

241 — OSTENDE. La Gare Maritime. ND Phot.



OOSTENDE

TERMINUS VAN DE WESTERLIJN (2)

FRANS WAEYAERT

In dit tweede en laatste deel over de spoorweggeschiedenis van Oostende, zijn we beland in het Oostende van rond de eeuwwisseling. Omdat hier meer en meer scheepvaartlijnen aanlegden, was deze stad uitgegroeid tot een knooppunt in het goederen- en reizigersvervoer.

Nieuwe installaties werden gebouwd en aangelegd, bestaande verbeterd en uitgebreid. Dit bleef zo doorgaan tot in de jaren vijftig de auto en het vliegtuig geduchte concurrenten van de trein werden.

HERINRICHTING OOSTENDE-ZEEHAVEN

In 1870 werden de houten kaaien van het 1e en 2e Handelsdok door een gemetste constructie te vervangen. Zo kon op de zuidelijke oever een goederenspoor aangelegd worden.

Tussen 1877 en 1879 werd een nieuwe vismijn gebouwd aan de zuidelijke oever van het tijdok, het huidige Montgommerydok, en met Oostende-Stad verbonden. Dit nieuwe verbindingsspoor liep van het station langs de Stockholmstraat, rond het 3e Handelsdok naar de Keizerskaai. Vandaar werd het op de noordelijke oever van het 2e en 1e Handelsdok gelegd tot aan de vismijn. Later werd dit spoor verlengd over de Visserskaai tot aan

de huidige «vistrap». Dit bood de mogelijkheid om lange vstreinen samen te stellen. Om het overladen te vergemakkelijken werden verschillende wissels aangelegd. Rond de eeuwwisseling werd het er immers vrij druk omdat hier verschillende scheepvaartlijnen aanlegden. De gasfabriek, die op de plaats van het huidige het Gerechtshof stond, kreeg eveneens een speciaal goederenspoor.

UITBREIDING «OOSTENDE-STAD»

De uitbreiding van het station Oostende-Stad werd in een Koninklijk Besluit (1871) vastgelegd. Uit de vele ontwerpen koos de gemeenteraad het voorstel van de Oostendse architect Felix Laureys. De bouwwerken ervan startten in 1880.

Het aantal sporen werd van drie naar vier gebracht en het geheel kreeg een luifel. De ingang van het station bevond zich aan de Polderstraat, nu Perronstraat; de uitgang aan de kant van het 2e Handeldok ter hoogte van de Kapellebrug. De koetsiers konden voortaan hun reizigers oppikken binnenin het station. Een 40 meter hoge toren kreeg op de vier zijden een verlicht uurwerk. Alhoewel Oostende-Stad een kopstation was, liepen twee sporen door naar Oostende-Kaai. Opdat een trein over het stationsplein zou kunnen rijden, werd de straat afgesloten door draaihekkens.

HET NIEUWE GOEDERENSTATION

De bouw van een goederenstation werd eind van de jaren 80 van de vorige eeuw aangevat. Hiervoor werden er een aantal nieuwe rangeersporen aangelegd en gebouwen geplaatst. Al vlug bleek er een plaatsgebrek te zijn. Het goederenstation kon niet in de breedte uitgebreid worden. Het zat immers geprangd tussen de Spoorwegstraat en de Polderstraat. Een uitbreiding in de lengte werd beperkt door de smalle doorgang onder de brug aan de Koninginnelaan.

Ten zuiden van deze brug werd een locomotievendepot met draaischijf en een metalen waterreservoir voor de bevoorrading van de machines gebouwd. Voor het opstellen van locomotieven en kolenwagens werden vier rangeersporen aangelegd.

EEN NIEUWE HAVENINSTALLATIE

Omdat in Oostende steeds meer en grotere pakketboten aanlegden, keurde de regering al in 1893 een uitbreiding van de haveninstallaties goed. Het plan zou de herinrichting van de haven tot gevolg hebben en vooral voor het spoor nieuwe perspectieven bieden. Het voorzag de bouw van een nieuw station Oostende-Kaai op de pakketbotenkaai, een rechtstreekse verbinding met de lijn naar Brugge, de aanleg van sporenbundels voor de nieuwe haveninstallaties, goederensporen voor de industrie aan het kanaal Oostende-Brugge en de aanleg van Oostende-Zeehaven.

In 1895 werd een gedeelte van de Franse spuikom gedempt zodat een rechtsreeks verbinding tussen het station Oostende-Kaai met de lijn naar Brugge kon worden gemaakt. Op 3 november 1896 werd dit traject in gebruik genomen. De internationale treinen reden vanaf dat ogenblik niet meer naar Oostende-Stad, maar rechtstreeks naar de pakketbotenkaai.

Op 3 februari 1898 werden de eerste aanbestedingen goedgekeurd en op

19 juni 1898 legde Z.M. Koning Leopold II de eerste steen van de nieuwe installaties.

