

door Ferdinand GEVAERT

DEEL II

3. Het centralisatieontwerp van de spoorweg te Oostende in 1919-1925

In het speciaal nummer van "De Plate", jg. 19, nr. 6/8, hebben we onder de titel "Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende" de ontwikkeling en de afbouw van het spoor te Oostende behandeld.

Naast wat tot stand kwam (en achteraf gedeeltelijk opgebroken) zijn er nog heelwat projekten geweest die geen gevolg gekend hebben of er slechts gekomen zijn na grote wijzigingen en/of grotendeels gereduceerd.

In "De Plate" nr. 11, jg. 19, nov. 1989, verhaalt Gerard VAN DAMME ons o.m. dat er een spooraansluiting naar Mariakerke gepland was. Doch ook nooit uitgevoerd.

Na het einde van de oorlog 1914-1918 waren er plannen om een "strategische kustlijn" (ligne stratégique du Littoral) aan te leggen. Deze lijn zou vertrekken vanuit het spoorbundel van Oostende, naar Adinkerke (De Panne), via Middelkerke, Westende, Nieuwpoort en andere kustgemeenten op het traject (1).

Welke bedoeling achter het projekt stak is ons niet bekend. Was het nog een nasleep van de oorlogstrauma of expantiedrang van de spoorweg? Of, was men op zoek naar grote openbare werken? Hierbij moet men toch de bedenking maken dat de heropbouw van wat vernield was tijdens W.O. I nog volop bezig was, of eigenlijk nog moest beginnen.

Een verkeersinfrastructuurnoodzaak bestond er eigenlijk niet voor deze lijn. Nieuwpoort was sinds 1868 verbonden met het spoor (Gent-Lichtervelde-Diksmuide-Nieuwpoort) en Adinkerke was sinds 1870 bereikbaar (via Gent-Lichtervelde-Diksmuide-Veurne-Adinkerke). Daarenboven waren alle kustplaatsen verbonden door de Buurtspoorwegen met elektrische stellen.

Het tracé van de strategische kustlijn, parallel met de kust, op circa 3 km. van de duinenlijn, was in 1924 reeds uitgezet op het terrein. Echter waren de detailuitvoeringstekeningen nog niet gemaakt noch waren de noodzakelijke onteigeningen uitgevoerd.

Het bleef echter bij plannen.

Reeds in 1889, enkele jaren na de inhuldiging van het nieuw station Oostende-Stad speelde de administratie van de spoorweg met het idee om al het spoorverkeer te Oostende te centraliseren in één station, Oostende-Kaai. Bij het maken en de uiteindelijke uitvoeringen van de ontwerpen voor de nieuwe haveninstallaties te Oostende, werd hiermede rekening gehouden. De centralisatie voorzag het uiteindelijk verdwijnen van Oostende-Stad.

In 1919 legde de spoorweg een ontwerp van centralisatie voor aan het stadsbestuur van Oostende. Het ontwerp (zie fig. nrs. 10 t/m 15) omvatte o.m. :

- dempen van de Handelsdokken,
Brandarisdok,
verbindingskanaal.
- het uitbreiden van het stationsemplacement Oostende-Kaai van
6 tot 22 sporen (op gedempte dokken) (zie fig. nrs. 13 en 14).

- het bouwen van een bijkomend stationsgebouw op gronden van het gedempte Handelsdok (zie fig. nrs. 14 en 15).
- het verhogen van de de Smet de Naeyerbrug, tussen bestaande spoorwegbrug en rooilijn "Slachthuiskaai", vervanging door doorlopende brug.
- uitbreiden sporenbundels ten zuiden van het stationsemplacement (zie fig. nrs. 10 t/m 12).
- bouw en aanleg goederenstation aansluitend op de sporenbundels op de gronden van het voetbalveld van V.G.O. en de afvalverwerkingsfabriek (zie fig. nr. 12).
- aanleg van een rangeerstation Oostende-Zeehaven.
- bouw van een werkplaats en locomotievendepot (zie fig. nr. 12).
- bouw van een voetgangersbrug over de sporen t.h.v. de Sloepenstraat (achter "Beliards").
- nieuw verbindingsspoor voor reizigerstreinen voor de lijn naar Torhout en de strategische lijn (zie rep. A van fig. nr. 10).
- verbindingsspoor tussen de lijn naar Torhout en de strategische lijn en Oostende-Zeehaven (zie rep. B van fig. nr. 10).
- in het ontwerp van de spoorweg was het doortrekken voorzien van de Prinses Elisabethlaan tot aan Oostende-Kaai (als het ware "een ringlaan omheen Oostende").
- het uiteindelijk verdwijnen van Oostende-Stad en het goederenstation aan de Spoorwegstraat.

