

# ANDERHALVE EEUW SPOOR EN STATIONS TE OOSTENDE.

door Ferdinand Gevaert.

## INLEIDING

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

De aanleg van de spoorverbinding naar Oostende was een onderdeel van het plan om het land uit te rusten met een spoorwegnet, ter bevordering van handel en nijverheid. Tot uitvoering van het plan werd een wet goedgekeurd tot oprichting van de spoorwegen. De wet werd op 1 mei 1834 ondertekend door de Koning.

Het eerste artikel van de wet luidt :

"Er zal in het koninkrijk een stelsel van ijzeren wegen worden ingesteld hebbende Mechelen tot middelpunt en zich in oostelijk richtende naar de grens van Pruisen over Leuven, Luik en Verviers, ten noorden naar Antwerpen, ten westen naar Oostende over Dendermonde, Gent en Brugge en ten zuiden naar Brussel en de Franse grens door Henegouwen".

De wet was het resultaat van talrijke verzoeken en ontwerpen, die reeds een aanvang namen in 1821 (nog onder Willem I), met als oorspronkelijk doel de haven van Antwerpen te verbinden door middel van een spoorweg met de industriebekkens van Luik en Henegouwen, en met Keulen.

Het heeft heel wat voeten in de aarde gehad vooraleer de wet, waarvan het ontwerp reeds in 1833 werd ingediend, goedgekeurd werd. Naast de principiële bezwaren tegen de vorm van uitbating (staat of privaat) was er heel wat tegenstand vanwege de "waterlobby". Zij waren voorstander van de verdere uitbouw van het binnenlands water-net. Vooral voor de aanleg van een waterverbinding Schelde-Rijn. Wat belangrijk was. Het transport over water was sinds vele eeuwen de snelste, veiligste en meest economische wijze van vervoer van goederen, en ook personen. Daarenboven was niet iedereen, zoals nu nog, gediend of enthousiast voor het invoeren van een nieuwe techniek.

Met de aanleg van het eerste vak, Mechelen-Brussel, werd quasi onmiddellijk gestart, namelijk op 1 juni 1834. Zodat we ons niet kunnen ontdoen van de indruk dat de uitvoeringsplannen reeds klaar waren vooraleer de wet was aangenomen.

Op 5 mei 1835 werd dit eerste vak plechtig ingehuldigd.

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

## DE WESTENLIJN

In maart 1836 werd het plan voor de aanleg van de spoorlijn Mechelen-Oostende in de Senaat voorgelegd. De eerste sectie, Mechelen-Dendermonde werd op 2 januari 1837 ingehuldigd. De volgende sectie, Dendermonde-Gent op 28 september 1837 en op 12 augustus 1838 was het de beurt aan het baanvak Gent-Aalter-Brugge.

In maart 1837 waren landmeters begonnen met het uitzetten van het tracé Brugge-Oostende en weinig later werden te Jabbeke de werken aangevat voor de aanleg van de sporen en werd er gestart te Oudenburg met de bouw van een spoorwegbrug over het kanaal Plassendale-Nieuwpoort.

De winter 1837-1838 was zeer streng zodat het tot april 1838 zou duren vooraleer de werken terug konden aangevat worden. Het stadsbestuur van Oostende drong sterk aan bij de overheid om de werken te versnellen zodat de lijn nog in de loop van het "badseizoen" zou klaar komen. Men stelde grote verwachtingen in de komst van de spoorweg die een exponent moest zijn van het ontluikend "zeebadtoerisme".

De spoorlijn liep vanuit Brugge, praktisch parallel met de vaart Oostende-Brugge-, kustwaarts. Doorkruiste het grondgebied van de gemeenten Varsenare, Jabbeke, Ettelgem, Oudenburg en Zandvoorde. Om dan aan de zuidelijke dijk van het voormalig zaagmolencomplex Bredene te bereiken. De lijn doorkruiste de zuid-westelijke hoek van het emplacement om dan over de "Pont de Chemin de Fer de Breedene" de Gauweloze kreek te overschriden. De kreek vormde de grens tussen Bredene en Stene. De spoorlijn zou vervolgens in een brede bocht de vestingswerken van Oostende doorboren om het eindpunt, "de aanlegplaats bij het koophandels-dok" te bereiken.

Door de spoed waarmee gehandeld en aangelegd werd waren de definitieve stationsemplacementen en gebouwen nog niet uitgetekend noch goedgekeurd, laat staan van 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 zowel als voor Brugge.

Te Oostende werd een voorlopig eindstation aangelegd buiten de vestingen op het grondgebied van de gemeente Stene. Even buiten de grenzen van de stad, parallel met en naast de verbindingsvaart Oostende-Brugge (zie fig. nr. 1). Op het emplacement, dat te situeren is ter hoogte van het voormalig voetbalterrein van V.G. Oostende, werden enkele voorlopige houten gebouwtjes opgetrokken ten behoeve van de reizigers en stationsdiensten (zie fig. nr. 2).

Het baanvak Brugge-Oostende werd op dinsdag 28 augustus 1838, in aanwezigheid van de Koning en de Koningin, met grote luister en feestelijkheden ingehuldigd.

Op zondag 2 september 1838 werd de volledige lijn Brussel-Oostende in publieke uitbating genomen.

Te Oostende was men niet tevreden met het voorlopig 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", ofte, "Ligne d'Ouest".

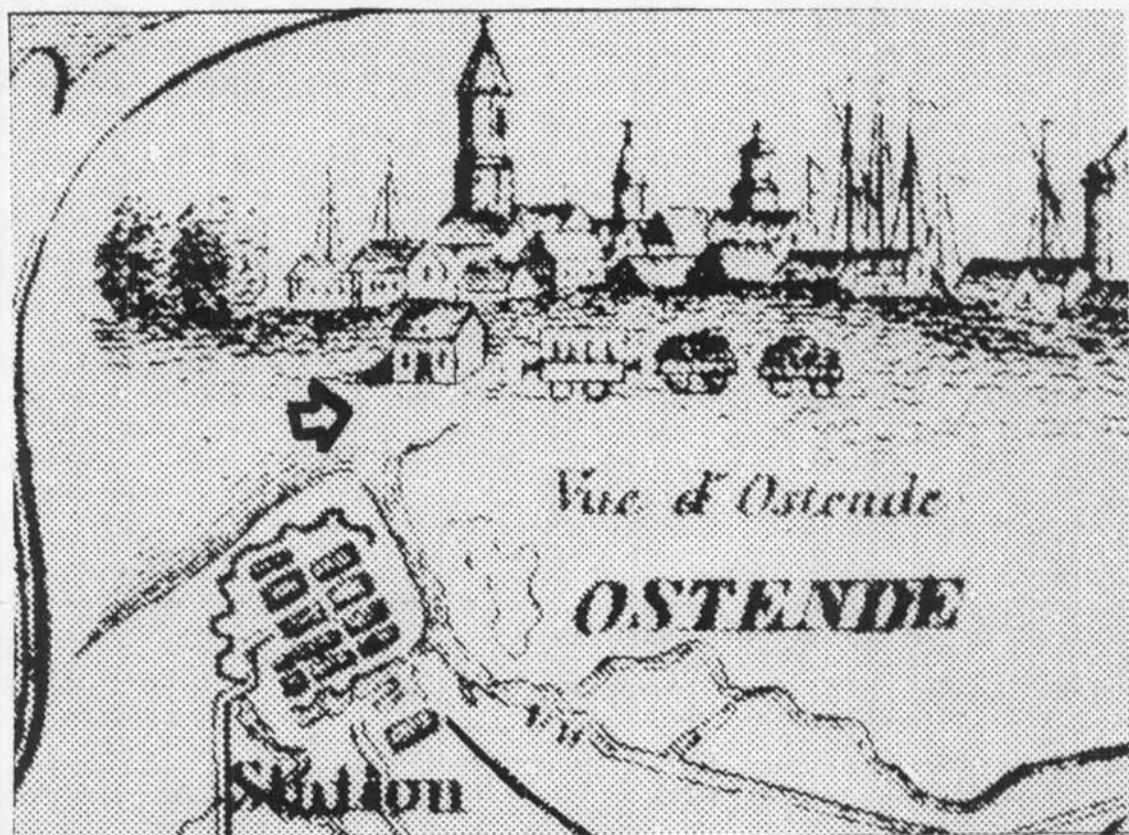
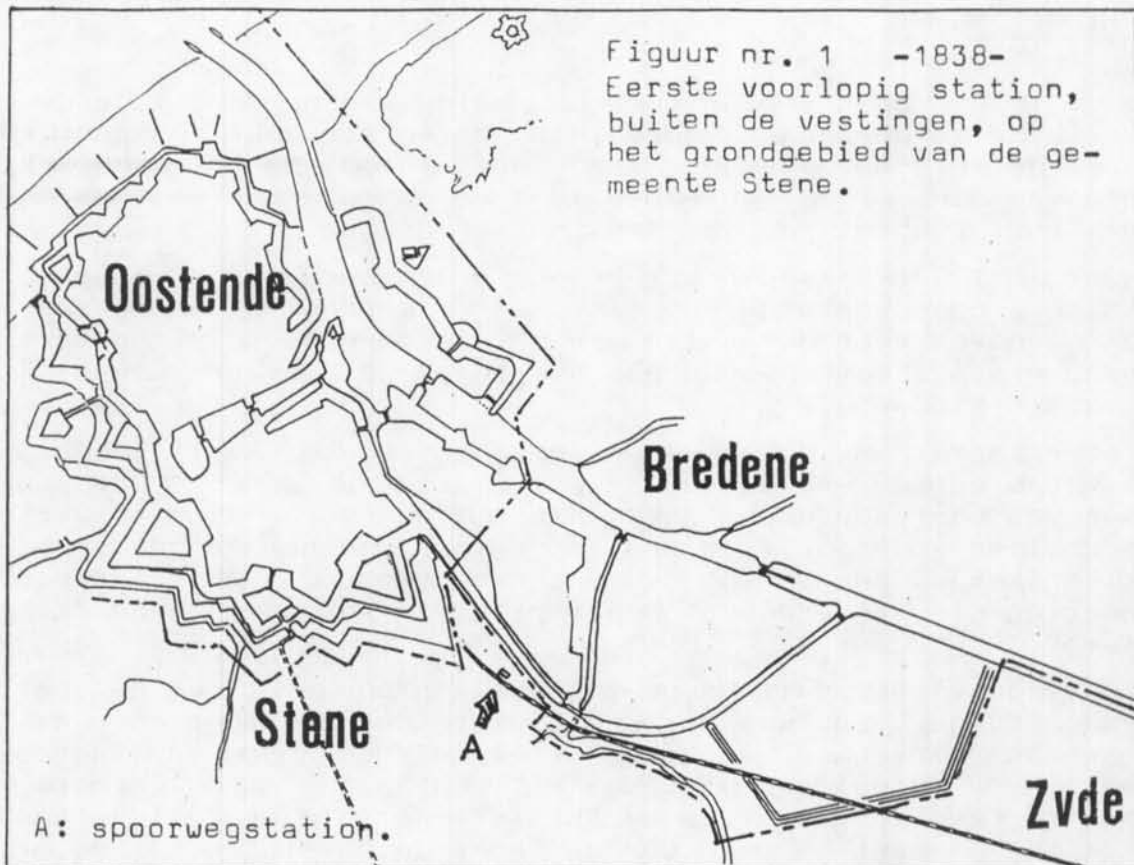


