

HET ZEESTATION OOSTENDE-KAAI

Iets meer dan anderhalve eeuw geleden werd het eerste spoorwegstation op Oostends grondgebied in gebruik genomen. Het traject Brussel-Mechelen-Oostende was al iets vroeger, namelijk op 28 augustus 1838 voor het eerst van start gegaan. Het eindpunt van de lijn lag echter buiten de stadsgrenzen, op het grondgebied van de gemeente Stene.

De aanleg van de spoorwegverbinding naar Oostende was een onderdeel van het plan om het land uit te rusten met een spoorwegnet voor de bevordering van handel en nijverheid. Ter uitvoering van het plan werd een wet goedgekeurd tot oprichting van de spoorwegen. De Koning ondertekende de wet op 1 mei 1834.

Het tijdperk van de "ijzer(en) weg" was ingezet. Een "weg" die zwaar zou ingrijpen in het landschap, het milieu en de samenleving zelf. En die het uiteindelijk uitzicht van de regio Oostende zou bepalen.

Door de spoed waarmee gehandeld en aangelegd werd, waren de definitieve stationsemplacementen en -gebouwen nog niet eens uitgetekend of goedgekeurd, laat staan aangelegd en gebouwd. Van militaire zijde waren er nogal wat bezwaren tegen het doorboren van de vestingswerken omheen de steden. Dit gold o.m. ook voor Oostende en Brugge.

In Oostende werd een voorlopig eindstation aangelegd buiten de vestingen op het grondgebied van de gemeente Stene. Dit situeerde zich even buiten de grenzen van de stad, parallel met en naast de verbindingsvaart Oostende-Brugge. Op het emplacement, dat te situeren is ter hoogte van het voormalige voetbalterrein van V.G. Oostende, werden enkele voorlopige houten gebouwtjes opgetrokken ten behoeve van de reizigers en de stationsdiensten.

De lijn Brugge-Oostende werd op dinsdag 28 augustus 1838, in aanwezigheid van de Koning en de Koningin, met grote luister en feestelijkheden plechtig in gebruik genomen.

Vanaf zondag 2 september 1838 werd de volledige lijn Brussel-Oostende dan publiek opengesteld.

In Oostende was men echter niet tevreden met het voorlopige station buiten de vestingen. In januari 1839 werd door de Gemeenteraad van Oostende een plan aangenomen voor het inrichten en bouwen van een station "intra-muros", zoals voorzien in het oorspronkelijk plan van de aanleg van de "Westenlijn", de zgn. "Ligne d'Ouest".

In het Staatsblad van 29 maart 1835 verscheen een K.B. met betrekking tot het oprichten van een spoorwegstation in Oostende. Op 22 mei 1839 greep de aanbesteding plaats voor het verlengen van het spoor tot in de stad en het aanleggen van een "statieplaats". Dit was nog altijd geen spoorstation zoals men het in Oostende wenste. Dat zou nog enkele jaren op zich laten wachten. Het station zou voorlopig bestaan uit een gekasseide stationskoer en een houten keet

als verkoopkantoor ten behoeve van de reizigers. De sporen eindigden haaks op de lijn van de handelsdokken.

In juni 1839 werden de eerste onteigeningen uitgevoerd en enkele weken later startte de aanvang van de werken. Op zondag 1 december 1839 werd "het station" binnen de stadsmuren feestelijk in gebruik genomen.

HET EERSTE SPOORWEGSTATION 1847-1882

Ondertussen had men de definitieve plannen voor het station van Oostende opgemaakt. Het station zou gebouwd worden op de zuidelijke wal van het Tweede Handelsdok, parallel met de lijn van de dokken. De werken werden aanbesteed op 15 juli 1840.

Het ontwerp van het stationsgebouw werd toegewezen aan A. PAYEN, die tevens ontwerper was van het station in Brugge.

Het stationsgebouw was symmetrisch opgevat. Het bestond uit een centraal gebouw, twee etages hoog, met op de benedenverdieping de verkoopsloketten en wachtzalen. Op de eerste verdieping was er een ontvangstruimte ingericht. Aan beide zijden van het centraal gedeelte werd een vleugel gebouwd zonder verdiepingen. In de oostelijke werden de stationsdiensten ondergebracht. Later werd de westelijke ingericht als telegraafkantoor.

De plechtige opening van het station had plaats in 1844. Enige tijd later werden de beide stationssporen overdekt met een overkapping.

HET EERSTE ZEESTATION 1870-1908

Sinds 1815 was er een geregelde pakketbotendienst tussen Oostende en Groot-Brittannië die uitgevoerd werd door een Britse rederij. Ook na 1830 werd de dienst verdergezet.

In Groot-Brittannië was sinds 1814 de spoorlijn Londen-Dover in exploitatie, zodat de bootverbinding Oostende-Dover als het ware een schakel was in de treinverbinding tussen Londen en Brussel, en Duitsland.

Dit gegeven speelt tot heden en zou van doorslaggevende invloed zijn op de uitbouw van de haven en de ontwikkeling en inplanting van het spoor in Oostende. Zodat we hier in deze bijdrage, als we de draad van de evolutie van het spoor en de stations willen volgen, steeds deze van de Oostende-Doverlijn moeten opnemen. Ze zijn inherent verbonden.

In uitvoering van de wet van 8 juli 1845 werd de Staatspakketbotendienst ingesteld. De staatslijn werd op 4 maart 1846 met de eerste pakketboot, genaamd "Chemin de Fer", plechtig ingevaren (maidentrip).