Het stadsbestuur had grote bezwaren tegen het ontwerp, voornamelijk :

- het dempen van de Handelsdokken.
- het verhogen van de de Smet de Naeyerbrug, waarbij de urbanisatie van de gelijknamige laan in het gedrang kwam, gelet op het verlenen van de aanloophelling.

Er werden van diverse zijden tegenvoorstellen ingediend, o.m. :

- verplaatsen van het station naar de zone ten zuiden van de de Smet de Naeyerlaan (dit was onaanvaardbaar en "onuitvoerbaar" voor de spoorweg, gelet op de te kleine afstand tussen voornoemde laan en de spoorwegbrug te Plassendale).
- vervanging van het Kaaistation door een doorrijstation ten zuiden van de stad, gelet op de aanleg van de strategische kustlijn (Oostende-Kaai was, en is, een kopstation).

Uiteindelijk werden akkoorden bereikt die geleid hebben tot de huidige situatie en inplanting, d.w.z.

- het centraliseren van het treinverkeer te Oostende-Kaai met uitbreiding van het stationsemplacement tot 11 sporen (geen uitbreiding van het stationsgebouw).
- opheffen van Oostende-Stad.
- aanleg sporenbundels en goederenstation ten zuiden van de de Smet de Naeyerlaan, met dempen van de verbindingsvaart.
- aanleg en bouw van het rangeerstation Oostende-Zeehaven en locomotievendepot.
- aanleg op niveau van de verbinding met het bestaand spoor naar Torhout.

- concentratie van de diensten van de buurtspoorweg op het te dempen Brandarisdok.
- de Handelsdokken werden ongemoeid gelaten.
- de voetgangersbrug ter hoogte van de Sloepenstraat werd niet gebouwd, ter vervanging kwam er de huidige "duiker".

Aangevangen in 1932 heeft het geduurd tot onze huidige dagen voor-
aleer de volledige concentratie van het openbaar vervoer in de
omgeving van Oostende-Kaai bereikt werd.

Nu, december 1991, zijn de werken nog niet volledig af. Het nieuw
tram- en busstation is in gebruik, doch de Goede Windhelling is
nog niet volledig afgewerkt. De oorspronkelijke helling was slechts
voorzien van één spoor. Het werd nu uitgebreid met een tweede
spoor (kruisend verkeer mogelijk) en aangelegd voor het gebruik
door autobussen. Wat voorheen niet mogelijk was (de bussen bereik-
ten het stationsplein via het E. Feysplein). De laatste fase,
bouw van een depot voor de kusttrams aan de Slachthuiskaai is
aangevangen. Zestig jaar zijn er overheen gegaan.

(1) Chronique des Travaux Publique, 7 december 1924, blz. 8817/8818.

VEILING 1992

Op donderdag 30 januari 1992 gaat voor de 20ste maal de jaarlijkse
Veiling van de Plate door onder leiding van de heer O. VILAIN.

Zoals steeds komt er een % ten goede van "De Plate". Dit procent
wordt vanaf 1992 vastgesteld op 20 %, dat afgehouden wordt van
de verkoopsom.

Wanneer er loten aangeboden worden, waarvan het lid zelf de minimum
instelprijs bepaald heeft en indien er daarvan stukken geen koper
vonden dan zal er bij de teruggave van deze 10 % op de gevraagde
instelprijs gerekend worden.