Fig. nr.2- uittreksel uit "Atlas Pittoresque des Chemins de Fer de la Belgique", 1839, - schets van het eerste voorlopig spoorwegstation van Ostende, (Stene).

## HET TWEEDE VOORLOPIG STATION 1840-1847

In het Staatsblad van 29 maart 1835 verscheen een K.B. met betrekking tot het oprichten van een spoorwegstation te 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 geenszins het spoorstation zoals men het te Oostende wenste. Dat zou nog enkele jaren op zich laten wachten. Het station zou voorlopig bestaan uit een gekalseide stationskoer en een houten keet als verkoopskantoor ten behoeve van de reizigers. De sporen eindigden haaks op de lijn van de handelsdokken (zie fig. nr. 3).

Bij het ontwerpen van het nieuw traject werd rekening gehouden met de eisen en aanbevelingen van de militaire overheid voor het doorboren van de vestingswerken. Vanaf de spoorwegbrug van Bredene maakte het tracé een wijde bocht, om doorheen de ravelijn 10/11, de hoek van bastion 10 en over de buiten- en hoofdvestingsgracht de stad te bereiken. In de grachten werden dammen opgeworpen waaroverheen de sporen werden aangelegd. In het midden van de dammen werden korte houten bruggen gebouwd die op eenvoudige wijze konden worden verwijderd of vernield.

In juni 1839 werden de eerste onteigeningen uitgevoerd en enkele weken later werd een aanvang gemaakt met de uitvoering van de werken. Op zondag 1 december 1839 werd "het station" binnen de stadsmuren feestelijk in gebruik genomen (zie fig. nr. 4).

## 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 te Brugge.

Het stationsgebouw was symmetrisch opgevat. Het bestond uit een centraal gebouw, twee hoog, met op het gelijkvloer de verkoopsloketten en wachtzalen. Op de 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.

Voor de bouw van het station werden een aantal private eigendommen onteigend en gesloopt. Op de kop van het station, dat geheel omgeven was met een hekwerk, werd een tuin aangelegd.

Naast het eigenlijk stationsgebouw werden ook twee oktroygebouwtjes en een goederendepôt gebouwd (zie fig. nr. 5).

Het station werd ingehuldigd in 1844. Enige tijd later werden de beide stationssporen overdekt met een overkapping.

Het stationsemplacement werd na het hertraceren van de sporen uitgerust met de noodzakelijke infrastructuur zoals rangeersporen, locomotievenloods voor primair onderhoud en watertank. Later werd nog een derde stationsspoor aangelegd naast de twee andere die verlengd werden tot de grens van het spoordomein.

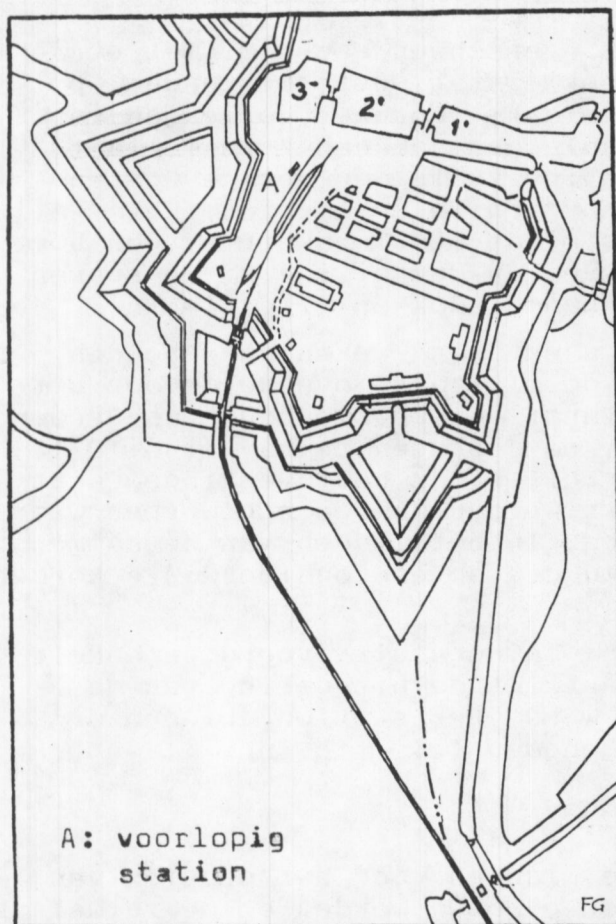


Fig. nr.3 - 1839 - het tweede voorlopig station.

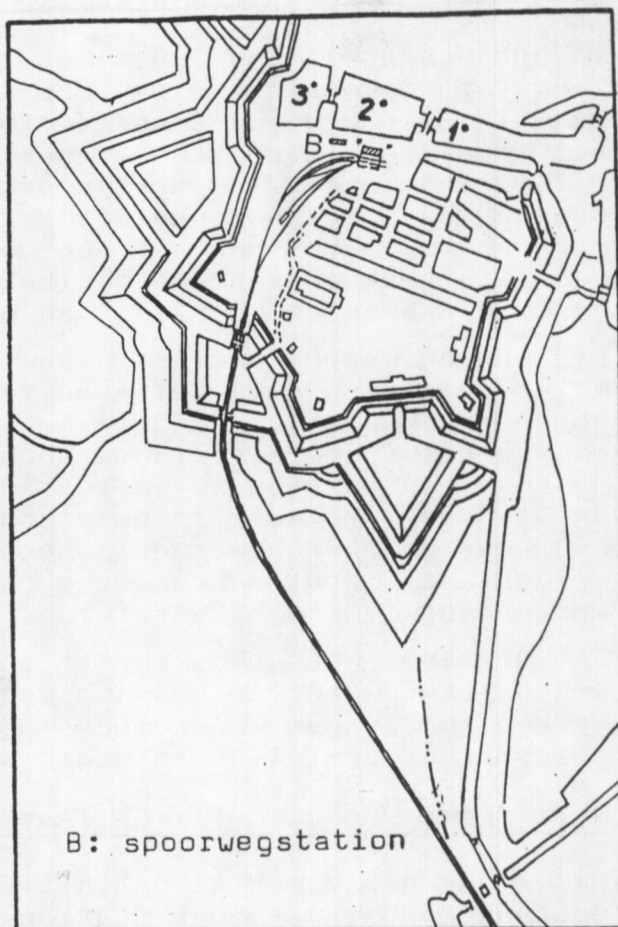


Fig. nr.5 - 1844 - het eerste spoorwegstation.

