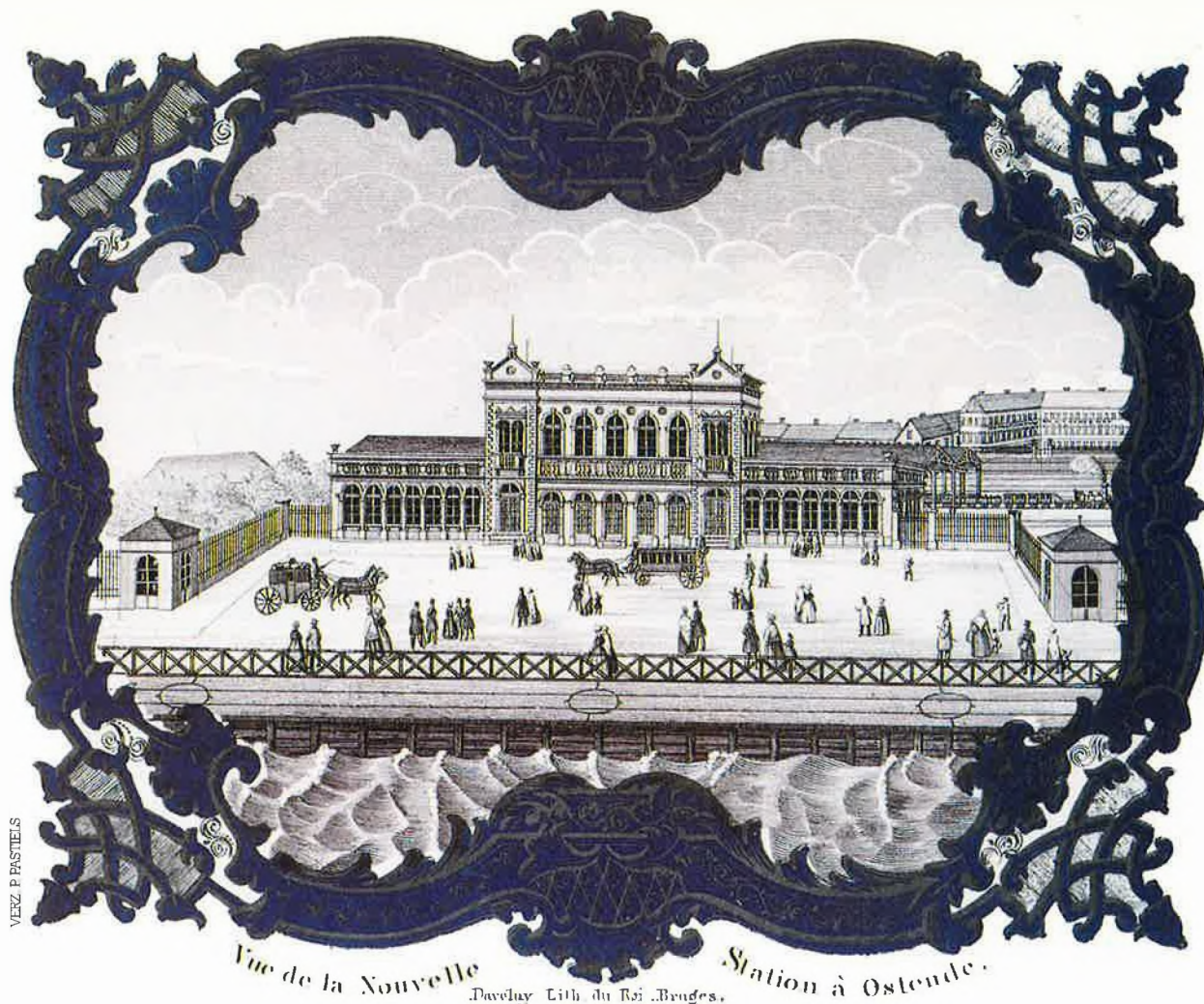




OOSTENDE

TERMINUS VAN DE WESTERLIJN (1)

FRANS WAEYAERT

Toen vorige eeuw plannen werden gemaakt om in België een «ijzeren weg» aan te leggen, werd Mechelen het centrale punt van dit nieuwe transportmiddel.

Op 5 mei 1835 stopte hier de eerste trein vanuit Brussel. Als eindpunt van de westelijke tak opteerde men voor Oostende (cfr. wet van 1 mei 1834). België werd meteen een stuk mobieler!

VAN MECHELEN NAAR OOSTENDE

De plannen voor de aanleg van de spoorlijn Mechelen – Oostende werden in maart 1836 voorgelegd aan de Senaat. Het «stoomtuig» kwam meteen een stap dicht bij Engeland!