De pakketboten legden aan in de havengeul aan de Stoombotenkaai, ook genoemd "Vuurschipkaai". Aan de achterzijde van het Loodswezengebouw, dat aan de kaai stond, werd een wachtlokaal en kantoor ingericht ten behoeve van de reizigers en de diensten van de maalboten.

De treinreizigers die gebruik maakten van de pakketboten van of naar Engeland, moesten per koets of te voet de relatief grote afstand tussen het spoorwegstation en de kaai afleggen. Met inbegrip van het dragen, of kruien van hun soms omvangrijk reisgoed. Dus rees de noodzaak om hetzij het spoor te brengen naar de stoombotenkaai, hetzij de pakketboten in de onmiddellijke omgeving van het spoorwegstation te laten aanmeren. Uiteindelijk werd gekozen voor een "compromis", zoals we later zullen zien.

Vanaf 1866 werden er plannen gemaakt om de haveninstallaties, o.m. voor de pakketbotendienst, te verbeteren en uit te breiden. Zo dacht men aan een "zeestation" en een rechtstreekse spoorwegverbinding ervan met de lijn naar Brugge. Dit zou mogelijk worden na het slopen van de vestingen van Oostende;

Door de overheid werd beslist volgende werken uit te voeren en de nodige kredieten werden goedgekeurd :

1. het bouwen van een nieuwe kaai voor de pakketboten van de Belgische staat ;
2. het bouwen van een zeestation ten behoeve van de pakketbotendienst, met hotel en buffet ;
3. het doortrekken van de spoorlijn vanuit het spoorwegstation tot op de nieuwe kaai voor de pakketboten.

Eind 1866 werden de werken aangevat.

Het verbindingsspoor en het zeestation werden in gebruik genomen in juni 1871.

De pakketboten legden nu aan op nauwelijks een tiental meter van de wachtende reizigerswagons, die opgesteld waren op het spoor van het zeestation.

In 1879 werd het spoor in het zeestation voorzien van een overkapping, zodat de reizigers bij het in- en uitstappen beschermd waren tegen "weer en wind".

HET TWEEDE SPOORWEGSTATION

Door het inleggen van de internationale treinen, die aansloten op de bootverbinding naar Groot-Brittannië, en de bloei van Oostende als internationale badplaats, werd onze stad draaischijf van het internationale verkeer. Niet alleen qua passagiers maar ook het postvervoer nam gestadig toe.

Reeds in 1871 verscheen een Koninklijk Besluit met betrekking tot het vergroten van het spoorwegstation. In 1873 werd het uitbreiden van het station goedgekeurd door de Gemeenteraad.

Uit tal van ontwerpen opteerde men uiteindelijk voor het ontwerp van de Oostendse architect Felix LAUREYS.

Het stationsemplacement werd uitgebreid in oostelijke en zuidelijke richting en het nieuwe stationsgebouw, ontworpen als kopstation, zou gebouwd worden aan het Vander Sweeplein. De bouw van het station nam een aanvang in 1880.

Het bestaande stationsgebouw, dat sinds 1847 in gebruik was, werd opgenomen in het ontwerp en werd niet gesloopt. Het aantal stationssporen werd uitgebreid van drie naar vier. Zoals het toen gebruikelijk was, werden de sporen overdekt met een "stationshal" in één enkele overspanning.

Binnen in het station waren alle accommodaties voorzien om aan de eisen te voldoen die toen gesteld werden aan een internationaal spoorwegstation.

Het stationsgebouw werd bekroond met een grootse uurwerktoren, met een hoogte van 40 meter. Aan de vier zijden van de toren werd een verlicht uurwerk geplaatst.

Alhoewel het station ontworpen was als kopstation liepen twee sporen helemaal doorheen het station, om de verbinding met het zeestation te behouden. Op het plein voor het station werd een spooroverweg aangelegd met draaihekkens als afsluiting van de straatweg. Wanneer de doorrit vrij was, sloten de hekkens de doorrijpoort van het stationsgebouw af.

Op 30 juli 1882 werd het station plechtig geopend. De kostprijs bedroeg toen 1.240.000 frank.



1890 - het perron van het zeestation



1910 - de overdekte perrons van het station "Oostende-Kaai"

OOSTENDE-KAAI

In de diverse voorstellen die achtereenvolgens tot stand kwamen voor de uitbreiding en verbetering van de haven, kwam steeds de bouw van een spoorwegstation met de lijn naar Brugge voor. In uitvoering van één van de

voorbereidende fasen om de toegang tot het zeestation mogelijk te maken vanuit het zuiden werd de afleidingsvaart hergetraceerd. Op die manier ontstond een groter terrein tussen de havengeul en de afleidingsvaart. Deze werken werden in 1888-1889 uitgevoerd.

Het lag in de bedoeling een nieuw station te bouwen op de localisatie van de Pakketbotenkaai, die naast zee- tevens hoofdspoorwegstation zou worden, als eindstation, of overstapstation van de internationale en nationale treinen richting Brugge-Brussel. Het station Oostende-Stad zou nog slechts gebruikt worden ten behoeve van de lokale treinen, t.t.z. van de treinen richting Torhout. Uiteindelijk was het de bedoeling alle treinverkeer te concentreren op Oostende-Kaai. Dat zou echter, zoals we later zullen zien, nog heel wat tijd vergen.