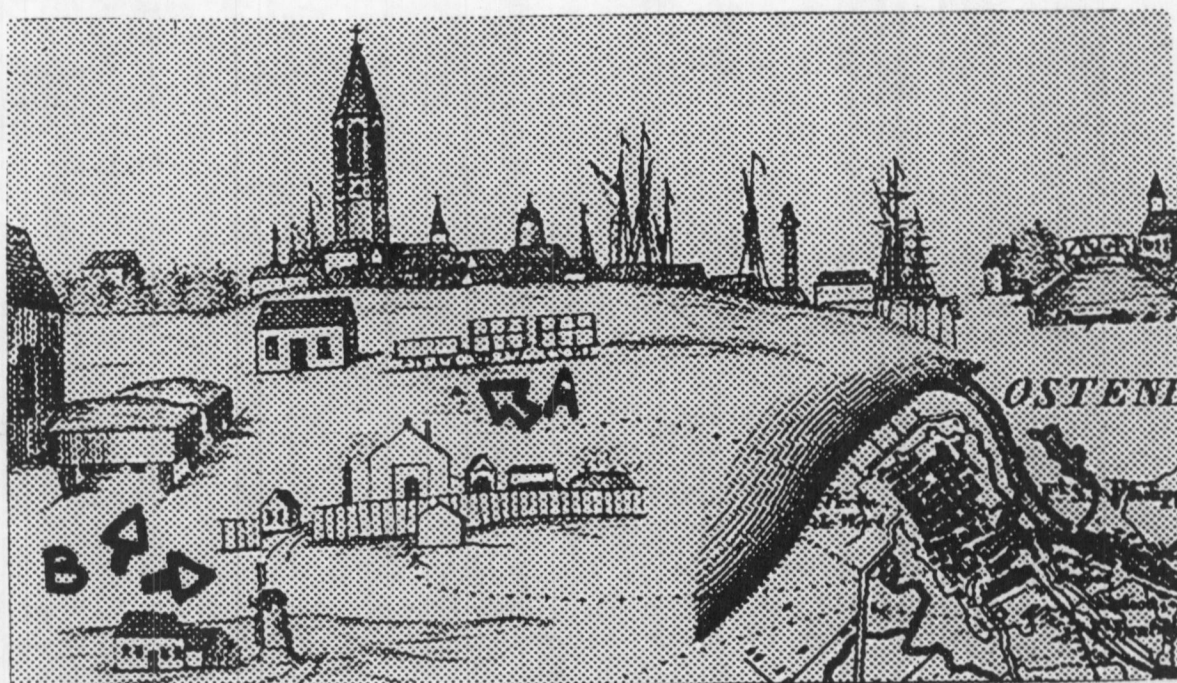


Fig. nr.4- uittreksel uit "Atlas Pittoresque .....", 1840, schetsen van:  
 -A: eerste voorlopig station, (Stene),  
 -B: tweede voorlopig station, (Oostende).

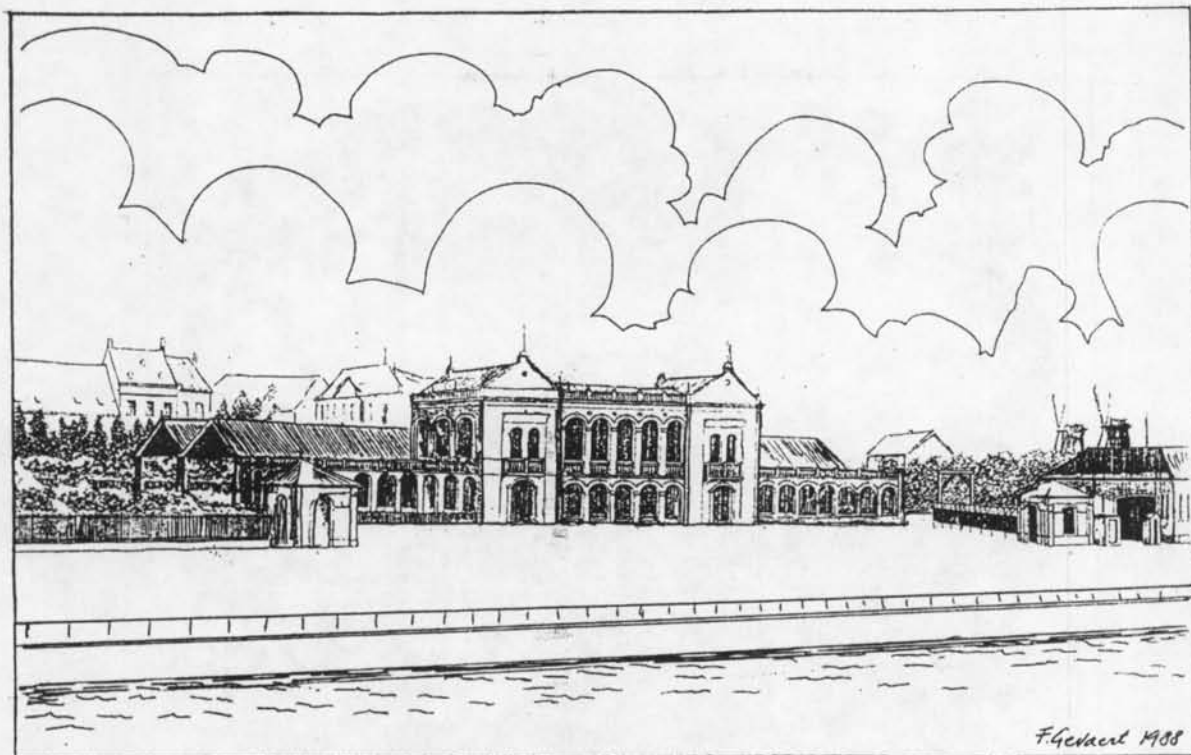


Fig. nr.5a-het eerste stationsgebouw van Oostende, gelegen aan het 2e Handelsdok. Rechts het goederendepôt met in de achtergrond twee windmolens, die verplaatst werden in de periode 1865-1875. Het stationsgebouw werd opgetrokken in de periode 1840-1844 en op 1 juli 1844 plechtig ingehuldigd.

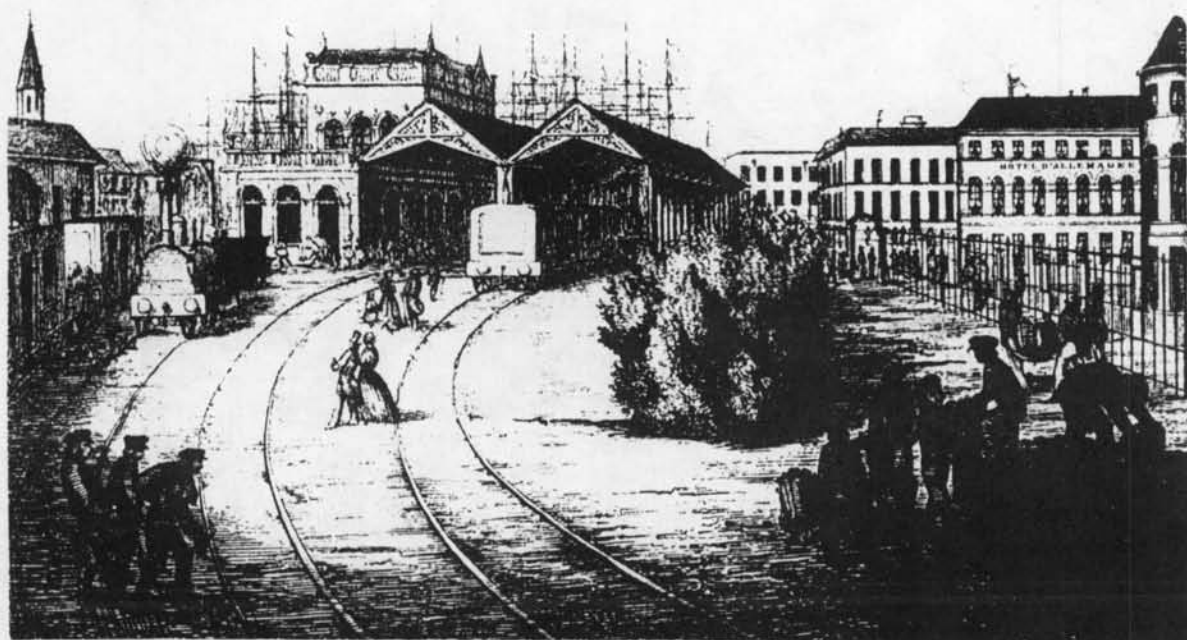


Fig. nr.5b-1850-zicht op het stationsemplacement van het eerste spoorwegstation, met spooroverkapping. Links het goederendepôt, rechts hotels op de wijk 't Hazegras, met o.m. "Hôtel d'Allemagne" van A. Stracke.



Fig. nr. 5c-porceleinkaart, uitg. Daveluy, met zicht op het eerste spoorwegstation aan het 2e Handelsdok. Het station is geflankeerd door de twee octrooigebouwtjes. Op de voorgrond het dok met op de kaai het goederenspoor. Bemerkt de reling met hekkens om de voetgangers te beveiligen, (1950).