Personen die wensen stukken te laten veilen mogen de lijst van
de te veilen stukken (zo gedetailleerd mogelijk) binnenbrengen
bij de heer O. VILAIN, Rogierlaan, 38 bus 11, Oostende.

De stukken (boeken, foto's, affiches, plannen, enz., maar geen
breekbare voorwerpen) moeten wel betrekking hebben op Oostende
of de kuststreek.

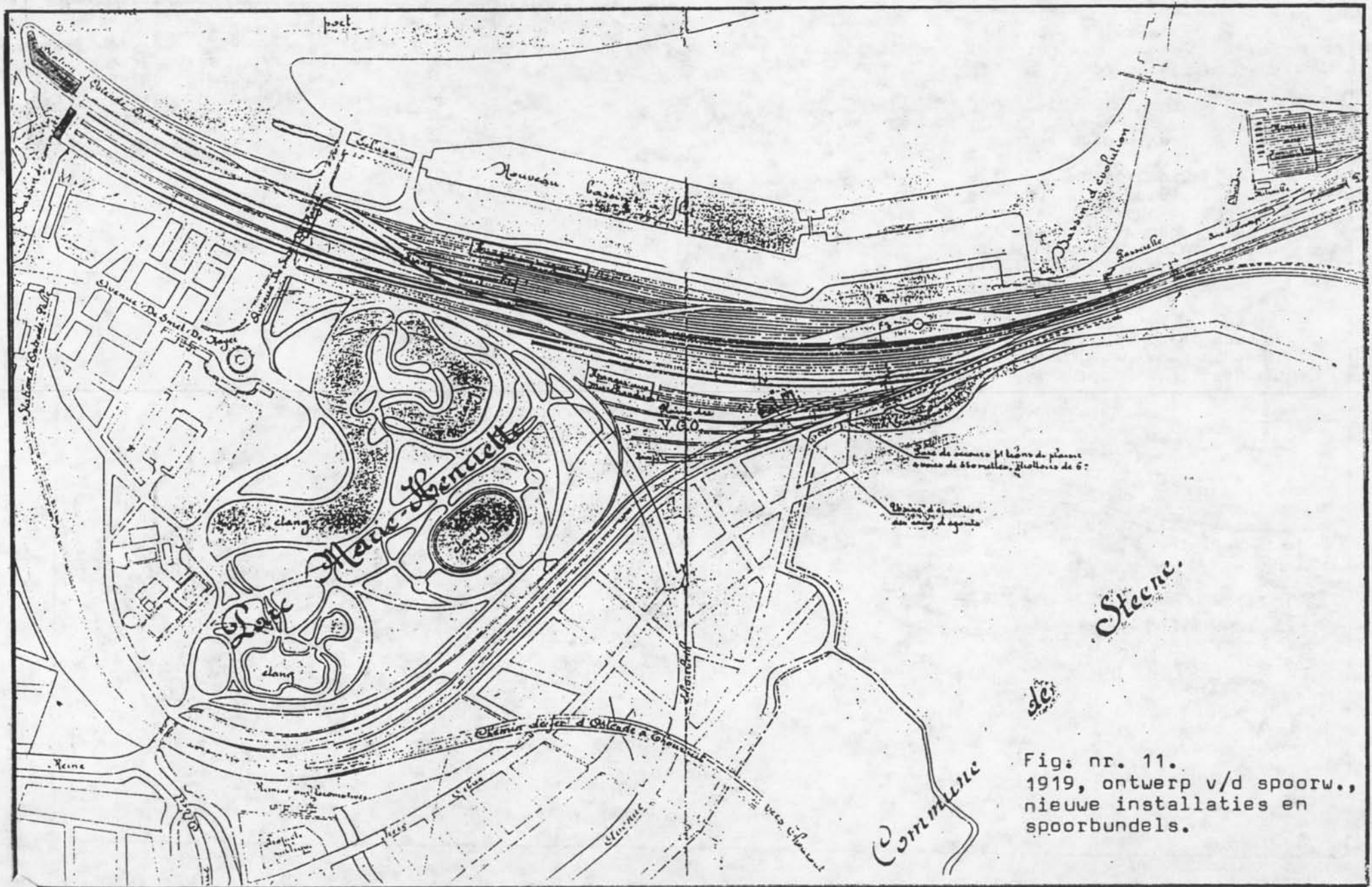
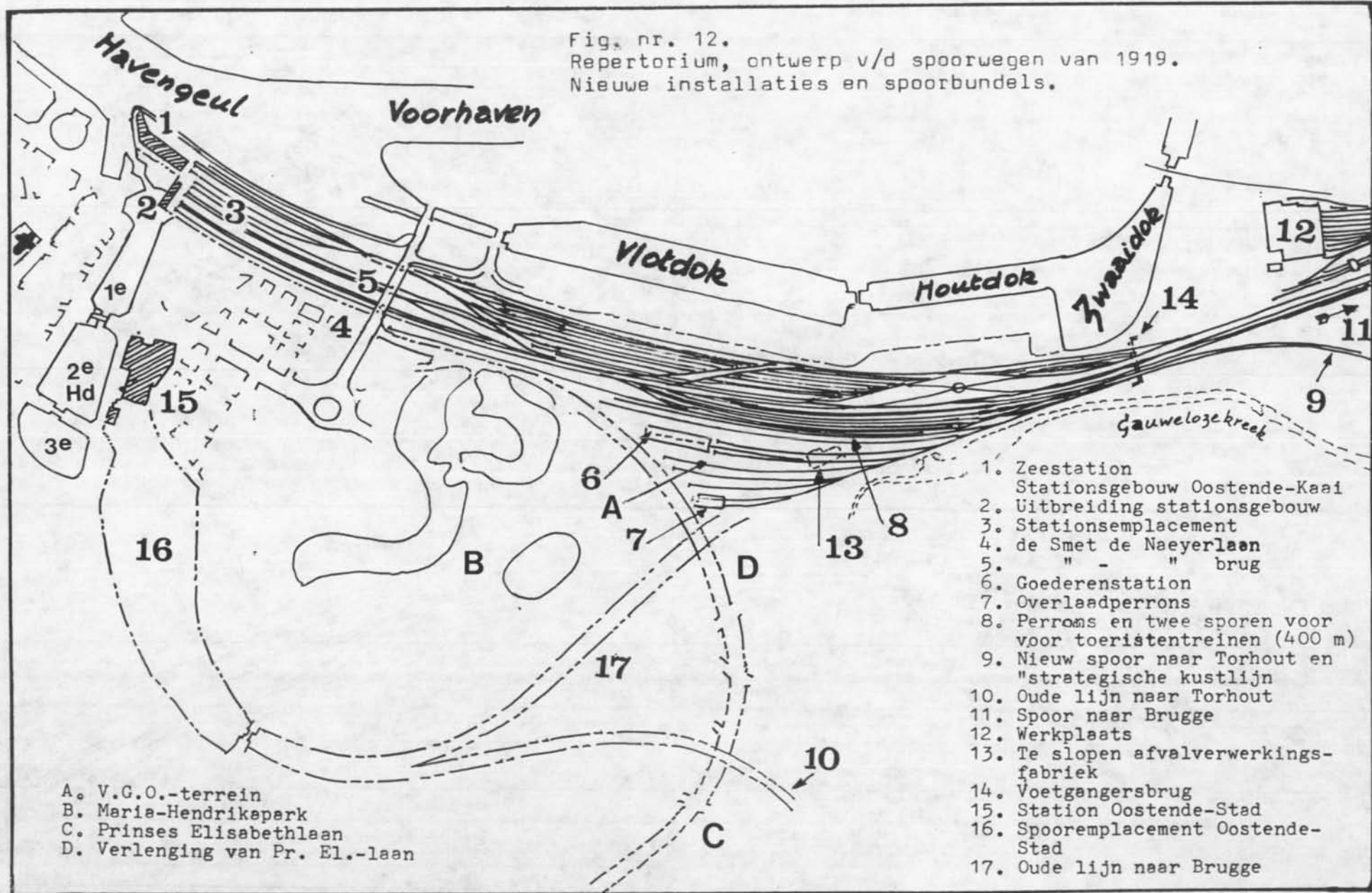


Fig. nr. 11.
 1919, ontwerp v/d spoorw.,
 nieuwe installaties en
 spoorbundels.

