Oostende, terminus van de Westerlijn

Bij wet van 1 mei 1834 werd Oostende opgenomen als eindpunt van de westelijke tak van het "ijzeren kruis" van spoorwegen dat in het land zou worden aangelegd. Mechelen werd het centrale punt van het nieuwe transportmiddel. Op 5 mei 1835 arriveerde daar de eerste trein uit Brussel. België werd meteen een stuk mobieler.

In maart 1836 werden de plannen voor de aanleg van de spoorlijn Mechelen – Oostende in de Senaat voorgelegd. Dendermonde, later Gent en op 12 augustus 1838 ook Oostende werden door de trein bereikt. Oostende als *hub* naar Engeland kwam in het zicht van het "stoomtuig".

Rond 10 maart 1837 waren landmeters aan het meten tussen Brugge en Oostende om de loop van de spoorlijn uit te zetten. Weinig later startten de werken in Jabbeke voor de aanleg van de sporen en werd in Oudenburg de bouw van de spoorwegbrug over het kanaal Plassendale – Nieuwpoort aangevat.

Op 17 mei 1837 meldde de Gazette van Brugge: "Het plan van de aanlegplaats van de ijzeren weg te Oostende is insgelijks aan de regering en aan de kamer van koophandel der stad ter inzage gezonden. De ijzeren weg loopt in Oostende langs het nieuw verlengde kanaal en de aanlegplaats komt uit bij het koophandelsdok, aan de oesterput van de weduwe Van der Heyde."

De winter van 1837 – 1838 was bijzonder streng en de werken liepen vertraging op. Het duurde tot april 1838 vooraleer weer volop verder kon worden gebouwd. Aannemer Borguet uit Luik liet enkele honderden werklieden aanrukken om de klus alsnog voor het badseizoen van 1838 te klaren. De nieuwe spoorlijn zou immers een nieuwe troef zijn in het ontluikend kusttoerisme. Op 26 april 1838 vertrokken burgemeester Henri Serruys, schepen J. De Knuyt-Douwer en raadslid Devanderleep naar Brussel om bij koning Leopold I de bespoediging van de werken te vragen. Zij kregen van het Hof de belofte dat de lijn in de loop van de zomer zou klaar zijn.

Op zondag 5 augustus 1838 reed de eerste trein tot bij Oostende. Het was een inspectierit die mogelijk was omdat men de nacht voordien een dam had geworpen nabij de Plassendalevaart. Het gezelschap keerde 's middags richting Brussel terug.

De spoorlijn liep vanuit Brugge, bijna parallel met het kanaal Brugge - Oostende en doorkruiste de gemeenten Varsenare, Jabbeke, Ettelgem, Oudenburg en Zandvoorde om uiteindelijk uit te komen aan de zuidelijke dijk van het voormalige zaagmolenscomplex. Doordat de militaire overheid vooralsnog geen toestemming had gegeven om de vestingen in Oostende te doorbreken, strandde de spoorlijn buiten de vestingen op het grondgebied van de gemeente Stene. Een aantal houten gebouwtjes was het enige wat voor de reizigers en de stationsdiensten voorhanden was.

Al op zaterdag 11 augustus 1838 kwamen de eerste reizigers aan in Oostende: koning Leopold I en de Koningin met hun gevolg spoorden van Brussel naar Oostende. Ter hoogte van Plassendale stapten zij uit en vervolgden per koets hun reis tot Oostende. Ze waren op weg om 's anderendaags feesten in Brugge bij te wonen.

De hele week vooraf was Oostende het schouwspel van drukke activiteiten. De Oostendenaren wedijverden onder elkaar om hun gevels te versieren. Men plantte zelfs bomen. Guirlandes werden gevlochten om de straten een feestelijk uitzicht te geven. De feesten werden officieel aangekondigd door "losbrandingen van het kanon, het spelen van de beiaard en het geluid der klokken". De volgende ochtend werden de Oostendenaren opnieuw gewekt met hetzelfde hels lawaai.