Fig. nr. 5d-porceleinkaart, uitg. Daveluy, met zicht op het 2e Handelsdok. Links het eerste spoorwegstation. Op de kaai een goederenstel, (1850).

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 verder gezet.

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 te 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 (maiden-trip).

De pakketboten legden aan in de havengeul aan de Stoombotenkaai, ook genoemd "Vuurschipkaai" (zie fig. nr. 6). Aan de achterzijde van het Loodswezengebouw, die aldaar aan de kaai stond, werd een wachtlokaal en kantoor ingericht ten behoeve van de reizigers en 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 kaai afleggen. Met inbegrip van het dragen, of kruien, van hun soms omvangrijk reisgoed. Zodat de noodzaak er was om hetzij het spoor te brengen naar de Stoombotenkaai, of, de pakketboten in de onmiddellijke omgeving van het spoorwegstation te laten aanmeren. Uiteindelijk werd gekozen voor een "compromis", zoals we later zullen zien.

In 1864 werd het voornemen uitgewerkt om de geplande nieuwe stedelijke stapelhuizen, op de zuidelijke kaai van het 1e Handelsdok, te verbinden met een spoor vanuit het spoorwegstation. Om het spoor te leggen moest de uiterste westelijke hoek van de Amerikaanse kreek gedempt worden en een gedeelte van de koer van het artilleriearsenaal vrijgegeven worden door de militairen. Onderwijl 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 van deze met de lijn naar Brugge. Dit zou mogelijk worden na de sloop van de vestingswerken van Oostende.

Op aanhoudend aandringen van het stadsbestuur werd in mei 1865 de beslissing genomen om Oostende te schrappen als militair bolwerk. De vestingswerken waren een hindernis om de stad te ontwikkelen als badplaats (en om aan de concurrentie van de andere badsteden te kunnen weerstaan), ze vormden als het ware een keurslijf waarin Oostende geprangd zat. De beslissing van de regering betekende dat de vestingswerken mochten gesloopt, geslecht en ontmanteld worden.

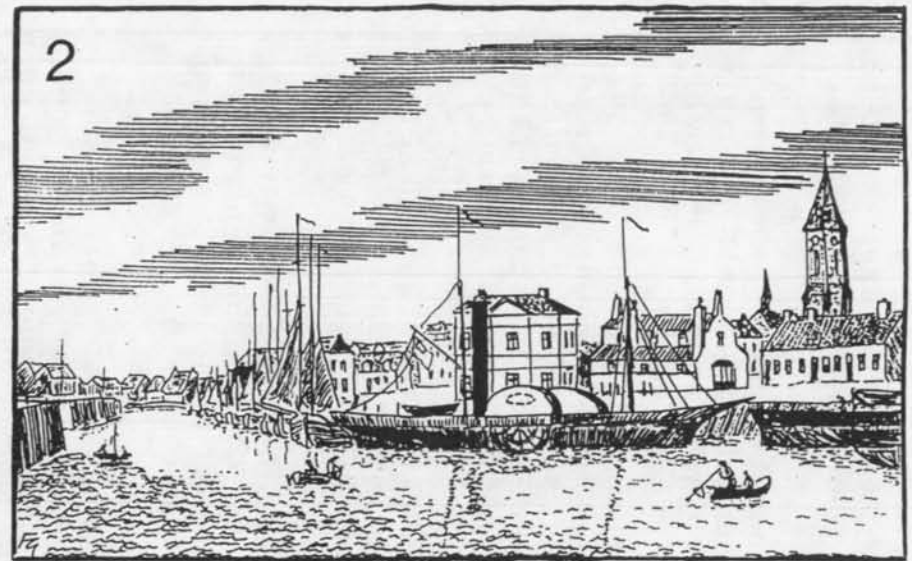
Het slopen van de vestingswerken zou naast het bouwen van hotels en een nieuw casino op een verbrede en verbeterde zeedijk, het uitbreiden en de urbanisatie van de stad naar het westen, de aanleg van een schuildok (nu "Montgomerydok"), o.m. de volgende projecten mogelijk maken :





OOSTENDE 1846. De Visserskaal, (naar M. Van Cuyck).

F. BEYAERT



OOSTENDE 1847 De Visserskaal (naar F. Stroobant)

F. BEYAERT

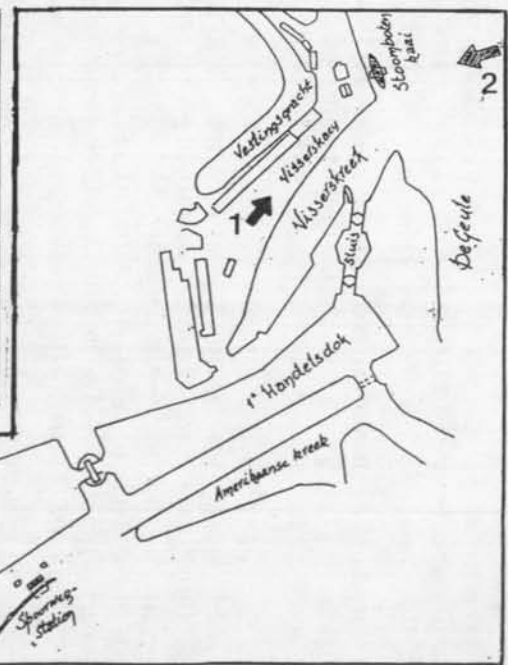
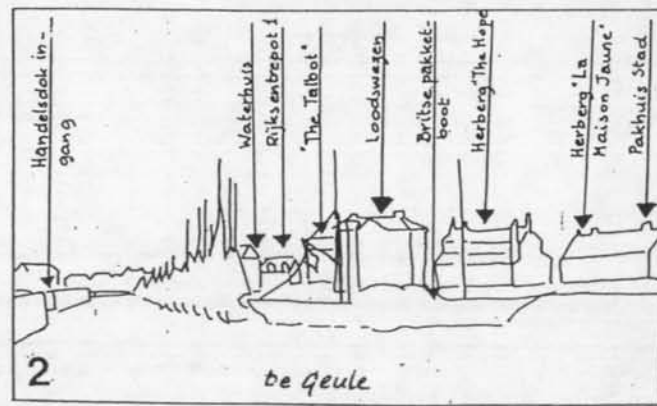
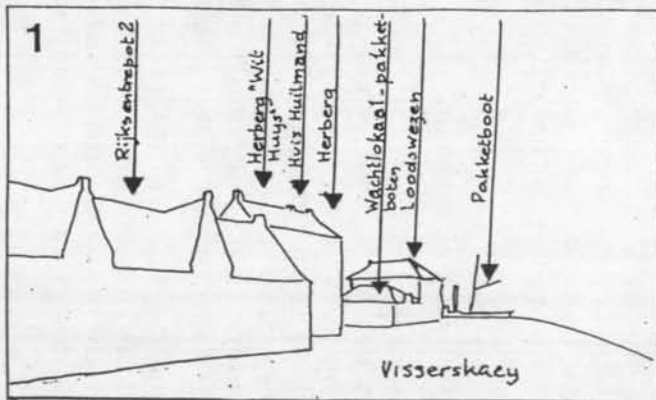


Fig. nr. 6

1846-1871  
Aanlegplaats pakketboten

1. vergroten van het stationsemplacement, hertraceren en verlen-  
gen van de stationssporen, bouwen van een goederenstation.
2. het tracé van de sporen verbeteren met in achtna-  
me van grotere spoorstralen, vanaf de spoorwegbrug van Bredene tot in het  
station.
3. het bouwen van een nieuwe kaai aan de havengeul op het ooste-  
lijk landhoofd van de zeesluis van de handelsdokken ter  
plaatse van de "Batterie du Débarcadère", met inbegrip van  
een "zeestation".
4. aanleg van een rechtstreekse spoorverbinding tussen het  
"zeestation" en het voormalig voorlopig spoorstation buiten  
de vestingen.

Ter uitvoering van deze projecten werden in november 1866 de nodige  
terreinen die behoorden tot Landsverdediging overgedragen aan  
het Ministerie van Openbare Werken, Bestuur van de Spoorwegen,  
Posterijen en Telegrafie (zie fig. nr. 7).

Wat de verbinding met de nieuwe pakketbotenkaai betreft werden  
de plannen gewijzigd. Men opteerde voorlopig voor het verbinden  
van de beide stations door een spoor aan te leggen op de te dempen  
Amerikaanse kreek.

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 pakketboten-  
dienst, met hotel en buffet.
3. het doortrekken van de spoorlijn vanuit het spoorwegstation  
tot op de nieuwe kaai voor de pakketboten.
4. dempen van de Amerikaanse kreek.
5. leggen van een spoorwegbrug over het verbindingskanaal,  
ten behoeve van het nieuw spoor.
6. het verbeteren en uitbreiden van het spoorwegemplacement  
en hertraceren van de sporen, het dempen en slechten van  
de grachten, wallen, bastion nr. 9 en ravelijn 9/10.