Fig. nr. 12.
 Repertorium, ontwerp v/d spoorwegen van 1919.
 Nieuwe installaties en spoorbundels.



- A. V.G.O.-terrein
- B. Maria-Hendrikerperk
- C. Prinses Elisabethlaan
- D. Verlenging van Pr. El.-laan

- 1. Zeestation
Stationsgebouw Oostende-Kaai
- 2. Uitbreiding stationsgebouw
- 3. Stationsemplacement
- 4. de Smet de Naeyerlaan
- 5. " - " brug
- 6. Goederenstation
- 7. Overlaedperrons
- 8. Perrons en twee sporen voor
voor toeristentreinen (400 m)
- 9. Nieuw spoor naar Torhout en
"strategische kustlijn
- 10. Oude lijn naar Torhout
- 11. Spoor naar Brugge
- 12. Werkplaats
- 13. Te slopen afvalverwerkings-
fabriek
- 14. Voetgangersbrug
- 15. Station Oostende-Stad
- 16. Sporeplacement Oostende-
Stad
- 17. Oude lijn naar Brugge

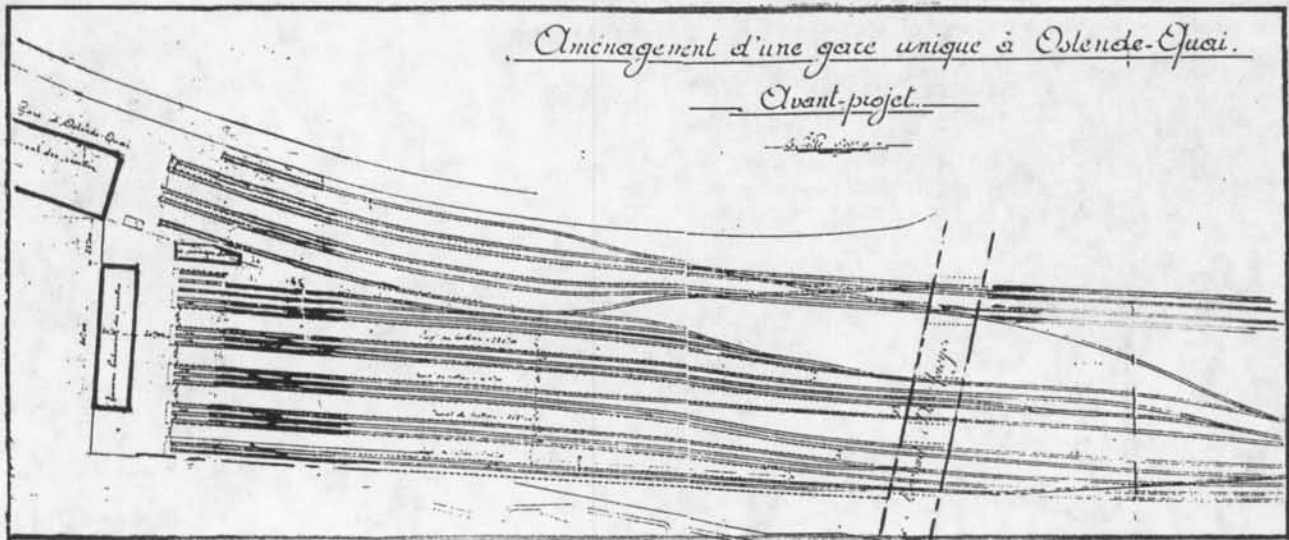


Fig. nr. 13. 1919, ontwerp door de spoorwegen voor een centraal station te Oostende, (uitbreiding Oostende-Kaai).