In 1895 werd een gedeelte van de Franse spuikom gedempt, zodat na het hertraceren van het verlengde van de toenmalige Pakketbotenkaai een rechtstreekse spoorverbinding kon gemaakt worden met de lijn naar Brugge. Nadat de brug geworpen werd over het verbindingskanaal (ter hoogte van het latere zwaaiok) kon op 3 november 1896 ook die verbinding in gebruik genomen worden.

Voortaan reden de internationale treinen rechtstreeks naar het zeestation ; ze deden dus het station "Oostende-Stad" niet meer aan. Het deed nog slechts dienst voor de binnenlandse lijnen.

De plannen voorzagen het slopen van het houten zeestation en de vervanging ervan door een nieuw gebouw, waarin alle stationsdiensten, post, pakketboten en de diensten van het Zeewezen zouden ondergebracht worden.

Naast de voormelde diensten zou het stationsgebouw ook een luxe hotel bevatten, "Hotel Terminus Maritime".

Omdat het station tevens terminus en overstapplaats was voor de internationale trein- en bootverbindingen werd in het station een luxueuze suite voorzien voor de opvang en het onthaal van personen van koninklijke afkomst en andere hoogwaardigheidsbekleders. Oostende was toen een "koninklijke residentie".

Het stationsemplacement zou bestaan uit zes sporen overdekt met een totale overkapping, zoals dat toen gebruikelijk was voor de belangrijke spoorwegstations.

In de eerste fase werden de zes sporen aangelegd zonder verhoogde of verharde perrons ; eind 1903 werd een voorlopig houten stationsgebouw opgetrokken aan de westelijke zijde van het stationsemplacement.

In 1904 werd de verbinding Oostende-Stad/Oostende-Kaai verbroken door het slopen van de spoorwegbrug over het verbindingskanaal, dat verbreed werd om het "Brandarisdok" te vormen.

In 1905 werd de bouw van de spooroverkapping aangevat. Deze bestond uit een stalen constructie met drie bogen die ieder twee sporen overspanden. De overkapping werd uitgevoerd overeenkomstig de toen heersende

stationsarchitectuur, nl. metalen gebinten met beglazing. In 1906 was de overkapping afgewerkt.

In 1907 werd het oud zeestation gesloopt om plaats te maken voor het nieuwe stationsgebouw dat ontworpen werd door de spoorwegarchitecten OTTEN en SEULEN.

Het nieuwe gebouw werd ontworpen als kopstation, de voorgevel naar de stad gericht, met de toegang ingeplant ongeveer in de as van de brug over de zeesluis van de handelsdokken. Centraal de inkomhal met reisbiljettenbalie, reisgoedbalie, ingang tot de wachtzalen, hotel en de toegang tot de sporen. De centrale inkomhal werd afgedekt door een metalen gebinte met beglazing. Aan de beide zijden van de hal een "toren" met twee verdiepingen bekroond met een tentvormig mansardedek, die nog steeds het karakteristieke van het Oostendse spoorwegstation vormen.

Aan de linkerzijde strekte zich het hotel uit, met op de hoek het postsorteercentrum. Aan de kaai van de Visserskreek werden kantoren bestemd voor de administratieve diensten van het Zeewezen ingeplant.

Ze waren toegankelijk vanaf het stationsplein en vanuit de stationshal.

De linkertoren bevatte de ingang tot het "Hôtel Terminus Maritime", dat zou uitgebaat worden door "Wagons-Lits", waarin ook een lift ingebouwd was die vanuit de hotellobby toegang gaf tot de hotelkamers gelegen op de eerste verdieping. Op de benedenverdieping van de aanpalende vleugel was er een grote verbruikszaal, een restaurant en drie luxe hotelkamers.

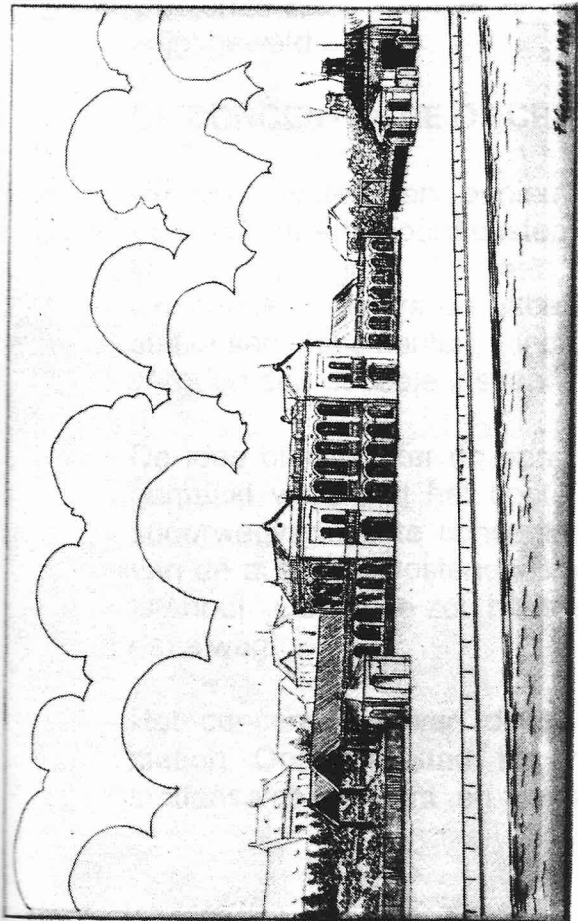
In de linkertoren was op de benedenverdieping een "koninklijk salon" ingericht met toegang vanuit de vertrekhal van het station. Op de eerste verdieping een woning voor de stationschef.