Eind 1866 werden de eerste werken aangevat "ter uitvoering van  
de plannen", namelijk het doorbreken van de wallen ter hoogte  
van bastion nr. 9, als eerste aanzet tot het hertraceren van de  
sporen. Het zou echter nog aanlopen tot het begin van de jaren  
'70 vooraleer het volledig hertraceren en uitbreiding van het  
stationsspooremplacement uitgevoerd was.

De Amerikaanse kreek werd gedempt en een draaibare spoorwegbrug  
geworpen over de toegang tot het verbindingskanaal (of afleidings-  
kanaal Oostende-Brugge). Een nieuwe kaai werd gebouwd ten behoeve  
van de pakketbotendienst en daarop werd een houten stationsgebouw  
opgetrokken. Waarbij we ons niet kunnen ontdoen van de gedachte  
dat men de constructie beschouwde als een voorlopig gebouw. Het  
zou inderdaad niet zo een lang leven zijn beschoren. Tussen het  
spoorwegstation en de nieuwe kaai werd een verbindingsspoor aange-  
legd dat verbonden werd met één van de drie stationssporen van  
het spoorwegstation. Het spoor kruiste het plein op de kop van  
het station, dat later het stationsplein zou worden en gedoopt  
"Vander Sweepplein", naar de toenmalige hoofdingenieur van de

spoorwegen. Op het plein ontstond een gelijkvloerse spoorovergang die later zou uitgroeien tot een heuse bewaakte overweg.

Naast het verbindingsspoor werd een goederenspoor aangelegd ten behoeve van de nieuwe stapelhuizen van de stad op de zuidelijke oever van het 1e Handelsdok (zie ook het hoofdstuk "De goederenspooren in de stad").

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

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

In 1879 werd het spoor op het zeestation voorzien van een overkapping, zodat de reizigers bij het in- en uitstappen beschermd waren tegen "weer en wind" (zie fig. nr. 8).

#### DE LIJN NAAR TORHOUT

In 1868 werd de nieuw aangelegde spoorlijn Oostende-Torhout in gebruik genomen, als onderdeel van de lijn Oostende-Armentières. In de laatst vernoemde stad sloot de lijn aan op het Frans spoorweg-net.

De lijn sloot aan op de nog niet hergetraceerde lijn Oostende-Brugge even buiten de vestingswerken, om dan met een zachte bocht rechtlijnig richting Snaaskerke-Gistel-Torhout te lopen.

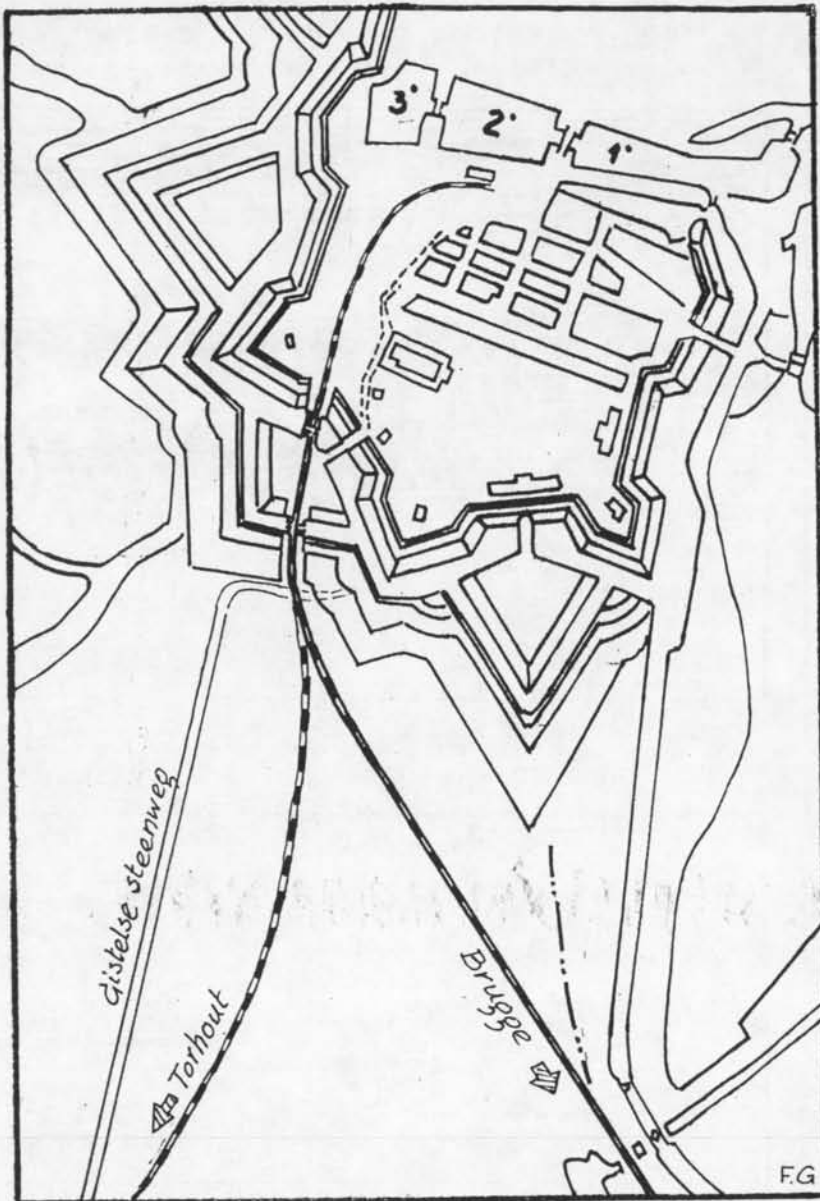
Op deze lijn werden halten ingericht te Stene, Snaaskerke, Gistel, Moere, Eernegem, Ichtegem, Wijnendale en Torhout. Later kwam er nog een halte op Oostends grondgebied, aan de "Meiboom". De halte "Stene" (of "Steene") lag ver van het dorp, namelijk op de plaats waar het spoor de Gistelsesteenweg kruiste, even ten noorden van de huidige Zilverlaan (zie fig. nr. 9).

#### HERTRACEREN VAN DE SPOREN

Voor het hertraceren van de sporen, de uitbouw van het emplacement en de bouw van een locomotievendepot (onderhoudswerkhuis) werden bastion nr. 9, ravelijn 9/10 en de aanliggende wallen en grachten geslecht en gedempt. Naast de gronden van de vestingswerken moesten nog een aantal andere percelen onteigend worden, met inbegrip van de gebouwen die aldaar opgetrokken waren, o.m. windmolens, om toe te laten dat het nieuw tracé volledig zou kunnen voldoen aan de eisen van de vooruitstrevende spoorwegtechniek. Terzelfdertijd werd in het urbanisatieplan ruimte gereserveerd voor een later te bouwen goederenstation (zie fig. nr. 10).

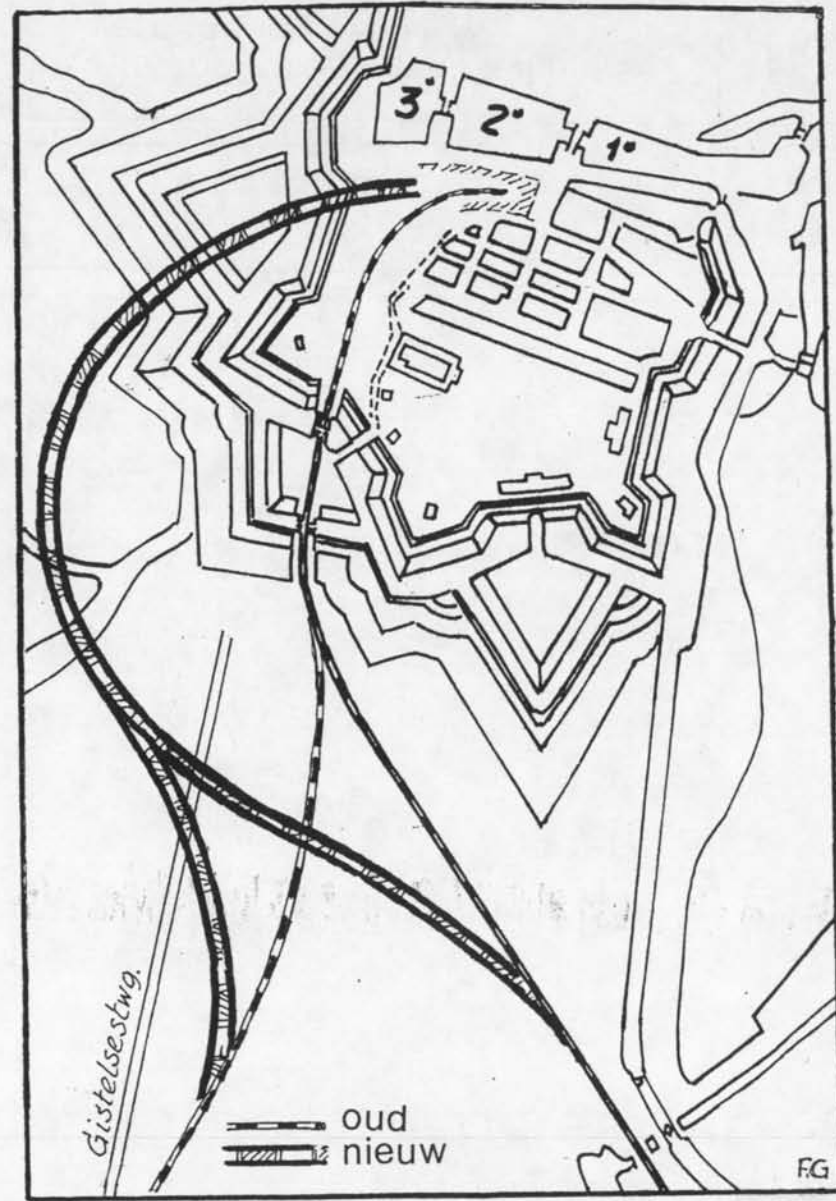
Bastions 10, 11 en 12 en de daarbij horende ravelijnen, wallen en grachten, werden voorlopig ongemoeid gelaten. Ze werden later opgenomen in het Maria-Hendrikapark.