Op 28 augustus 1838 om 12.30 uur verzamelden de genodigden die meereisden met de feesttrein, aan het Stadhuis. Om 13.30 uur vertrokken ze uit het station naar Brugge, waar ze om 14.30 uur aankwamen. Even later kwam in Brugge een trein uit Gent en één uit Brussel met eregasten aan. Om 16.15 uur reden de treinen terug naar Oostende. Na een rit van 36 minuten werd stilgehouden. De locomotief werd losgekoppeld en reed alleen door naar Oostende om de aankomst te melden. De Koning en de Koningin werden verwittigd zodat ze tijdig aanwezig waren toen om 17.30 uur de eerste officiële trein statig het station binnenliep. Toespraken, een banket en veel feestgedruis waren voorzien, hoewel de regen parten speelde en alle lampions gedoofd waren. Alvast was er voor het bal in het Stadhuis om 21.00 uur te veel volk om iedereen toe te laten. Oostende had zijn trein, Oostende was het eindpunt van de Westerlijn. Men vierde feest tot 9 september 1838.

Vanaf 2 september 1838 werd de lijn officieel in gebruik genomen voor het vervoer van reizigers. Er reden aanvankelijk twee treinen op en af op de lijn. Vanaf het zomerseizoen van 1839 werd het aantal verhoogd tot drie treinen en vanaf 10 juli 1839 zelfs tot vijf treinen in beide richtingen.

In Oostende was men echter niet tevreden met het voorlopige station buiten de vestingen. Al in januari 1839 nam de Oostendse gemeenteraad, in samenwerking met hoofdingenieur Noël van de staatsspoorwegen, een plan aan voor het oprichten en bouwen van een station "intra-muros". Twee molens, een huis en twee tot drie kleine magazijnen moesten worden onteigend. In de grachten werden dammen opgeworpen. In het midden van de grachten werden korte houten bruggen gebouwd die op eenvoudige wijze konden worden verwijderd of vernield. Het duurde uiteindelijk nog tot zondag 1 december 1839 voor de eerste trein binnen de muren van Oostende aankwam in het tweede voorlopige station. De arme bevolking werd getrakteerd op een buitengewone uitdeling van kleren, hout en levensmiddelen.

Ondertussen werden de definitieve plannen voor het station van Oostende gemaakt. Het station zou gebouwd worden aan de zuidkant van het tweede handelsdok, parallel met de dokken. Auguste Payen (1801-1877) werd de bouwmeester van het station. Hij had reeds op voortreffelijke wijze het eerste Brugse station gebouwd. Het neoclassicistische gebouw was symmetrisch opgevat en was in omvang groter dan dit in Brugge. Het bestond uit een centrale blok met verdieping 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 oktrooigebouwtjes en een goederenloods gebouwd. De sporen werden later overdekt met een dubbele luifel. Het station werd geopend op 1 juli 1844.

Al van 1815 was Oostende door een regelmatige pakketbootdienst met Engeland verbonden. Toen ook de spoorlijn Dover – London in dienst werd gesteld, ontstond een dienst Duitsland – Engeland met Oostende als belangrijke draaischijf.

De pakketboten legden aan in de havengeul ter hoogte van de Stoombotenkaai, een heel eind verwijderd van het station. De reizigers van of naar Engeland moesten met hun bagage per koets of te voet deze grote afstand afleggen. De noodzaak om ofwel de boten nabij het station te laten aanmeren ofwel om de treinen te laten rijden tot bij de aanlegplaats hield de Oostendse politici druk bezig. Een rechtstreekse verbinding tussen de lijn uit Brugge met een nieuw te bouwen zeestation zou de oplossing bieden. Daarom werd druk geijverd om de stadsomwallingen te laten afbreken. Ze vormden niet alleen voor de spoorweg een hindernis, ook voor de ontwikkeling van Oostende als badplaats was het militair bolwerk een doorn in het oog. In mei 1865 werd een akkoord gesloten en kon de vesting worden afgebroken.

Eind 1866 werden de eerste werken voor het aanpassen van het spoortracé aangevat. De Amerikaanse kreek werd gedempt en een draaibare spoorwegbrug werd geworpen over het afleidingskanaal Oostende – Brugge. Er werd een nieuwe kaai gebouwd voor de pakketboten en daarop werd een houten stationsgebouw opgetrokken. Het nieuwe station werd Oostende-Kaai gedoopt en werd verbonden met één van de drie sporen van het station Oostende-Stad. Het spoor liep over het plein op de kop van het station, dat later het stationsplein zou worden en 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 aansluitende pakketboten. De sporen werden in 1879 met een luifel overkapt.