In de centrale inkomhal van het station, de "Wandelzaal", was er naast de loketten en de reisgoedbewaarplaats ook een wachtzaal eerste/tweede klas met buffet en een wachtzaal derde klas. De toegang tot de perrons en de vertrekhal was mogelijk doorheen de wachtzalen.

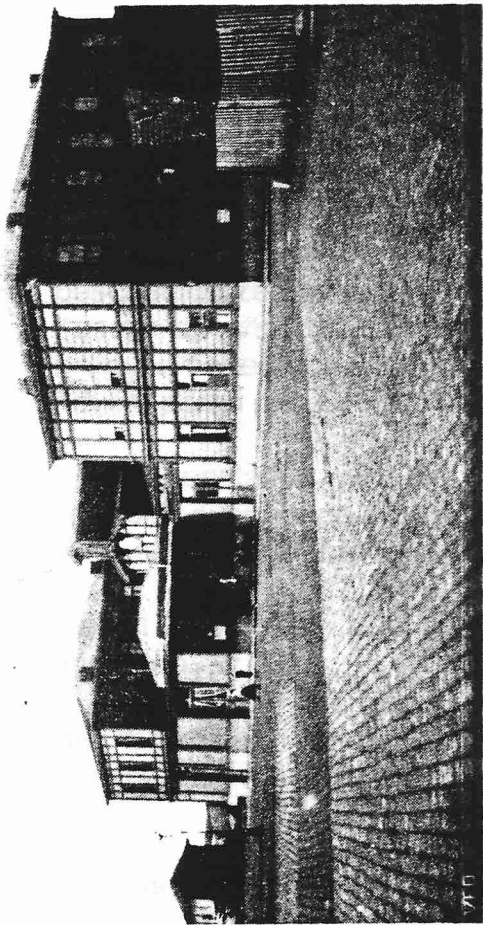
In de inkomhal was er een telegraafkantoor met twee telefooncellen.

Aan de zijde van de havengeul, de kade voor de pakketboten, werd een in- en ontschepingshal voorzien, bestaande uit een beglaasde metalen gebinten constructie van het type "drie scharnier bogen". De metaalconstructie werd ontworpen door de "S.A. des Ateliers de Construction d'Enghien-St.-Eloi". De inkomhal en in- en ontschepingsruimte werden verbonden met de overkapte perrons door een identieke beglaasde constructie. Daarin bevond zich tevens de uitgang van het station.

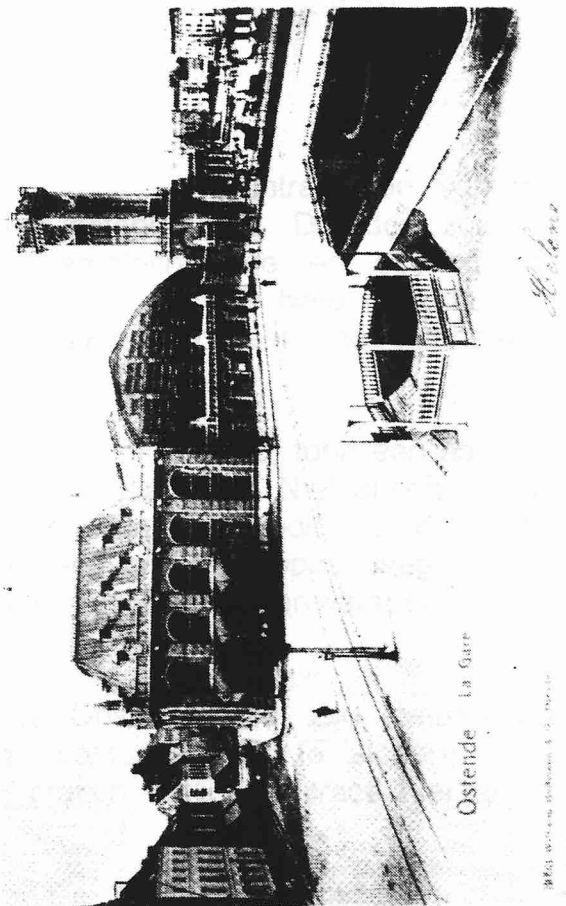
Het nieuwe station werd op 1 augustus 1913 plechtig geopend.