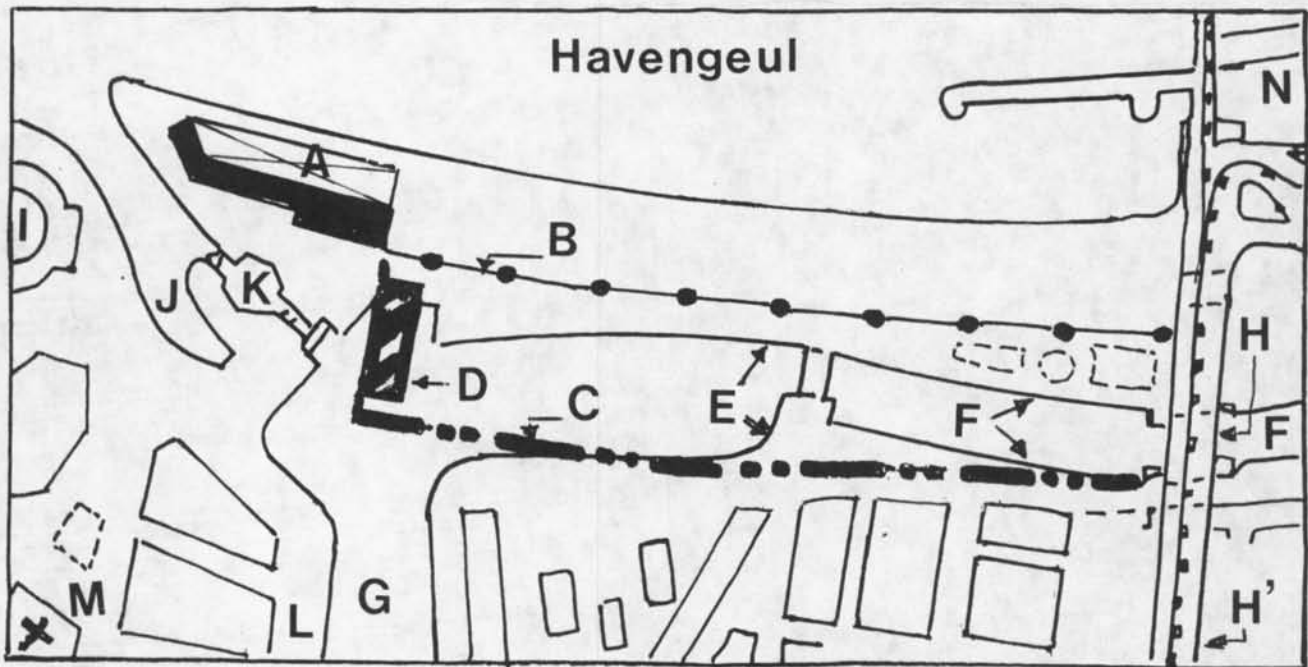


Fig. nr. 14. 1919, inplanting van het ontwerp "centraal station", (Oostende-Kaai) op de bestaande toestand 1919.

- | | |
|---|---|
| <p>A. Bestaand zeestation, pakketbotendienst en internationale treinen</p> <p>B. Grenslijn stationsemplacement, bestaand</p> <p>C. Grenslijn uitbreiding t.b.v. centraal station</p> <p>D. Nieuw bijkomend stationsgebouw</p> <p>E. Te dempen Brandarisdok</p> <p>F. Te dempen verbindingsvaart</p> <p>G. Te dempen Handelsdokken</p> | <p>H. De Smet de Naeyerbrug gedeeltelijk te verhogen</p> <p>H! De Smet de Naeyerlaan gedeeltelijk te verhogen</p> <p>I. Vismijn (De Cierk)</p> <p>J. Visserskreek</p> <p>K. Sluis Handelsdokken</p> <p>L. Keizerskaai (Vindict.)</p> <p>M. St.-Pieter & Pauluskerk</p> <p>N. Demeysluis</p> |
|---|---|