Oostende kreeg in 1868 een nieuwe spoorverbinding: de lijn Armentiers – Torhout – Oostende, aangelegd en uitgebaat door de privé maatschappij *Société Anonyme du Chemin de fer d'Armentières à Ostende*. De maatschappij zag vooral brood in een snelle verbinding van Parijs en Noord Frankrijk naar de Belgische kust. De lijn sloot aan op de lijn uit Brugge, net voor de vestingwerken, om dan met een wijde bocht recht naar Snaaskerke en Gistel te lopen.

De bijkomende treinen zorgden voor overlast in het station en uitbreiding drong zich dus op. Rond 1870 werden de sporen verlegd in een ander tracé, het rangeeremplacement werd vergroot en er werd een nieuwe locomotiefloods opgericht. Hiertoe werd een deel van de bastions afgebroken en werden een aantal percelen grond onteigend. Na de werken waren ook de stationssporen langer, wat toeliet om langere treinen te ontvangen. Dit was nodig omdat reeds vanaf 1873 internationale slaaptreinen, o.m. uit Berlijn, het station aandeden.

In 1871 verscheen een Koninklijk Besluit met betrekking tot het vergroten van het spoorwegstation. Twee jaar later keurde de Oostendse gemeenteraad de uitbreiding goed. Na tal van ontwerpen werd het plan van de Oostendse architect Felix Laureys aangenomen. Het palmde deels het eerste station van Payen in. De bouwwerken werden in 1880 aangevat. Op 30 juli 1882 werd het station officieel geopend.

In het station werd een spoor bijgelegd en de vier sporen werden met één overspanning overdekt. De ingang van het station was gelegen aan de Polderstraat, nu de Perronstraat. De uitgang lag aan de kant van het 2e handelsdok ter hoogte van de Kapellebrug en was zo ontworpen dat de koetsiers hun reizigers konden oppikken binnen het station. Het station was afgewerkt met een 40 meter hoge toren, waarop aan de vier zijden een verlichte horloge was aangebracht. Alhoewel Oostende-Stad een kopstation was, liepen twee sporen doorheen het station naar

Oostende-Kaai. Als een trein moest passeren over het stationsplein werden op de straat de draaihekken gesloten. Na doorrit sloten de hekken opnieuw het station af.

Door de komst van steeds meer en grotere pakketboten werd de aanlegkaai te klein. In 1893 werd het ontwerp van nieuwe, aangepaste haveninstallaties goedgekeurd door de regering. Het plan zou de herinrichting van de haven tot gevolg hebben en vooral voor het spoor nieuwe perspectieven openen. In het plan waren tevens de bouw van een nieuw spoorwegstation op de pakketbootkaai, de rechtstreekse verbinding met de lijn naar Brugge, de aanleg van spoorbundels voor de nieuwe haveninstallaties, goederensporen voor de industrie aan het kanaal Oostende - Brugge en de aanleg van Oostende-Zeehaven voorzien. Op 3 februari 1898 werden de eerste aanbestedingen goedgekeurd en op 19 juni 1898 legde koning Leopold II de eerste steen van de nieuwe installatie.

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

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

In 1907 werd het oude zeestation gesloopt om plaats te maken voor een nieuw stationsgebouw, getekend door de spoorwegarchitecten Otten en Seulen. Het werd gebouwd in 1910 en op 1 augustus 1913 in gebruik genomen. Oostende-Kaai en het aanpalende hotel Terminus boden een algemeen verschijnsel dat dicht aanleunde bij de evolutie van het neoclassicisme. Het gebouw werd opgetrokken in de belle époquestijl, geïnspireerd op het barok classicisme van de 17de-eeuwse bouwmeester Mansart. Het omvatte elementen van de Louis XVI-stijl en had zelfs "art-nouveau"-details. Het nieuwe station werd in de lengterichting van de sporen geplaatst. Als we de voorgevel, gericht naar de stad, bekijken vallen onmiddellijk de twee imposante paviljoenen met hun drie verdiepingen en piramidevormige dakbedekking op. Tussen de twee torens zit de gietijzeren boogspant van de wachtzaal geklemd. Deze koepel met glaswerk is versierd met twee pinakels. In het midden en afgewerkt met Jugendstill-motieven prijkt de stationsklok.