Zoals reeds vroeger vermeld liet het hertraceren van het spoortracé toe de stationssporen te verlengen, zodat langere treinstellen konden opgesteld worden aan verlengde perrons. Dit was noodzakelijk o.m. wegens de internationale slaaptreinen die sinds 1873 ingelegd werden op het traject Oostende-Berlijn en later nog uitgebreid naar andere bestemmingen. Het nieuw tracé was samengesteld uit bochten met grote stralen, die toelieten dat langere wagons en locomotieven (grotere asafstand) konden ingelegd worden dan voorheen. Daarenboven kon door de zachte bochten met grotere snelheid gereden worden vanaf het vertrek uit het station, of kon een hogere snelheid aangehouden worden bij het benaderen. Dit zijn elementen



1868 - Lijn naar Torhout

Fig. 9



1870 - Hertraceren v/d sporen

Fig. 10

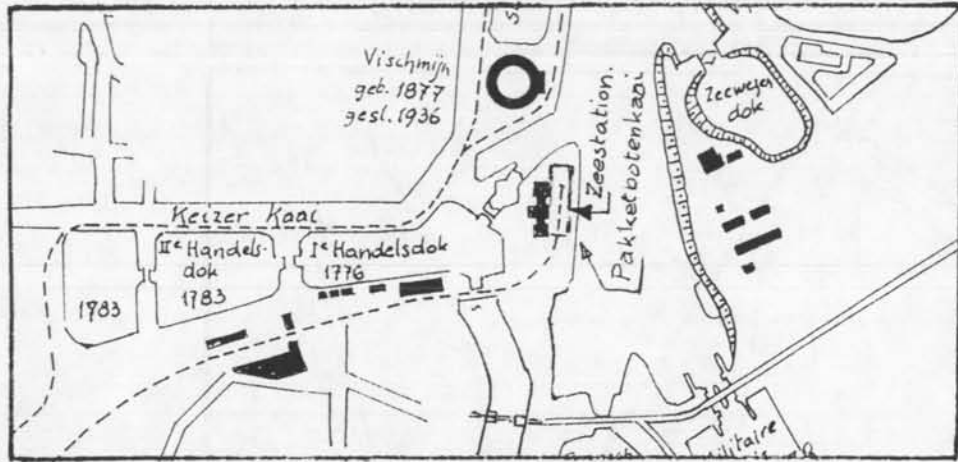


Fig. 8a - Zeestation met aansluitingspoor naar het spoorwegstation, Oostende-Stad, situatie 1880.

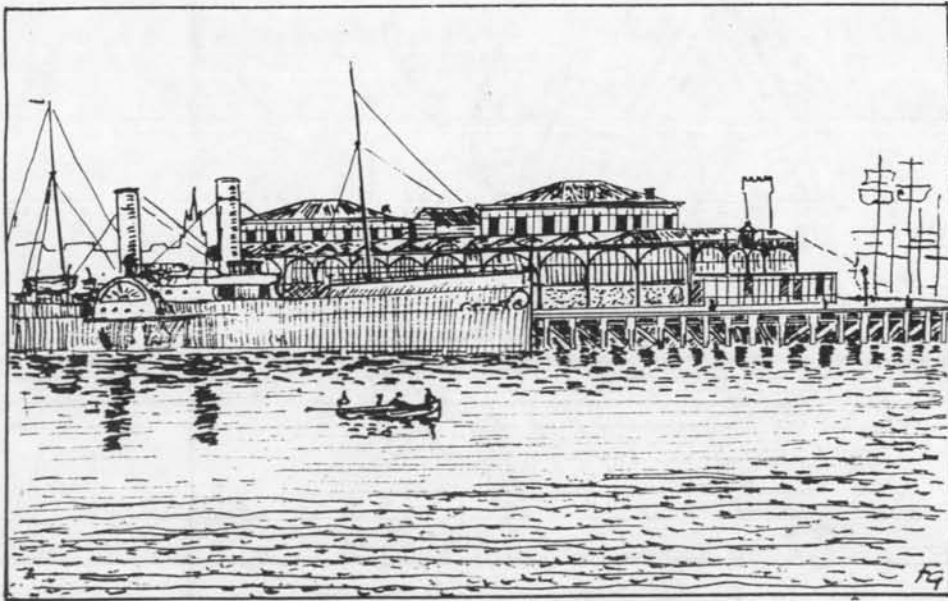
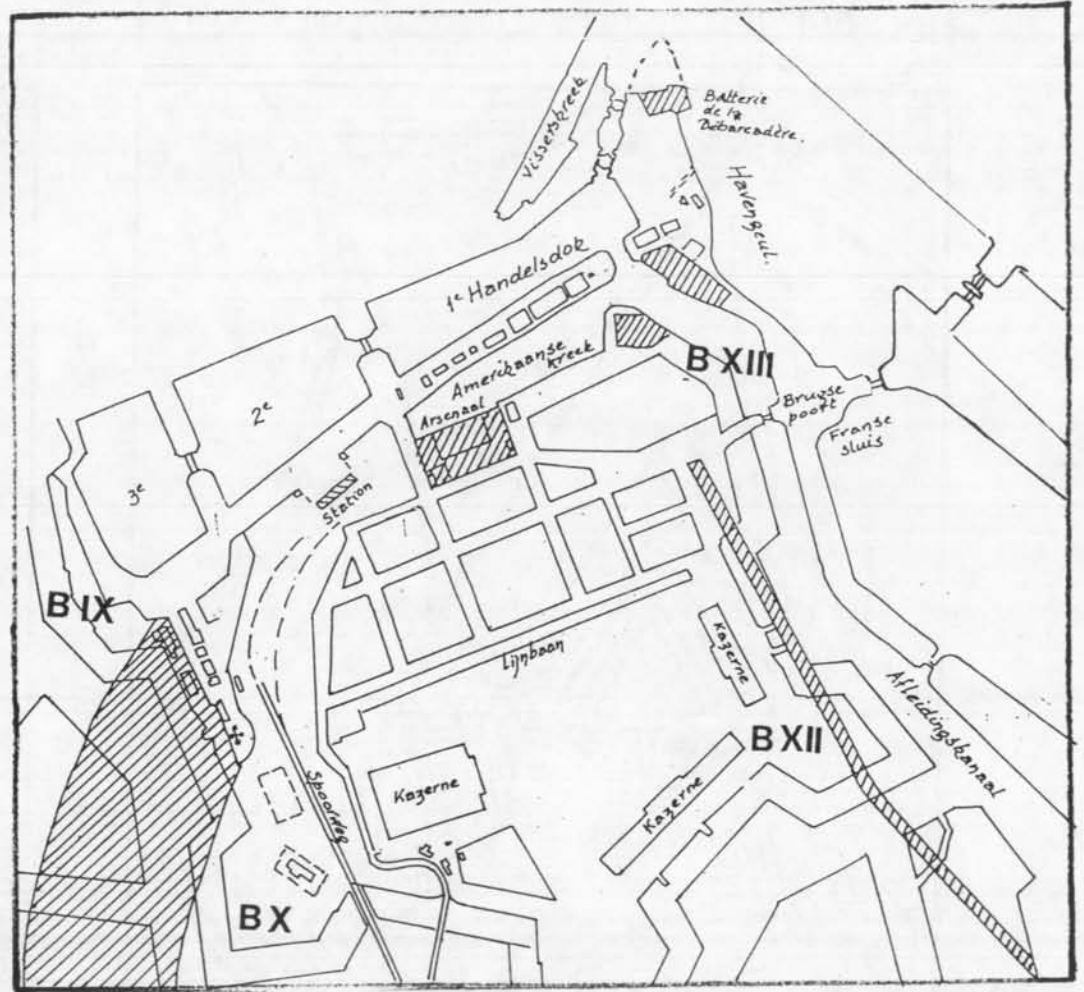


Fig. 8b - Het Zeestation, gezien vanaf de havengeul. Op de voorgrond de pakketboot s.s. "Prince Albert", Voorgrond kaai, het overdekt spoor.



afgestane terreinen



B : bastion en nummer

1866 - Afstand terreinen door Landsverdediging aan O.W.

Fig. nr. 7

om de gemiddelde snelheid van een trein op te trekken, wat niet onbelangrijk is voor een internationale verbinding.

Het nieuw tracé maakte ook het gedeeltelijk hertraceren van de lijn naar Torhout noodzakelijk. Waar voordien vanaf de doorsteek door de vestingswerken het spoor praktisch rechtlijnig was, moest nu een relatief scherpe bocht gemaakt worden om aan te sluiten op het tracé van de lijn naar Brugge. Dit had als gevolg dat op relatief korte afstand er twee overwegen waren op de Gistelsesteenweg.

Het hertraceren had een grote impact op de topografie van de stad en omgeving met repercucie tot heden. Na het opbreken van de sporen in het begin van de tweede helft van onze, de 20e eeuw, liet het tracé toe dat op betrekkelijk eenvoudige wijze een prachtige invalsweg tot de binnenstad van Oostende kon aangelegd worden, als onderdeel van de autosnelweg E5 (nu A10), met rechtstreekse aansluiting op het zeestation. Sinds 1953 was aldaar ook het carferrystation in bedrijf.

### HET TWEDE SPOORWEGSTATION

Door het inleggen van de internationale treinen, die aansloten op de bootverbinding naar Engeland, en de bloei als internationale badplaats, werd Oostende een draaischijf van het internationale verkeer. Niet alleen van passagiers doch 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.

Na tal van ontwerpen werd uiteindelijk het ontwerp van de Oostendse architect Felix LAUREYS aangenomen.

Het stationsemplacement werd uitgebreid in oostelijke en zuidelijke richting en het nieuw stationsgebouw, ontworpen als kopstation, zou gebouwd worden aan het Vander Sweepplein. Met de bouw van het station werd in 1880 aangevangen.

Het bestaand 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 toen gebruikelijk, werden de sporen overdekt met een "stationshal", in één enkele overspanning.

De ingang van het station werd ingeplant op de zuid-oostelijke hoek, gelegen aan de Polderstraat, nu Perronstraat. De uitgang van het station was voorzien op de andere hoek, gelegen aan het 2e Handelsdok, ongeveer in lijn met de Kapellebrug.

De uitgang was zo ontworpen dat rijtuigen (en hotelkoetsen) de reizigers konden oppikken binnen het station. Deze ruimte had een afzonderlijke in- en uitrit en was in wezen een station in het station. Op de plannen werd deze ruimte aangeduid als : "gare de débarquement". Het heeft geen zin deze term letterlijk te vertalen, anders vervallen we in scheepvaarttermen zoals "Ontschepingsstation".

De gebruikte franse term moet ons niet verwonderen, bij de aanvang van de aanleg van de spoorwegen werden wel meer van die termen gebruikt. Deze waren vermoedelijk afkomstig uit het vakjargon van de uitbating van de beurtschepen, die langs de binnenwateren

de steden verbonden. In het eerste K.B. met betrekking tot de spoorlijn Mechelen-Oostende was er sprake van de "aanlegplaats". Om maar te zwijgen van "sporkaaien".

In deze ruimte werden de hotelkoetsen opgesteld en konden de "hotel-commissionairs" hun hotelgasten opwachten en luidkeels hun hotel aanprijzen aan het potentieel cliënteel dat van de trein was gestapt.

De reizigers die Oostende verlieten met de trein stapten uit de huur- of hotelkoetsen aan de ingang van het station, onder de bescherming van een grote luifel die overheen het voetpad en een gedeelte van de rijweg strekte.

Aan de Polderstraat lagen de lokalen voor het verhandelen van het reisgoed, colli's en andere verzendingen. Binnen in het station waren alle accomodaties voorzien om aan de eisen die gesteld worden aan een (toenmalig) internationaal spoorwegstation te voldoen (zie fig. nr. 11).

Het stationsgebouw werd bekroond door 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 (zie fig. nr. 12).

Op 30 juli 1882 werd het station plechtig ingehuldigd. De kostprijs bedroeg 1.240.000 toenmalige frank.

De buurtspoorweg Oostende-Blankenberge werd in 1886 in uitbating genomen. De lijn liep langs het zeestation. In 1889 werd het tracé gewijzigd, zodat de verbinding met de stad dan geschiedde over het Vander Sweepplein en gebruik maakte van de overweg aldaar. Op het plein werden treinsignalen geplaatst om de "trambestuurders" (het waren echter werkelijke stoomtreinen op smaller spoor) te verwittigen dat de overweg gesloten of open was.

In 1890 werd aansluitend aan het emplacement van de spoorwegen aan de Polderstraat door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.) een goederenstation aangelegd. Naast goederenspooren van de buurtspoorwegen was er ook een overslagspoor buurtspoorweg/spoorweg.