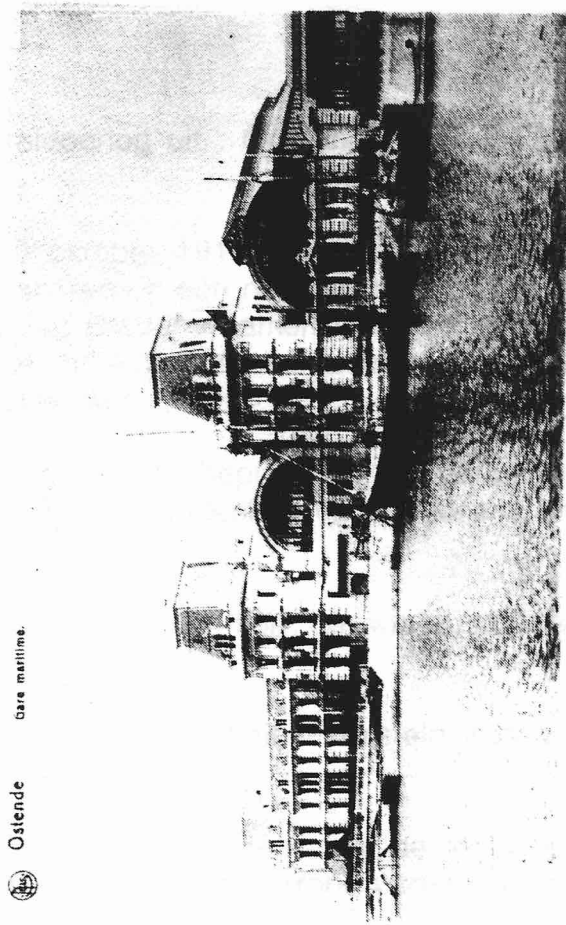
1845 - het eerste spoorwegstation van Oostende, waarvan het eigenlijk gebouw bleef bestaan tot 1956



1871 - het eerste zeestation van Oostende, gesloopt in 1956



1872 - het tweede spoorwegstation van Oostende aan het Van der Zweepplein (nu E. Feysplein) - "Oostende-Oost" Oostende-Station



1913 - het spoorwegstation/zeestation "Oostende-Kaai".
Bemerk rechts de spooroverkapping (zie ook foto 1910)?
Links het "Hotel Terminus Maritiem" en het sorteercentrum

WERELDOORLOG I

Op 3 augustus 1914 brak de Eerste Wereldoorlog uit. Oostende werd op 15 oktober 1914 bezet door het Duitse leger.

Toen de Duitsers de stad verlieten op 15 oktober 1918 lieten ze een zwaar beschadigd zeestation achter, waarvan de sporen op één na opgebroken waren. Tijdens de aftocht werd de spoorwegbrug van Bredene samen met nog andere bruggen opgeblazen, zodat de rechtstreekse verbinding van het zeestation en de havensporen met de lijn naar Brugge verbroken was.

In het zeestation was de spooroverkapping, de inschepings- en uitgangshal vernield, evenals de beglazing van de centrale hal, gedeelten van de torens en een sectie van de bureaus van het Zeewezen.

Op 11 november 1918 trad de wapenstilstand in en kon de wederopbouw beginnen.

Het duurde een aantal jaren vooraleer het zeestation definitief hersteld was en (helaas) niet meer in de oorspronkelijke toestand.

De spooroverkapping werd niet heropgebouwd, de resten van de metalen gebinten werden gesloopt en omstreeks 1930 werden de perrons uitgerust met luifels.

De uitgangshal werd, na de slooping van de gebinten van de voormalige overkoepeling, door een eenvoudig plat dak overdekt.

Oostende-Kaai had een flink deel van het imposant geheel ingeleverd aan het krijgsgeweld.