Naast de rechtse toren, boven de uitgang werd een vrijwel soortgelijke koepel opgericht. Amper een jaar later werd deze koepel onherstelbaar vernield tijdens de

oorlog. In de rechtervleugel werd een eerste klasse restaurant ingericht, dat toegankelijk was vanaf de inkomhal. Daar het station een belangrijk internationaal kruispunt werd, kreeg het ook een luxueuze suite voor de opvang en het onthaal van personen van koninklijk bloed en andere hoogwaardigheidsbeklederS. Deze suite van de hand van ontwerper Clement wordt nu als kantoor door de stationschef gebruikt.

Aan de zijde van de havengeul werd een in- en ontschepinghal gebouwd met beglaasde metalen constructie van drie scharnierende bogen. 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 door een identieke beglaasde dakconstructie. Ook de perrons waren op dezelfde wijze overdekt. Je kon dus van het schip naar de trein in het droge.

In de linkervleugel van het station werd het hotel Terminus ingericht. Merkwaardig in dit hotel is de metalen lift van het merk Jaspar type GM504 waarmee de gasten zich naar hun vertrekken konden begeven. Op het uiteinde van de linkervleugel werden de kantoren van het Zeewezen ondergebracht.

Naast glas en gietijzer werd in het station ook heel wat natuursteen verwerkt: blauwe hardsteen uit Soignies, rode Schotse graniet, witte steen uit Euville.

Na de Eerste Wereldoorlog duurde het nog enkele jaren vooraleer het station hersteld was, zij het niet meer in zijn oorspronkelijke toestand. De spooroverkapping werd niet herbouwd, de resten van de metalen gebinten werden gesloopt en pas in de jaren 1930 kregen de perrons opnieuw een luifel. De uitgangshal werd, na het slopen van de resten van de metalen koepel, door een eenvoudig plat dak overdekt. De voormalige in- en ontschepinghal werd vervangen door een eenvoudige constructie. De grandeur van Oostende-Kaai was duidelijk gestorven in het oorlogsgeweld.

In 1919 werd de gedachte geopperd om de twee stations in Oostende samen te smelten en alle verkeer in het zeestation te concentreren. Daardoor zouden behoorlijk wat exploitatiekosten worden bespaard en kon Oostende de wijk rondom het stadsstation inrichten. Het plan werd pas in 1934 opnieuw uit de kast gehaald en de eerste studies werden verricht. In oktober 1935 werden alle treinen van de lijn Brugge - Oostende omgeleid naar Oostende-Kaai. Het zeestation werd aangepast: het aantal sporen werd van zes op elf gebracht en naast de drie bestaande perrons werden er vier bijgelegd. De zeven perrons werden gebouwd volgens het verhoog-

de type, wat het in- en uitstappen vergemakkelijkt.

Deze uitbreidingswerken vereisten ruimte. Daartoe werd één van de handelsdokken gelegen tussen de stations, 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 het verkeer tussen de stad en het station aanzienlijk verbeterde.

Naast het uitbreiden van het aantal sporen en perrons in het station was het tevens noodzakelijk om de overige spoorinstallaties te vergroten. Ten zuidoosten van de De Smet de Naeyerbrug werden twee wijkbundels aangelegd, één met 17 sporen, de andere met 10. De totale lengte van deze wijksporen bedroeg ongeveer 10 kilometer. Tussen het reizigersstation en het nieuwe depot in Oostende-Zeehaven werd 5 kilometer sporen gelegd voor het verkeer van locomotieven. Naast de De Smet de Naeyerbrug werd een verhoogd elektrisch seinhuis met 80 krukken gebouwd, de huidige blokpost 63. Een nieuwe rijtuigwerkplaats werd opgericht binnen de aanhorigheden van Oostende-Zeehaven. Daarnaast werd een nieuwe loods voor locomotieven gebouwd, dat het oude depot van Oostende-Stad verving. Oostende beschikte toen over 24 locomotieven.

De Tweede Wereldoorlog vertraagde de werken, maar nadien werd met man en macht aan de concentratie verder gewerkt. Vanaf 5 april 1946 werd Oostende-Stad gesloten voor 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 Konterdamkaai in gebruik genomen, wat meteen betekende dat de concentratie 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. Sedert oktober 1954 rijden alle treinen elektrisch.

Frans Waeyaert
Met dank aan Ferdinand Gevaert van de Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate