

# HET NIEUWE OOSTENDSE TRAMSTATION



*Vooraanzicht van het hoofdgebouw.*



*De mooi gemodelleerde olop, de wasinrichting voor het rollend materiaal en de parking.*



*De olop van de oostkant gezien, en de parkeerplaats voor de bussen.*



*Het was woekeren met ruimte, maar met een prachtig resultaat.*



*Zicht op de olop of "de Goede windhelling".*

## HET NIEUWE TRAMSTATION AAN DE BRANDARISKAAI

door J.B. DREESEN

Wanneer straks de Vlaamse regering het "Structuurplan Vlaanderen" de basis voor een nieuwe ruimtelijke ordening, ter tafel zal leggen zal het voor iedereen tijd zijn om zich af te vragen of "het niet met een ietsje minder kan".

Een goed voorbeeld van "hoe het zou moeten" is het nieuwe Oostendse tramstation aan de Brandariskaai. Geprangd tussen de voornoemde Brandariskaai en de "Smet de Naeyer brug" is dit, in Oostende, de kleinste oppervlakte met de meeste functies. Als Heemkring dachten we het nuttig hieraan een fotobladzijde te wijden en enkele gegevens te publiceren. Zo blijft het bewaard.

Het idee van een nieuw tramstation dateert al van 1960. Het duurde echter tot 1975-76 alvorens voorstel en plannen klaar waren voor een overbrenging naar DE BOLLE. Het project werd echter niet weerhouden. Er waren moeilijkheden met terreinverwerking en het ging 600 miljoen kosten. Geen onaardig bedrag voor die tijd.

Aangezien de maatschappij over grond beschikte aan de Brandariskaai werd omstreeks 1980 beslist de vernieuwing op het Hazegras te realiseren en de beschikbare oppervlakte daar te verruimen.

De werkzaamheden aan de Brandariskaai startten in 1988-89. Het daar opgerichte administratief gebouw herbergt op het gelijkvloers de loketten, wachtzaal en andere infrastructuur naar de reizigers toe. Op de tussenverdieping kwam plaats voor het dagdagelijkse regionaal beheer van de uitbating, een technische afdeling en het archief. Op de tweede verdieping werd de accommodatie voor buschauffeurs en trambegeleiders voorzien. Op de derde verdieping werd het gebouw afgerond met de accommodatie voor de conciërge. Hierop aansluitende werd het autobusstation gebouwd.

In 1991 werd werk gemaakt van de stelplaats voor de autobussen en de sporen voor de trams. De stelplaats kan 30 autobussen herbergen. In diezelfde periode kreeg ook de "GOEDE WIND HELLING" een opknapbeurt. De architect gaf de aanzet van deze helling zelfs een mooi architecturaal tintje. Onder de Goede Wind helling werd een substation voor electriciteitsvoorziening van de lijn gebouwd. Twee transformatoren van 1.000 KVA elk met gelijkrichters met feeders op 600 volt kregen er een plaats. Het station werd met een computergestuurde automatische controle uitgerust. Dit gedeelte van het bouwplan werd in 1993 afgewerkt.

We springen even van de hak op de tak. Soms wordt ons de vraag gesteld naar de oorsprong van de naam "Goede Wind helling". De verklaring hiervan ligt bij het feit dat de straatnaamgeving op het Hazegras oorspronkelijk nogal maritiem van inslag was. Naast de Brigantijnenstraat, is er ook een Fregatstraat, een Vrijhavenstraat, een Zinniastraat en een Mercatorlaan. Nu kent het maritiem frans een zeemansgroet die "Bon vent et bonne route" luidt. Die is echter niet gebruikelijk in het maritiem nederlands waar men geen wens met betrekking tot de wind gebruikt en ook de "goede reis" wens als de duivel schuwt. Men wenst er uitsluitend

een "Behouden vaart". Vermoedelijk werd de naam dus naar franse trant gevormd.

Onmiddellijk daarna begon men de laatste fase; de aanleg van de parking en de bouw van een servicegebouw. Dit gebouw was voorzien als wasinstallatie voor autobussen en trams. Oorspronkelijk lag het in de bedoeling de wasinstallatie groot genoeg te bouwen om een tram met aanhangwagen te wassen. De kosten van een dergelijke installatie liepen echter te hoog op en vroegen teveel plaats. In het gebouw werd ook de nodige accomodatie voorzien voor de nachtwaker en het personeel van die inrichting voorzien. Onder het geheel werd het tankstation voor de autobussen aangebracht. Dit gedeelte kreeg einde 1994 zijn afronding.