Eind 1903 werd een voorlopig houten stationsgebouw voor Oostende-Kaai opgetrokken aan de westelijke zijde van het stationemplacement. De verbinding met Oostende-Stad werd in 1904 verbroken.

NIEUW ZEESTATION

In 1907 werd het houten gebouw van Oostende-Kaai gesloopt om plaats te maken voor een nieuw station, getekend door de spoorwegarchitecten Otten en Seulen. De bouw startte in 1910 en de officiële inhuldiging vond plaats op 1 augustus 1913. Qua stijl leunden Oostende-Kaai en het aanpalend hotel «Terminus» aan bij het neoclassicisme. De inspiratie werd gezocht in het barokke classicisme van de 17e eeuwse bouwmeester Mansart aangevuld met Louis XVI – en zelfs «art-nouveau» – elementen. Het nieuwe station werd in de lengterichting van de sporen geplaatst. Aan de voorgevel, die naar de stad gericht was, vielen onmiddellijk de twee imposante torens op. Zij telden drie verdiepingen en kregen een piramidevormige dakbedekking. Daartussen zat de wachtzaal die overspannen werd met een gietijzeren boogspant. Deze koepel van glas werd versierd met twee pinakels. De stationsklok in het midden werd versierd met art nouveau-motieven. Het uur van de trein, de boot en... de Oostendenaren!

Naast de rechtse toren, boven de uitgang werd een gelijkaardige koepel geplaatst. Amper een jaar later, bij het begin van de oorlog, werd hij onherstelbaar vernield. In de rechtervleugel bevond zich het restaurant eerste klas, dat toegankelijk was vanuit de inkomhal. Daar het station een belangrijk internationaal kruispunt werd, kreeg het ook een luxueus salon voor het onthaal van hoogwaardigheidsbekleders en koninklijke families. Deze suite werd ontworpen door Clement en is nu het bureau van de stationschef.

Aan de zijde van de havengeul werd een in- en ontschepingshal gebouwd met een glazen dakconstructie die door drie scharnierende bogen gevormd werd. Deze bogen en de koepels aan de voorzijde van het station werden gebouwd door de S.A. des Ateliers de Construction d'Enghien-Saint-Eloi. De in- en ontschepinghal en de inkomhal van het station werden verbonden met de perrons. Zij kregen een identiek glazen dak. Naast glas en gietijzer werd in het station ook heel wat natuursteen zoals blauwe hardsteen uit Soignies, rode Schotse graniet en witte steen uit Euville gebruikt.

Omdat in Oostende steeds meer en grotere pakketboten aanlegden, keurde de regering al in 1893 een uitbreiding van de haveninstallaties goed.



In 1919 groeide de idee om de twee stations Oostende-Kaai en Oostende-Stad samen te smelten en alle verkeer in Oostende-Kaai te concentreren.

In de linkervleugel van het station werd het hotel «Terminus» ondergebracht. Blikvanger in dit hotel was de metalen lift van het merk Jaspar type GM504. Op het uiteinde van de linkervleugel bevonden zich de kantoren van het Zeewezen.

Dit betekende een opmerkelijke besparing op de exploitatiekosten en hierdoor kreeg de stad Oostende de gelegenheid het gedeelte rond het stationsgebouw opnieuw in te richten. De plannen werden pas in 1934 opnieuw uit de kast gehaald.

Na de ravage van de eerste wereldoorlog duurde het enkele jaren vooraleer het station volledig hersteld was, zij het niet meer in zijn oorspronkelijke staat. De spooroverkapping werd niet hersteld, de resten van de metalen gebinten werden gesloopt en het duurde tot in 1930 vooraleer de perrons een nieuwe luifel kregen. De uitgangshal moest het voortaan met een plat dak stellen. De voormalige in- en ontschepingshal werd vervangen door een eenvoudige constructie. De «grootsherd» van Oostende-Kaai is zonder twijfel verloren gegaan tijdens de oorlog.

UITBREIDING OOSTENDE-ZEEHAVEN

In 1906 werd deze handelshaven uitgebreid met een netwerk van havensporen en rangeerbundels aan het Vlotdok en de Diepwaterkaai. Ook tussen de vaart en de spoorlijn naar Brugge kwam een rangeerbundel. De Compagnie Internationale des Wagons-Lits, eigenaar van de slaapwagens, bouwde een onderhoudswerkplaats met spoor aansluiting. En de opkomende industrie langs de vaart naar Brugge kreeg eveneens spoor aansluitingen.

SAMENSMELTING TOT EEN STATION

In 1919 groeide de idee om de twee stations Oostende-Kaai en Oostende-Stad samen te smelten en alle verkeer in Oostende-Kaai te concentreren.

In oktober 1935 werden alle treinen van de lijn Brugge-Oostende omgeleid naar Oostende-Kaai. Dit station werd aangepast : het aantal sporen werd van zes op elf gebracht en naast de drie bestaande perrons werden er vier bijgelegd. Deze laatste waren van het «verhoogde type», zodat het in- en uitstappen gemakkelijker werd.