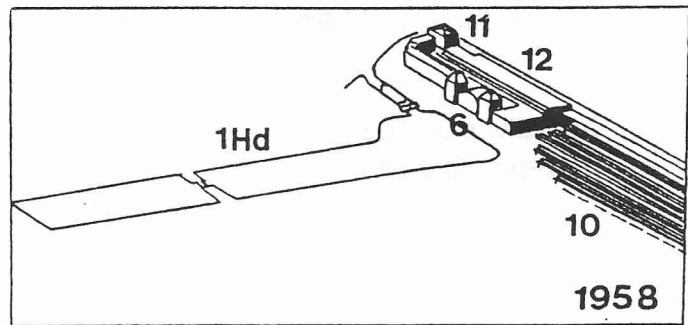
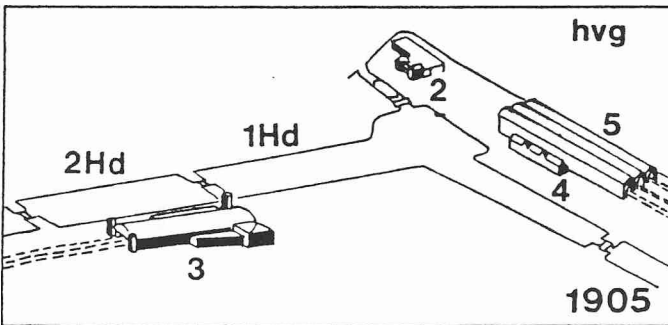
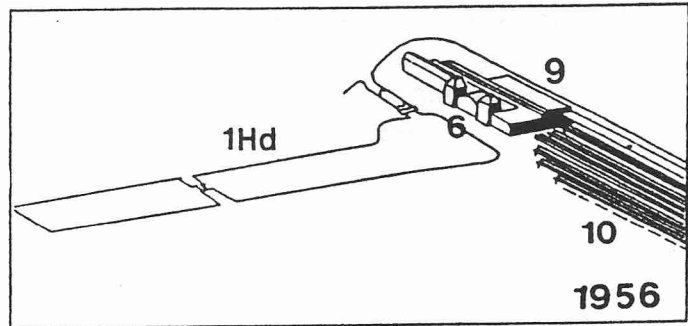
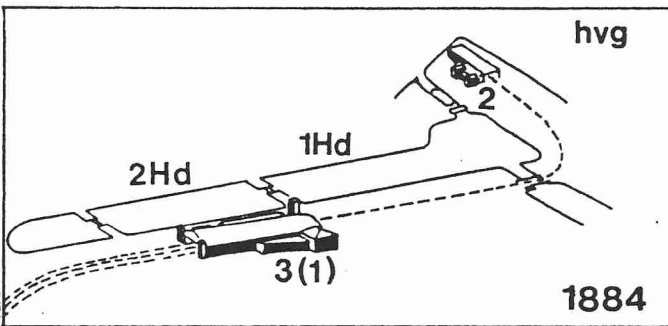
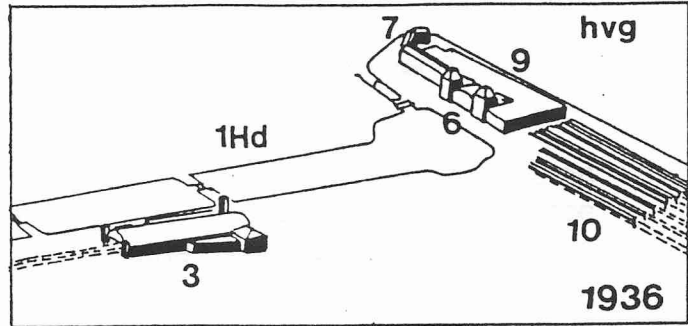
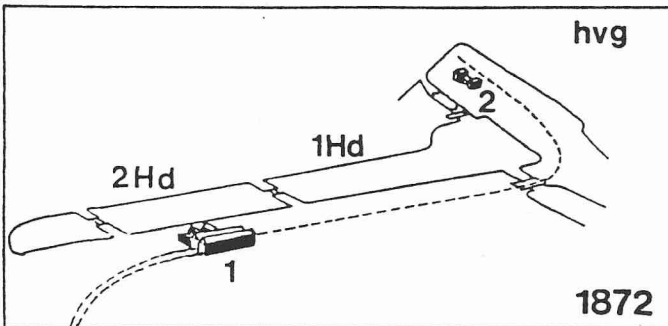
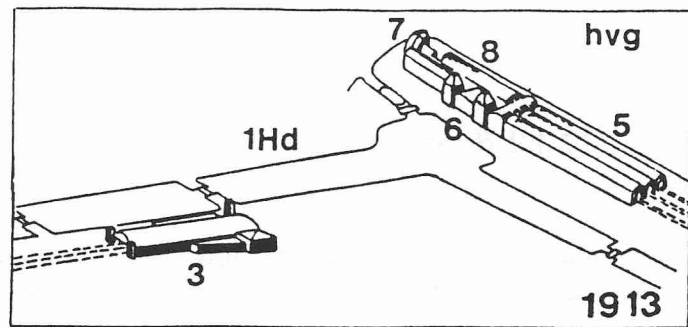
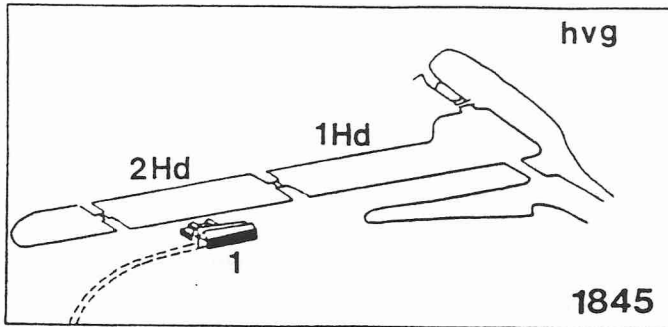
DE CONCENTRATIE OF CENTRALISATIE

In 1919 vatte men opnieuw het plan op voor het centraliseren van alle treinverkeer en spoordiensten in één station, Oostende-Kaai. Daardoor zou men kunnen overgaan tot een rationeler verkeerstechnische en economische exploitatie. Immers de uitbating en het onderhoud van de twee stations, twee stationsemplacementen, inclusief rangeerblokken, en een goederenstation vergden een dubbele inspanning en bezetting.

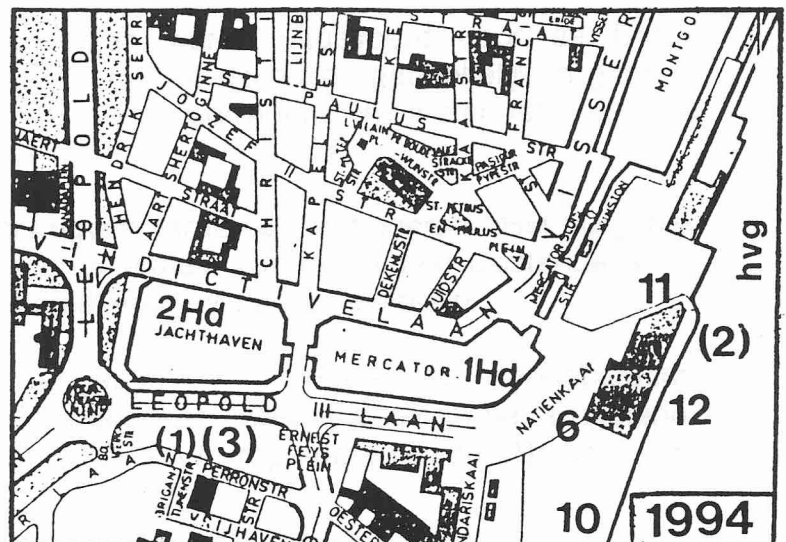
De idee bleef echter op een laag pitje sudderen tot in 1930, toen een aanvang gemaakt werd met het opstellen van definitieve plannen. Niet alleen om het spoorwegverkeer te concentreren op Oostende-Kaai, doch ook voor de aanleg van de autoweg Oostende-Brussel als onderdeel van de Europese weg Londen-Istanbul. Oostende zou het tussenstation worden voor de "over-water sectie" van deze weg.