Van de gebruikte ruimte aan de Brandariskaai was het grootste deel eigendom van de V.V.M. De Vlaamse Vervoer Maatschappij beter gekend onder de roepnaam van het bedrijf "De Lijn". Het ganse Brandariskaai project kostte ongeveer 240.000.000 frank. Het werd gerealiseerd door Architectenbureau Vaerendonck, dat ondertussen van naam verandere en nu "Technum heet. De architect was Jacques VONCK.

Ondertussen was men ook begonnen met het renoveren van de werkhuizen op de Nieuwpoortsesteenweg. Dit zijn de gebouwen waar het onderhoud en de reparatie van trams en autobussen wordt gedaan. In 2 fazen 1989-90 en 1992 werd dit gedeelte afgewerkt.

In 1993-94 kwam dan de tramloods aan de beurt. Na de vernieuwing van het dak kregen ook de oude buitenmuren een "facelift". Binnenin werd de onderhoudsafdeling, de schilderafdeling en de afdeling voor de wielprofilering volledig vernieuwd. Hierop volgen dan nog de wegeniswerken.

Dit jaar zijn de bureaus aan de beurt. Doordat die langs de Nieuwpoortsesteenweg zijn gelegen heeft iedereen daar meer zicht op dan op de andere uitgevoerde werken. Na de afbraak van het oude gebouw en de nivellering van het terrein werden op gans het stuk 25 meter lange palen in de grond geheid. Dit is begrijpelijk als men bedenkt dat men hier in de omgeving zit van de (nieuwe) Oostendse Watergang van omstreeks 1445. In het centrum werd een vierkant stuk met damplaten afgezet. Dit werd nu uitgediept tot 4,5 meter. Het wordt een kleine kelderverdieping waar verwarming, verluchting en electriciteitscontroles komen. In afwachting daarvan wordt het de staanplaats voor de bouwkraan. Die kon, gezien de beperking van de ruimte, nergens anders geplaatst worden.

Bij het uitdiepen stootte men op 4,5 meter diepte op een turflaag van ongeveer anderhalve meter dikte. Een gegeven dat we als Heemkring meteen noteerden.

De nieuwe gebouwen moeten beeindigd zijn tegen het najaar van 1996. Als de gebouwen afgewerkt zijn moet ook nog de koer met de sporen vernieuwd worden.

De kostprijs voor de renovering van de werkhuizen kwam op ongeveer 40 miljoen, voor de tramloods werd dat 80 miljoen en de bureauconstructie schat men op 135 miljoen. Samengeteld met de Brandariskaai (240 miljoen) worden de totale kosten op ongeveer 500 miljoen becijferd. Vergelijkt men dat bedrag met de geschatte



600 miljoen, in de 70er jaren, voor de verhuis naar de omgeving van de Bolle, dan moet men bekennen dat het resultaat goed tot uitstekend is.

Nog even wat algemene informatie over het belang van "De Lijn" aan onze kust.

"De Lijn" beschikt voor de exploitatie van de Kustlijn over ongeveer 346 man personeel, daarin zijn begrepen 96 techniciens, 60 bedienden en 190 chauffeurs (bus en tram). In gans de provincie West-Vlaanderen heeft De Lijn op dit ogenblik 675 man in de uitbating zitten.

Na al die vernieuwingen, die dan toch een flink winstpunt zijn voor onze Stad, rest ons nog "De Lijn" een "behouden vaart" toe te wensen.

---

#### ENKELE ANTIQUARIAATSPRIJZEN

Op een boekenveiling die op 14 oktober ll. te Brugge plaats had hebben wij volgende prijzen genoteerd :

LEPER, J. : Kunstmatige innondaties in maritiem Vlaanderen; 1316-1945 (1951)	600 fr.
BERQUEMAN, A. : Avec P.J. CLAEYS au littoral belge (1947)	1200 fr.
D'DARDENNE, J. : De Dunkerque à Dombourg (1888)	1400 fr.
DESPOT, E. : Vlaamsche visschers (1942)	900 fr.
DUCLOS, A. : De oude kust van Vlaanderen (1873)	1400 fr.
BARTHOLEYNS, E. : La Côte Belge de la Panne à Knocke (s.d)	600 fr.
DAYE, P. : La Belgique maritime (1930)	1000 fr.
BOWENS, J. : Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zee-stad Oostende	700 fr.
STREUVELS, S. : Zeelieden en zeevisscherij (1934)	7000 fr.

Bij deze prijzen moet men nog 21 % opgeld betalen.

Omer VILAIN