Een jaar later waren landmeters al druk in de weer tussen Brugge en Oostende om de loop van deze nieuwe lijn uit te zetten. De eerste sporen werden te Jabbeke aangelegd en de bouw van de spoorwegbrug over het kanaal Plassendale – Nieuwpoort werd aangevat.

Op 17 mei 1837 meldde de Gazette van Brugge :

«Het plan van de aanlegplaats van den ijzeren weg te Oostende is insgelijks aan de regeering en aan de kamer van koophandel der stad ter inzage gezonden. Den ijzeren

weg loopt in Oostende langs het nieuw verlengde kanaal en de aanlegplaats komt uit bij het koophandelsdok, aen den oesterput van de weduwe Van der Heyde». De winter van 1837–1838 was bijzonder streng en de werken liepen vertraging op. Op 26 april 1838 vertrokken burgemeester Henri Serruys, schepen J. De Knuyt-Douwer en raadslid Devanderleep naar Brussel om bij koning Leopold I te pleiten voor een bespoediging van de werken. Zij kregen van het Hof de belofte dat de lijn in de loop van de zomer klaar zou zijn. Aannemer Borguet uit Luik liet enkele honderden werklieden aanrukken om de klus nog vóór de zomer te klaren. De nieuwe spoorlijn zou immers een welkome troef zijn in het ontluikend kusttoerisme.

EERSTE RIT

Op zondag 5 augustus 1838 reed dan de eerste trein naar Oostende. Het was een inspectierit. De nacht voordien had men hiervoor nog een dam moeten opwerpen nabij de Plassendalevaart. Het gezelschap keerde in de namiddag terug naar Brussel. De lijn liep vanuit Brugge bijna parallel met het kanaal Brugge-Oostende, doorkruiste de gemeenten Varsenare, Jabbeke, Ettelgem, Oudenburg en Zandvoorde om uit te komen aan de zuidelijke dijk van het voormalig zaagmolencomplex. Gezien de militaire overheid geen toelating had gegeven om de vestingen te Oostende te doorbreken, stopte de spoorlijn op het grondgebied van de gemeente Stene. Een aantal houten gebouwtjes was het enige wat voor de reizigers en de stationsdiensten voorhanden was.

PLECHTIGE INHULDIGING

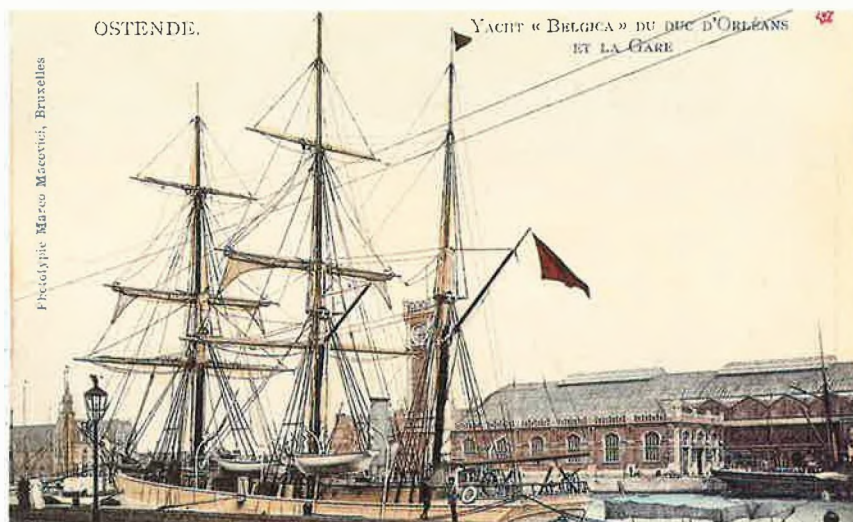
Op zaterdag 11 augustus 1838 kwamen dan de eerste reizigers vanuit Brussel aan te Oostende : koning Leopold I en de koningin samen met hun gevolg. Ter hoogte van Plassendale stapten zij uit en reisden per koets verder.

In de week voor de inhuldigungsfeesten was het in Oostende een en al activiteit. De inwoners wedijverden met elkaar in het versieren van hun gevels. Men plantte zelfs bomen. Slingers werden gevlochten om de straten een feestelijk uitzicht te geven. De feesten startten officieel met *« losbrandingen van het kanon, het spelen van de beyaard en het geluyd der klokken »*.

De genodigden voor de inhuldigingstrein verzamelden op 28 augustus om 12.30 u. aan het stadhuis van Oostende. Om 13.30 u. vertrokken ze dan richting Brugge, waar ze om 14.30 u. aankwamen. Even later stopten hier de treinen met eregasten uit Gent en Brussel. Om 16.15 u. vertrok het hele gezelschap richting Oostende. Na een rit van 36 minuten werd haltgehouden. De locomotief werd losgekoppeld en reed alleen verder om hun komst in Oostende aan te kondigen. Om 17 u. liep dan de eerste officiële trein het station binnen in aanwezigheid van de koning en de koningin. Het moment voor de toespraken, een banket en een groots feest was aangeboren. De enige spelbreker was de regen. Om 21 u. was de toeloop voor het bal op het stadhuis zo overweldigend dat aan velen de toegang werd ontkzegd. Er werd gefeest tot 9 september. Oostende, eindpunt van de Westerlijn, had eindelijk zijn trein!

VOORLOPIG STATION

Vanaf 2 september 1838 werd de lijn officieel in gebruik genomen voor het reizigersvervoer. In het begin reden er twee treinen heen en terug. Dit aantal werd



YACHT «BELGICA» VAN GRAAF VAN ORLEANS EN HET STATION



B 5296 Edlt. B. L. Ostende
OOSTENDE-ZEEHAVEN



ZICHT OP OOSTENDE-ZEEHAVEN

vanaf het zomerseizoen 1839 tot drie en vanaf 10 juli van hetzelfde jaar zelfs tot vijf treinen in beide richtingen verhoogd. Oostende was echter niet tevreden met het voorlopig station buiten de vestingen. In januari 1839 nam de gemeenteraad samen met hoofdingenieur Noël van de Staatsspoorwegen een plan aan voor het



OOSTENDE – ZEEHAVEN

Oostende fungeerde als een belangrijke draaischijf toen de verbinding Duitsland-Engeland op gang kwam.

inrichten en bouwen van een station «intra muros». Twee molens, een huis en enkele kleine magazijnen moesten onteigend worden. In de grachten werden dammen opgeworpen met in het midden korte houten bruggen die op eenvoudige wijze verwijderd of afgebroken konden worden.

Het duurde uiteindelijk tot zondag 1 december 1839 voor de eerste trein toekwam in dit tweede voorlopige station binnen de muren van Oostende. De arme bevolking werd uitzonderlijk getraakteerd op kleren, hout en levensmiddelen.

DEFINITIEF STATION

Ondertussen werden de plannen voor het definitief station van Oostende uitgetekend. Het zou gebouwd worden aan de zuidkant van het tweede handelsdok, evenwijdig met de lijn van de dokken. Auguste Payen (1801-1877) werd aangeduid als bouwmeester. Hij had zijn sporen reeds verdiend met de bouw van het eerste Brugse station.

Het neoclassicistische gebouw was symmetrisch opgevat en groter dan dit van Brugge. Het was samengesteld uit een centraal blok met en twee zijvleugels zonder verdieping. In de oostelijke vleugel werden de stationsdiensten ondergebracht; in de westelijke kwam later een telegraafkantoor. Naast het stationsgebouw werden ook twee

octrooigebouwtjes en een goederenloods opgericht. De sporen kregen pas later een dubbele luifel. De officiële inhuldiging vond plaats op 1 juli 1844.

VERBINDING MET ENGELAND

In 1815 was Oostende reeds door een regelmatige pakketbotendienst met Engeland verbonden. Toen de spoorlijn Dover-Londen in dienst genomen werd, kwam de verbinding Duitsland-Engeland op gang. Oostende fungeerde hierbij als een belangrijke draaischijf. Een positie die tot op vandaag nog steeds kenmerkend is.

De pakketboten legden aan in de havengeul ter hoogte van de Stoombotenkaai, een heel eind van het station verwijderd. De reizigers van en naar Engeland moesten bijgevolg met hun bagage deze grote afstand per koets of te voet afleggen. De noodzaak om ofwel de boten vlakbij het station te laten aanmeren ofwel om de treinen tot aan de aanlegplaats te laten rijden, hield de Oostendse politici druk bezig. Een rechtstreekse verbinding tussen de lijn vanuit Brugge met een nieuw te bouwen zeestation zou de oplossing zijn. Hiervoor moesten echter de stadsomwallingen afgebroken worden. Zij vormden niet alleen een hindernis voor de spoorweg, maar ook voor de ontwikkeling van Oostende als badplaats. Dit militair bolwerk was duidelijk een doorn in het oog. In mei 1865 werd een

akkoord gesloten en kon de vesting gedeeltelijk neergehaald worden.

OOSTENDE-KAAI

Eind 1866 werden de eerste aanpassingen van het spoortracé aangevat. De Amerikaanse Kreek werd gedempt en een draaibare spoorwegbrug over het kanaal Oostende-Brugge geplaatst. Voor de pakketboten werden een nieuwe kaai en een houten stationsgebouw opgetrokken. Dit werd «Oostende-Kaai» gedoopt en stond in verbinding met één van de drie sporen van het station Oostende-Stad. Het spoor liep over het latere stationsplein, dat de naam «Vander Sweepplein» kreeg naar de toenmalige hoofdingenieur van de spoorwegen. Het verbindingsspoor en het zeestation werden in juni 1871 in gebruik genomen. De treinen kwamen toen aan op een tiental meter van de aanlegplaats voor pakketboten.

GOEDERENVERVOER

Zowel in de eerste plannen van 1839 als in de urbanisatieplannen van 1866 werd er een goederenstation voorzien. Het betrof een rudimentaire loods met spooraansluiting. Op het definitieve stadsplan van 1883 vind men het terug aan de huidige Spoorwegstraat. In 1868 werd het nieuwe stapelhuis van Oostende opgetrokken aan de zuidelijke zijde van het 1e Handelsdok en zo verbonden met het station. Op de westelijke oever van het verbindingskanaal Oostende-Brugge werd in 1870 een goederenspoor aangelegd.

NIEUWE SPOORLIJN

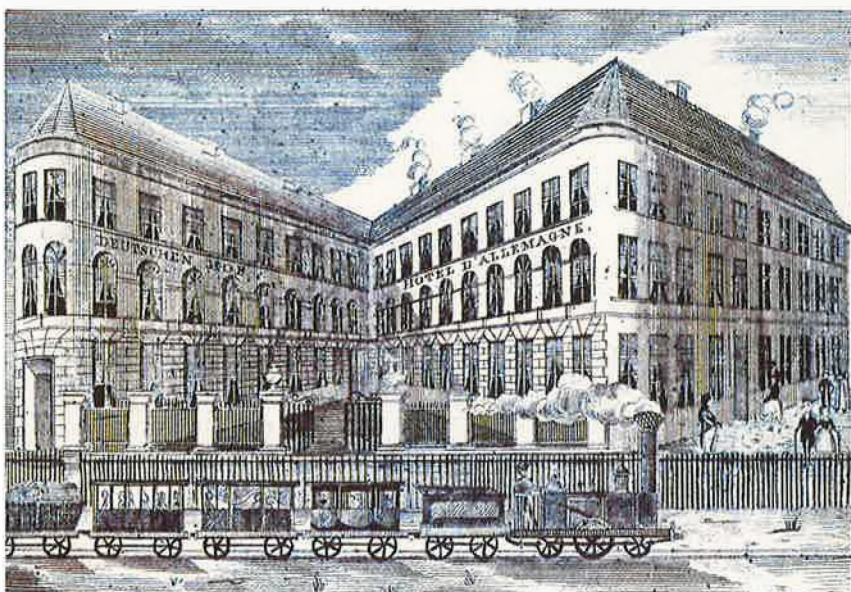
In 1868 werd de nieuwe spoorlijn Armentières-Torhout-Oostende aangelegd en uitgebaat door de private maatschappij «Société Anonyme du Chemin de fer d'Armentières à Ostende». Deze maatschappij zag vooral brood in de snelle verbinding tussen Parijs en Noord-Frankrijk en de Belgische kust. De lijn sloot aan op de lijn uit Brugge, net voor de vestingen, om dan met een wijde bocht naar Snaaskerke en Gistel te lopen.

De bijkomende treinen zorgden voor overlast in het station en een uitbreiding drong zich dus op. Rond 1870 werden de sporen in een ander tracé heraangelegd, het rangeeremplacement werd vergroot en er werd een nieuwe locomotievenloods gebouwd. Hiervoor werden de vestingen helemaal afgebroken en een aantal percelen grond onteigend. Na de werken waren de stationssporen langer. Dit laatste was nodig omdat vanaf 1873 internationale slaaptreinen, o.m. uit Berlijn, het station aandeden. Oostende werd hierdoor een draaischijf in het internationale verkeer. □



HOTEL D'ALLEMAGNE

VERZ. P. PASTIELS



HOTEL D'ALLEMAGNE

VERZ. P. PASTIELS



OOSTENDE : DOKKEN EN STATION