Het concentreren van de spoordiensten op Oostende-Kaai zou toelaten het station Oostende-Stad te ontruimen (en eventueel zelfs te slopen), het stationsemplacement en de sporen op te breken en in het tracé hiervan de

SYNOPTISCH OVERZICHT ONTWIKKELING VAN HET SPOORWEG- EN ZEESTATION OOSTENDE



- hvg : havengeul
1 Hd : 1e Handelsdok
2 Hd : 2e Handelsdok
- 1 : spoorwegstation (1845)
2 : zeehaven (1871)
3 : spoorwegstation Oostende-Stad (1872)
4 : voorlopig spoorwegstation Oostende-Kaai (1903)
5 : spooroverkapping (1905)
6 : spoorwegstation Oostende-Kaai (1913)
7 : Zeewezengebouw (1913)
8 : inschepingshal pakketboten (1913)
9 : inschepingshal pakketboten (1920)
10 : uitbreiding sporen van 6 tot 11 (1936)
11 : Zeewezengebouw (1958)
12 : inschepingshal pakketboten (1958)



autoweg aan te leggen tot in het hart van de stad en het verkeer zo rechtstreeks naar het carferrystation te brengen.

Om het concentratieplan uit te voeren moest o.m. :

- het stationsemplacement van Oostende-Kaai uitgebreid worden van 6 tot 11 stationssporen (met 7 perrons) ;
- een nieuw tracé aangelegd worden voor de lijn naar Torhout, (er was geen verbinding tussen het zeestation en de lijn naar Torhout, die vertrok vanuit Oostende-Stad).

In 1932 werden de werken aangevat die moesten leiden tot de uitvoering van het centralisatieplan.

Naast de internationale treinen, die sinds 1871 gebruik maakten van de sporen van het zeestation, konden vanaf oktober 1935 ook de treinen richting Brugge gebruik maken van het zeestation. Slechts de treinen richting Torhout maakten nog gebruik van het station Oostende-Stad.

In 1939 brak Wereldoorlog II uit in West-Europa en op 10 mei 1940 brak ook over ons land het geweld los. Alle geplande spoorwerken waren nog niet afgewerkt, sommige zelfs nog niet eens gestart. De lijn naar Torhout was nog niet klaar en er was nog geen nieuw goederenstation gebouwd aan Oostende-Kaai.

WERELDOORLOG II

Vrij vlug na het begin van de bezetting (28 mei 1940) werd het station Oostende-Kaai gesloten voor het burgerlijk verkeer. Alle diensten maakten opnieuw gebruik van het station Oostende-Stad, dat als het ware een tweede leven kreeg toebedeeld.

Tijdens de oorlog werd het zeestation geteisterd door het geweld. De vleugel waarin de kantoren van het Zeewezen gevestigd waren, werd vernield, evenals een gedeelte van de inschepingshal.

Op 8 september 1944 verlieten de laatste Duitsers de stad en het havengebied, waarbij de haven niet vrijbleef van zware vernielingen.

Nadat noodherstellingen en opruimingen waren uitgevoerd door de Britse genietroepen kon reeds op 26 september 1944 de haven gedeeltelijk in gebruik genomen worden voor de aanvoer van voorraden en materiaal voor de geallieerde legers.

Eind september 1944 kon het spoorwegverkeer terug functioneren. Het burgerlijk verkeer moest echter nog steeds gebruik maken van het station Oostende-Stad, omdat Oostende-Kaai gereserveerd bleef voor militaire doeleinden.

Het zeestation werd opgeruimd en aangepast om te fungeren als overstapstation voor het vervoer van gewonden en zieken per hospitaalschip naar Engeland. Later werd het station gebruikt voor het repatriëren van Britse oud-

krijgsgevangenen, verlofgangers en gedemobiliseerden. Daarbij gebruikte men de Mahieukazerne als transitkamp.

Het zou duren tot april 1946 vooraleer Oostende-Kaai werd vrijgegeven voor burgerlijk verkeer.

DE AFWERKING VAN DE CONCENTRATIE VAN HET SPOOR

Onmiddellijk na het einde van de oorlog werden de laatste fasen van de uitvoering van het plan, dat al dateerde van de vorige eeuw en dat erin bestond alle spoorverkeer te concentreren in en op Oostende-Kaai in uitvoering gebracht met uitzondering evenwel van het havenverkeer.

Het nieuwe tracé van de lijn naar Torhout werd volledig afgewerkt, zodat bij het terug in bezit nemen van Oostende-Kaai op 4 april 1946 alle reizigersdiensten konden verzekerd worden vanuit Oostende-Kaai.

DE ELEKTRIFICATIE

In 1935 werd de eerste elektrische lijn van het Belgische spoorweganet in gebruik genomen, de sectie Antwerpen-Brussel voltooid en plechtig ingereden. Verdere elektrificatieplannen werden door de oorlog afgeremd.

Na de oorlog werd de omvorming opnieuw aangevat. Op 26 juni 1954 werd de elektrificatie van de lijn Oostende-Brussel voltooid en plechtig ingereden. In oktober 1954 werden alle diensten op de lijn verzekerd door elektrische tractie.