De uitbreidingswerken vereisten ruimte. Daartoe werden één van de handelsdokken gelegen tussen de stations Oostende-Kaai en Oostende-Stad, het Brandarisdok, de verbindingskom en de verbindingsvaart langs het Maria Hendrikapark gedempt. Tussen de Van der Sweepplaats en Oostende-Kaai werd een brede laan aangelegd waardoor de verbinding met de stad aanzienlijk verbeterde.

Naast het uitbreiden van het aantal sporen en perrons in het station Oostende-Kaai was het tevens noodzakelijk om de overige spoorinstallaties te vergroten. Ten zuidoosten van de De Smet-De Naeyerbrug werden twee uitwijkbundels aangelegd, de ene met 17, de andere met 10 sporen. De totale lengte van deze wijksporen bedroeg ongeveer 10 kilometer.

Tussen het reizigersstation Oostende-Kaai en een nieuw depot te Oostende-Zeehaven

werden 5 kilometer sporen aangelegd voor het verkeer van locomotieven. Naast de De Smet-De Naeyerbrug werd een verhoogd elektrisch seinhuis met 80 krukken gebouwd, de huidige blokpost 63. Er kwam een nieuwe rijtuigwerkplaats binnen de aanhorigheden van Oostende-Zeehaven én een nieuwe loods voor locomotieven ter vervanging van het oude depot van Oostende-Stad. Oostende beschikte op dat moment over 24 locomotieven.

Op 13 september 1934 werd een nieuwe vismijn op de Vuurtorenwijk in gebruik genomen. Op de beide oevers van het Visserijdok werden sporen aangelegd. In de nabijheid van de vismijn werd een overdekt goederenstation met twee sporen gebouwd voor het laden van de viswagens. De vistreinen reden via de Voorhavenbrug naar Oostende-Zeehaven om vervolgens de lijn naar Brugge te volgen. Op de Voorhavenbrug kruiste het spoor het tramspoor van de kustlijn.

Ook het Zeewezendok werd uitgebreid en gemoderniseerd. Er werden sporen gelegd langs het dok en op de Oosteroever. Deze laatste sporen waren nodig voor de bevoorrading van de pakketboten.

De nieuwe dokken namen de diensten van de oude Handelsdokken en de oude vismijn over waardoor de sporen in de stad geen nut meer hadden. Na de sloop van «de Cierk» (de oude vismijn uit 1879) in 1936 werden deze sporen dan ook opgebroken.

Na de tweede wereldoorlog werd met man en macht gewerkt om de opgelopen vertraging van de werken in te halen. Vanaf 5 april 1946 werd Oostende-Stad gesloten voor het reizigersverkeer. Tussen Snaaskerke en Oostende-Kaai werd een nieuw tracé in gebruik genomen voor de lijn naar Torhout. Op het oude baanvak tussen Oostende-Stad en Snaaskerke reden enkel nog goederentreinen.

In 1951 werd het nieuwe goederenstation aan de Conterdamkaai in gebruik genomen. Dit betekende dat de samensmelting voltooid was. Oostende-Stad werd in 1956 gesloopt. De sporen die het station verbonden met de lijn naar Torhout werden opgebroken en in het tracé werd de autosnelweg aangelegd.

Op 26 juni 1954 werd de elektrificatie van de lijn Oostende-Brugge voltooid. Vanaf oktober 1954 werd hierop door alle treinen elektrisch gereden.

CONCURRENTIE

De spectaculaire groei van de auto betekende een lelijke streep door de rekening van zowel het reizigers- als het goederenvervoer per spoor. Vanaf 1955 reed er op de lijn naar Torhout enkel nog 's morgens en 's avonds een pendeltrein. Deze lijn werd in 1963 dan ook definitief gesloten. De haven kreeg steeds minder wagens te verwerken zodat er een aantal goederensporen werd opgebroken. Nadat op 6 maart 1988 de laatste vistrein vertrokken was, werd ook de spoorinfrastructuur aan de vismijn ontmanteld.

In de jaren 70 kregen ook de internationale treinen een geduchte concurrent : het vliegtuig. De autoslaaptreinen naar Milaan en München en de nachttreinen met klinkende namen als «Tauern Express», «Oostende-Wien-Express», «Dalmatia Express»,... moesten aan succes inboeten en werden afgeschaft of smolten samen met andere bestaande treinen. Oostende behield enkel zijn verbinding met Keulen en tijdens het zomerseizoen een deel van de Oostende-Wien-Express.

De oprichting van de pakjesdienst ABX betekende het einde van het goederenstation aan de Conterdamkaai. In september 1994 sloot ook dit deel van het station zijn deuren.

Op 17 december 1997 werd Oostende aangesloten op het Europese hogesnelheidsnet door een Thalysverbinding met Parijs. Tweemaal daags naar Parijs en terug, de lichtstad op 2 uur en 48 minuten van de Koningin der badsteden! □

De spectaculaire groei van de auto betekende een lelijke streep door de rekening van zowel het reizigers- als het goederenvervoer per spoor.

