeelte van de Franse spuikom gedempt had kon men eindelijk de verbinding met de Pakketbotenkaai maken. Men besloot dan ook om een extra spoor aan te leggen tussen Zandvoorde en het voorlopige station Oostende-Kaai.

<sup>2</sup> Een risaliet is het gedeelte van een gevel dat over de volle hoogte naar voren springt ten opzichte van de rest van de gevel.

## Tweede voorlopig station (1904 – 1913)

Rond 1900 werden er plannen gemaakt voor een groter station. Om de bouwwerken vlot te laten verlopen werd er een tweede tijdelijk station gebouwd op de plaats van het huidige tramstation, dus vlak naast de site van het oorspronkelijke en het huidige station. Dit was een langgerekt houten gebouw.



Postkaart van het tweede voorlopig station (Ref. Z01175)

## Huidige station (1913-)



Postkaart van het huidige station (Ref. Z01666)

is echter eclectisch en heeft ook Franse invloeden.

Het huidige station Oostende-Kaai werd, zoals de voorlopige stations, ontworpen als een kopstation, waarbij de voorkant naar de stad gericht is. De inkomhal werd afgedekt met glas verwerkt in een metalen gebinte en werd langs beide zijden geflankeerd met een toren waarop een tentvormig mansardedak geplaatst werd.

Het huidige station werd ontworpen door de architecten P. Otten en L. Seulen. De bouw begon in 1910 en het volledig nieuwe station werd op 1 augustus 1913 ingehuldigd.

De gevel van het kopstation werd asymmetrisch gebouwd. Het stationsgebouw en het aanleunende Hotel Terminus Maritime werden in een belle epoquestijl gebouwd met invloeden van art nouveau en neorenaissance. De bouwstijl



Inkomhal en loketten van station Oostende-Kaai, jaren 1920 (Ref. Z02990C)

Zowel de inkomhal als de ruimte die toegang gaf tot de pakketboten waren via een beglaasde overkapping verbonden met de perrons. De perronoverkapping bestond uit drie bogen (een boog per twee sporen).

Doordat hier ook de pakketboten aanmeerden werd er langs de dokzijde een grote ontschepingshal gebouwd waarin ook de douane een plaats kreeg. Dit bestond uit een beglaasde metalen constructie. Er werd ook een gang gebouwd in metaal en glas, die de inkomhal verbond met deze ontschepingshal.

Het gebouw wordt geflankeerd door twee torens. Via de linker toren kwam men in de inkomhal van Hotel Terminus Maritime. In deze linkervleugel werd ook een koninklijk salon ingericht dat vanuit de vertrekhal onmiddellijk bereikbaar was.

In het centrale gedeelte van het gebouw was er oorspronkelijk ook een wachtzaal voor de reizigers eerste/tweede klas voorzien.

## De Wereldoorlogen

Bij de aftocht van de Duitse troepen in 1918 werd het gebouw zwaar beschadigd en daarna nooit meer in zijn oorspronkelijke staat terug hersteld.

De oorspronkelijke perronoverkapping in ijzer en glas wedijverde in pracht met die van het Centraal Station van Antwerpen, maar ... sneuvelde in de Eerste Wereldoorlog.

Deze prachtige spooroverkapping werd niet meer terug opgebouwd en in 1930 werden er luifels op de perrons gebouwd. Ook de vernielde beglaasde constructie van de ontschepingshal werd vervangen door een eenvoudige constructie met een plat dak.



Postkaart van de ruïnes na de Eerste Wereldoorlog (Ref. Z00978)

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het station Oostende-Kaai voor reizigers gesloten waardoor alle treinen van en naar Oostende uit het oude station Oostende-Stad moesten vertrekken en aankomen. Het burgerverkeer was tijdens de tweede wereldoorlog zwaar beperkt en overzetsdiensten naar Groot-Brittannië waren er natuurlijk ook niet.