ZEEWEZENGEBOUW EN DE INSCHEPINGSHAL

In 1954 werd de studie aangevat voor de bouw van een nieuw Zeewezengebouw, ter vervanging van de gebouwen die tijdens de oorlog vernield werden. Het nieuwe gebouw moest naast de administratieve diensten van de Pakketbotendienst, Zeevaartinspectie en Waterschoutambt, ook een grote douanezaal, paspoortcontrole en wachtzalen bevatten. Het gebouw werd ontworpen door de Gentse architecten Valentin VAEREWYCK en Jan HEBBELYNCK. In 1956 werd de bouw van het complex toegewezen aan de bouwfirmas Gebroeders DEVEEUW uit Wevelgem. In 1958 was het gebouw afgewerkt, klaar om de grote toeloop van toeristen naar de "expo 58", wereldtentoonstelling gehouden in Brussel in 1958, op te vangen.

SLOTBESCHOUWING

Het binnenste van het station heeft in de loop van de jaren veel wijzigingen ondergaan en bepaalde delen van het gebouw kregen een andere bestemming of werden verlaten. Het hotel is sinds jaren buiten gebruik en binnen afzienbare tijd verhuist ook het sorteercentrum van de post naar een nieuw gebouw in de stad aan de Slachthuiskaai.

De inkomhal werd verscheidene malen heringericht zodat van het oorspronkelijke interieur bijna niets herkenbaars meer overblijft. Het "koninklijk salon" is sinds

jaren opgegeven en wordt thans gebruikt als kantoorruimte voor de diensten van de stationschef.

Ook de vertrekhal werd in de loop van de jaren gewijzigd o.m. met de oprichting van een terminal voor de jetfoildienst naar Engeland, (1982).

Het spoor trok lijnen doorheen het toenmalige Oostende die nog steeds de huidige urbanisatie en de verkeersaders bepalen. Zo onder meer de invalsroute van de autoweg en de ringlaan omheen de stad, de Prinses Elisabethlaan, aangelegd op het tracé van de geplande maar niet aangelegde spoorverbinding naar Mariakerke.

Sinds de aanleg van het spoor in 1838 ontwikkelde Oostende zich, gekoppeld aan de veerhaven, tot een internationaal spoorwegstation met wijdverspreide mondiale bekendheid, waarbij "Oostende" het vertrek- of aankomststation was en is van vele internationale treinen.

Zal de komst van de kanaaltunnel en de super snelle trein deze functie overbodig maken ?

Het blijft een open vraag !

Ferdinand GEVAERT
Bestuurslid Heemkundige Kring "De Plate"

BEKNOPT GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT 160 JAAR SPOOR i.v.m. OOSTENDE

Wet van 1 mei 1834 - bouw van een Belgisch spoorwegnet met Mechelen als draaischijf.

1 juni 1834 - begin werken traject Mechelen-Brussel, officieel geopend 1835.

2 januari 1837 - officiële opening van het traject Mechelen-Dendermonde.

28 september 1837 - officiële opening van het traject Dendermonde-Gent.

12 augustus 1838 - officiële opening van het traject Gent-Brugge.

28 augustus 1838 - officiële opening van het traject Brugge-Oostende.

Zondag 2 september 1838 start van de uitbating van de sectie Gent-Oostende. Voorlopig station buiten de vestingen van Oostende.

1 december 1839, ingebruikname van het spooreplacement binnen de vestingen van de stad Oostende, voorlopig houten stationsgebouw.

Juli 1840, aanbesteding bouw van een stationsgebouw in Oostende, ter hoogte van het 2de Handelsdok, officieel geopend in 1847.

1868-1870, bouw van een zeestation t.b.v. de pakketboten naar Dover.

1870, verbindingsspoor station Oostende en zeestation in gebruik.

1880-1882, bouw nieuw station "Oostende-Stad", t.h.v. het 2de Handelsdok, overkappen van het spoor van het zeestation.

1896, rechtstreekse spoorverbinding van het zeestation met de lijn naar Brugge.

1898-1904, aanleg spooreplacement voor nieuw station "Oostende-Kaai".

1903, bouw voorlopig houten stationsgebouw Oostende-Kaai aan de Brandariskaai.

1904, verbreken verbinding Oostende-Stad/zeestation.

1905, bouw spooroverkapping Oostende-Kaai.

1907-1913, sloping oud zeestation, bouw nieuw stationsgebouw Oostende-Kaai en zeestation, inclusief kantoren voor het Zeewezen.

3 augustus 1913, plechtige opening Oostende-Kaai en zeestation.

1914-1918, W.O. 1, grote vernielingen.

1920-30, herstel Oostende-Kaai en zeestation, vernielde spooroverkapping vervangen door luifels.

1934, uitbreiding Oostende-Kaai, van 6 tot 11 sporen.

1935, alle reizigersverkeer richting Brussel vertrekt uit Oostende-Kaai, verkeer richting Torhout uit Oostende-Stad.

1940-1944, Duitse bezetting, alle treinverkeer vertrekt vanuit Oostende-Stad.

4 april 1946, alle reizigersverkeer vertrekt vanuit Oostende-Kaai (ook richting Torhout). Station Oostende-Stad buiten gebruik.

1956, slooping station Oostende-Stad.

1956-1958, bouw nieuw Zeewezengebouw en inschepingshal voor de pakketboten naar Dover.