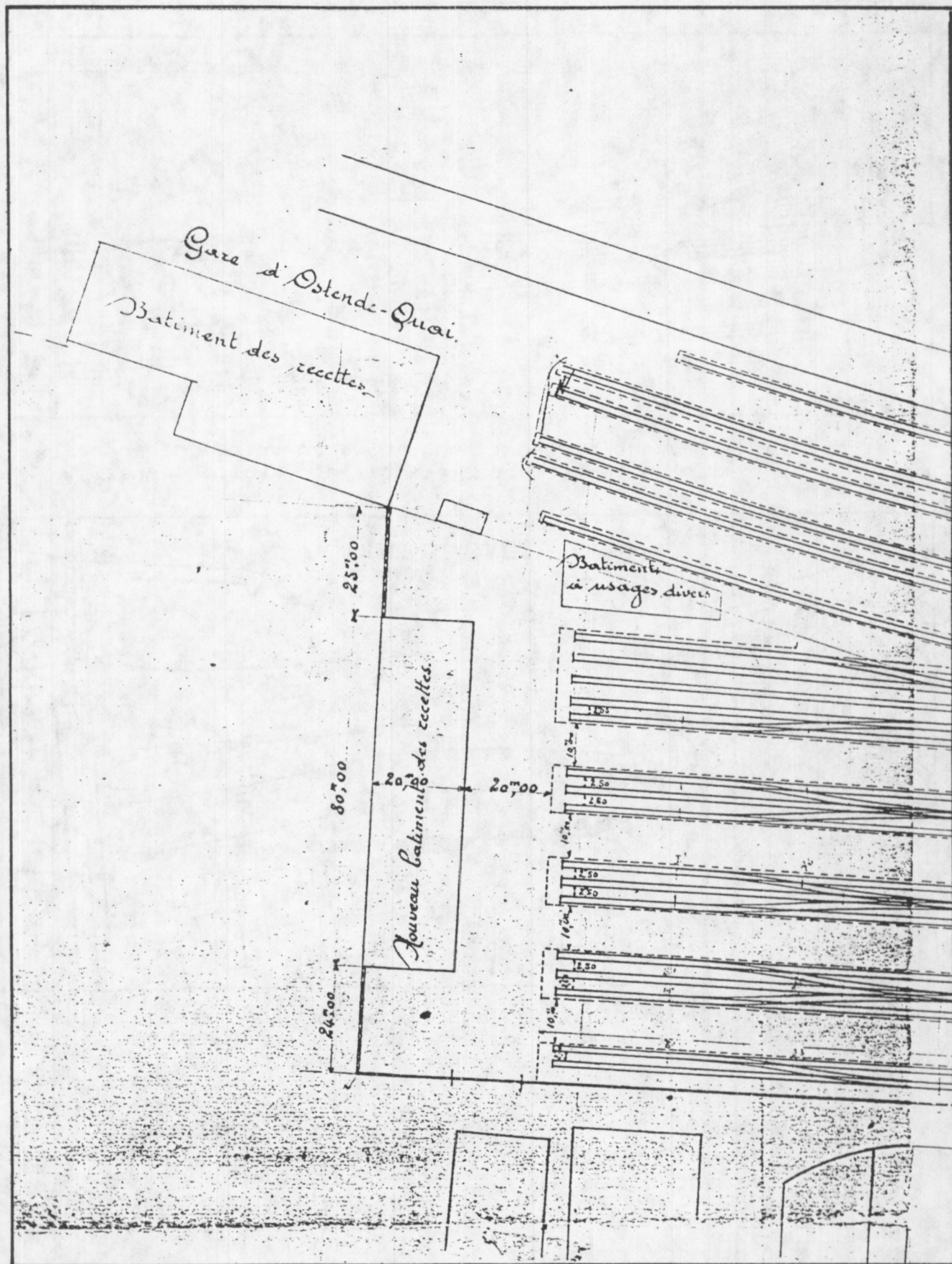


Fig. nr. 15. 1919, ontwerp door de spoorwegen voor een "centraal station", (Oostende-Kaai). Detail van de gebouwen en stationsemplacement.