De perronluifels in opbouw, 1930 (Ref. Z07073a)

## Station Oostende

Kort na de Eerste Wereldoorlog in 1919 werd voor de eerste maal het idee op tafel gelegd om de stations Oostende-Kaai en Oostende-stad samen te voegen tot één station. Het bleef toen echter bij een gedachte.

Pas in 1934 werd het idee terug op tafel gelegd en werd er een concretere invulling aan gegeven. In oktober 1935 werden de binnenlandse treinen vanuit Oostende-Stad overgebracht naar Oostende-Kaai.

Maar pas na de tweede wereldoorlog werden alle treinen van Oostende-Stad naar het station Oostende-Kaai omgeleid. Hierdoor werd de naam 'Oostende-Kaai' in 1946 vervangen door de aanduiding 'Oostende'. Het station Oostende-Stad werd vervolgens afgebroken, waardoor dit het enige overgebleven station was in Oostende.

## Modernisering van het station en de omgeving



Nieuwe luifel in station Oostende, 2022 (Ref. B0216-25)

In 2002 werd de volledig nieuwe overkapping van het voorperron afgewerkt waardoor de reizigers droog naar de trein kunnen gaan, maar ook droog de fietsenstalling of de tramhalte kunnen bereiken.

In 2011 werden de plannen voorgesteld voor de bouw van een 11 meter hoge luifel die de perrons zelf overspant. Door de bouw van deze overkapping wilde men de grandeur van de vernielde overkapping terug in herinnering brengen. Deze luifel werd in 2018 voltooid.

De oude ferryterminal, die zijn functie verloren had, werd door een hal met een grote glazen wand vervangen. Hierdoor ontstond er een spectaculair uitzicht op de haven. In deze hal worden tegenwoordig de passagiers van de cruiseschepen ontvangen, waardoor het station opnieuw een poort naar de zee geworden is.

De historische stationshal werd ook in ere hersteld door het plaatsen van een vloer in de originele materialen en het opkuisen van de gietijzeren bogen, waardoor het originele 'Leopold II-blauw' terug zichtbaar werd.

Paul Jacops  
September 2023

## Beknopte bibliografie

**Artikels:** Déplacement des gares de Bruges et d'Ostende, *Revue générale des Chemins de fer*, 01-07-1939, p. 67, K18783

Het samensmelten der beide stations van Oostende, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-10-1939, p.18-22, K7423

La fusion des deux gares d'Ostende, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-10-1939, p.18-22, K7424

BELPAEME L. Oostende. Stationshal weer in Leopold II-blauw. Historisch gebouw wordt in oorspronkelijke staat hersteld. *Laatste Nieuws (Het)*, 17-09-2016, J702111

**Boeken:** DE BOT H. *Stationsarchitectuur in België deel 1, 1835-1914*. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. A24859

DE BOT H. *Architecture des gares en Belgique Tome I, 1835-1914*. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. A24858

GEVAERT F. *Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende*. Oostende : Heemkring "De plate", 1990, 49 p., C3775

WAEYAERT F. *Sporen door Noord West Vlaanderen*. Brugge : Marc De Wiele, 1988, 128 p. C3652

WELTER H. , WAGEMANS S. *Het grote Belgische stationsboek*. Leuven : Davidsfonds 2012, 271 p. , B544616,

*Station Oostende houdt het droog voor zijn klanten*. SNCB, 2002, P329

*Stationsproject Oostende uit de startblokken*. Oostende : Station aan zee, B-Holding, Infrabel, De Lijn, Stad Oostende , 2011, P497707

*Le projet de la gare d'Ostende dans les starting blocks*, Oostende : SNCB, Infrabel, De Lijn, Stad Oostende, 2011, P496187

*Werken parkeergarage en overkapping station Oostende van start*. Brussel : SNCB, Infrabel, De Lijn, Eurostation, Stad Oostende , 2014, P566475

**Internet:** <http://www.naardesporen.be/oostende%20history.htm>

<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/56821>

**Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:**

**Bibliotheekcatalogus:** *station Oostende*

**Museumcollectie:** *station Oostende*