#### DE GOEDERENSPOREN IN DE STAD

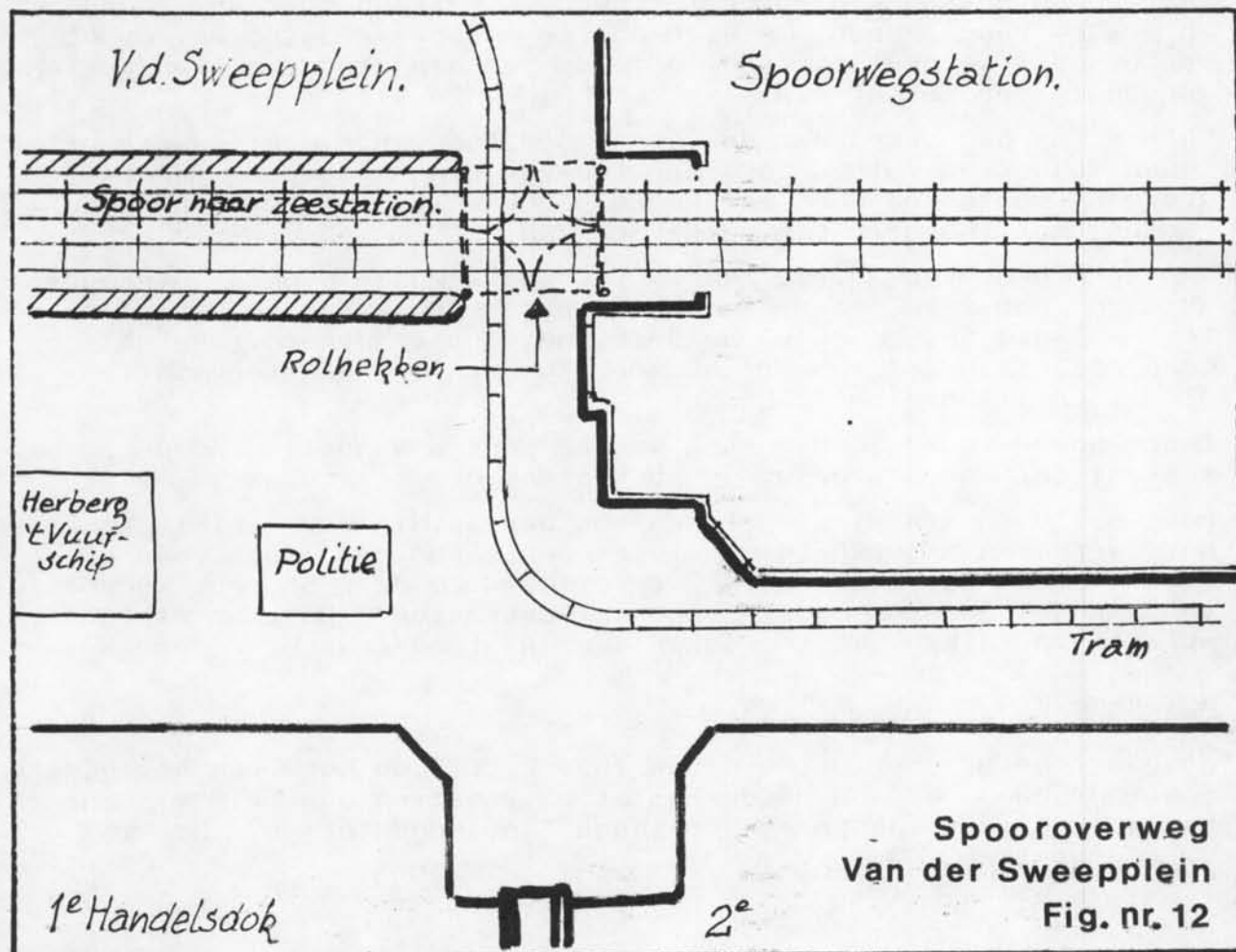
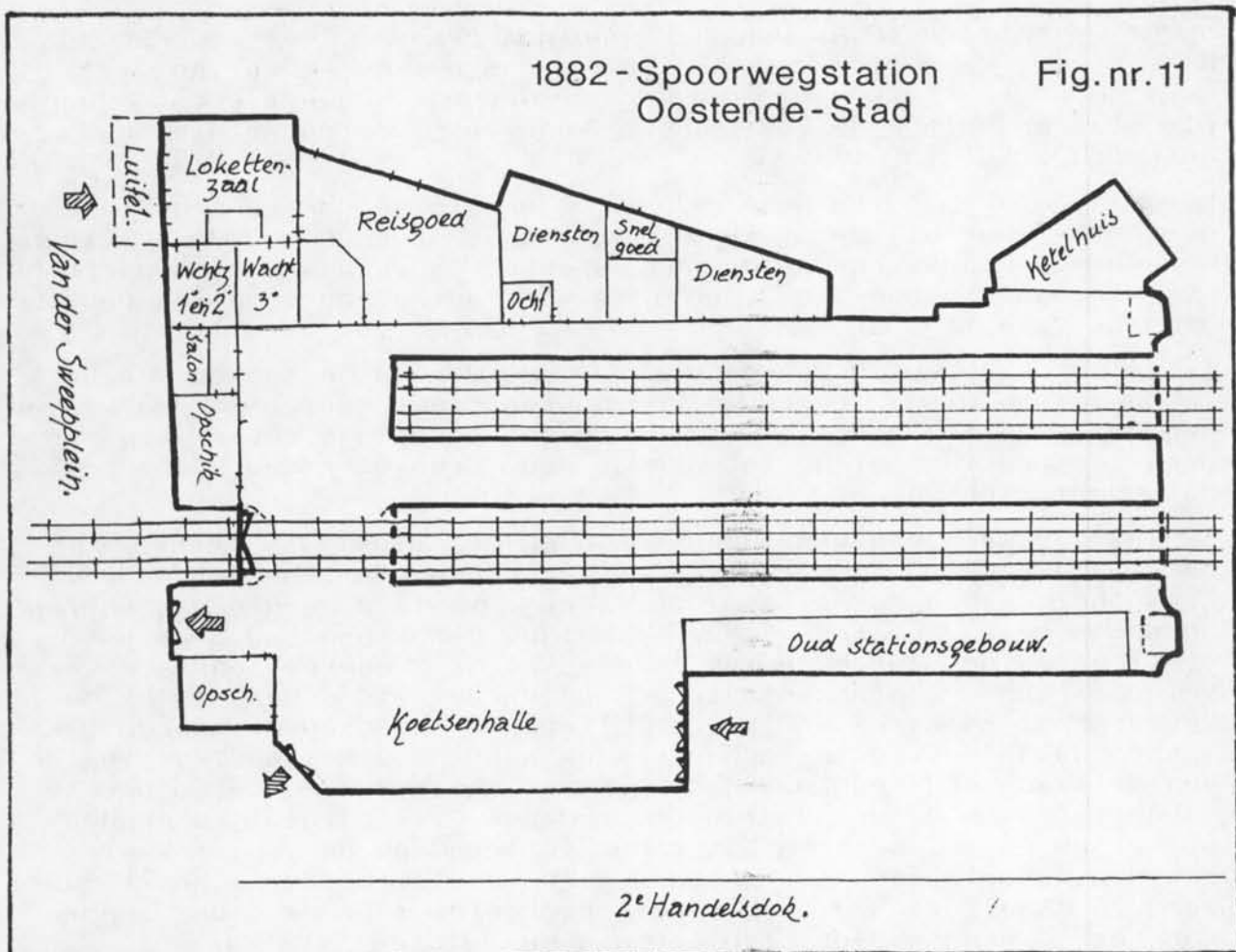
In het oorspronkelijk ontwerp van het station van Oostende, opge maakt in 1839, was er reeds een goederenspoor voorzien op de zuidelijke oever van het 2e Handelsdok. Wanneer deze precies aangelegd werd is niet duidelijk, doch op de vroegste afbeeldingen van het station komt het spoor reeds voor. Hieruit kunnen we afleiden dat het goederenspoor aangelegd werd in de vijftiger jaren van de vorige eeuw.

In 1868 werd het nieuw stapelhuis van de stad op de zuidelijke oever van het 1e Handelsdok verbonden met een spoor vanuit het spoorwegstation. Het spoor liep niet langs de kaaizijde, doch aan de achterzijde van het gebouw.

Na de aanleg van het verbindingsspoor van het zeestation naar het nieuw zeestation in 1870 werd een goederenspoor aangelegd

1882 - Spoorwegstation  
Oostende - Stad

Fig. nr. 11



Spooroverweg  
Van der Sweeplein  
Fig. nr. 12



op de westelijke oever van het verbindingskanaal Oostende-Brugge. Het is niet duidelijk met welk doel. Was het de bedoeling dit spoor door te trekken tot op het emplacement van het eerste voorlopig station buiten de vestingen? Voorlopig moeten we hier het antwoord schuldig blijven.

Dergelijke verbinding moet echter ergens in de dossiers hebben gestoken, want bij de overheveling van de gronden van de vestingswerken van Landsverdediging naar Openbare Werken was er een strook over te maken grond die dergelijke verbinding zou mogelijk hebben gemaakt (zie fig. nr. 7).

In de jaren zeventig van de vorige eeuw werden de kaaien van het 1e en 2e Handelsdok herbouwd. De houten constructies werden vervangen door kaaien in metselwerk en op de zuidelijke oever werd een goederenspoor aangelegd tot aan de spoorbrug over de ingang tot het verbindingskanaal.

In 1877-79 werd een vismijn gebouwd op de zuidelijke oever van het tijdok, nu Montgomerydok. Door de ronde vorm van het gebouw kreeg het weldra de bijnaam "De Cierk". In 1879 werd een goederenspoor aangelegd naar de nieuwe vismijn. Het tracé begon op het stationsemplacement even ten zuiden van de goederenloods, om vervolgens langs de Stockholmstraat en omheen het 3e Handelsdok de Keyzerskaai te bereiken. Vandaar liep het spoor op de noordelijke oever van de het 2e en 1e Handelsdok naar de vismijn. Ter plaatse van de mijn werd een loskade gebouwd, echter van eerder beperkte capaciteit. Om de steeds langer wordende "vistreinen" te kunnen opstellen en laden, werd het spoor verlengd op de Visserskaai met een dubbelspoor, tot aan het einde van het tijdok. Het tijdok werd in 1883 verlengd, zodat het spoor niet meer de ganse lengte van het dok innam. Het liep tot aan de huidige "vistrap".

Daar de handelsdokken intensief gebruikt werden voor het laden en lossen van schepen was er behoefte aan overslagsporen. Op de Keyzerskaai werden in totaal drie sporen aangelegd, die onderling verbonden werden met wissels (zie fig. nr. 13).

Foto's van de dokken uit de jaren vóór en even na de eeuwwisseling tonen de dokken volgestouwd met zee- en binnenschepen. Terwijl grote hoeveelheden hout en andere goederen gestapeld zijn op de kaaien, met inbegrip van de Keyzerskaai.

Aan de Stoombotenkaai meerden de schepen van de General Steamship Company aan, die een geregelde dienst op Engeland onderhielden. In 1895 werd het gebruik van deze kaai nog opgevoerd toen de John Cockerill-lijn werd opgericht. Deze onderhield een regelmatige dienst op Tilbury nabij Londen.

Ten behoeve van deze diensten werden sporen aangelegd op de Stoombotenkaai en aangesloten op de sporen van de Keyzerskaai.

Ook voor de gasfabriek, gelegen aan het huidig Canadaplein (Gerechthof) werd een nijverheidsaansluitingspoor aangelegd. Zodat een groot gedeelte van het stadsbeeld "vervuild" werd door sporen, locomotieven, spoorwagens en andere spoorinfrastructuur. Om maar niet te spreken van dikke zwarte rookwolken en stoomstralen.

#### HET EERSTE GOEDERENSTATION

Alhoewel er bij het ontwerp van 1839 en bij de bouw van het eerste stationsgebouw er een goederenstation voorzien was (zie fig. nr. 5), kon men bezwaarlijk spreken van een "goederenstation". Het was



1892 ~ Goederensporen in de stad

Fig 13

eerder een "goederenloods" met spoor aansluiting. Bij de ontwerpen van de diverse urbanisatieplannen van de stad Oostende, die opgesteld werden na 1866 naar aanleiding van de slechting van de vestingswallen, werd de inplanting van een goederenstation, met depot, kantoren, overdekte laad- en lossproen en rangeersproen, voorzien.

Het definitief urbanisatieplan, opgesteld omstreeks 1883, voorzag de inplanting van een goederenstation aan de huidige Spoorwegstraat (zie fig. nr. 14).

Met de aanleg van het goederenemplacement werd aangevangen op het einde van de tachtiger jaren van vorige eeuw. Het volledig complex, met inbegrip van de gebouwen, werd afgewerkt in de loop van de eerste jaren van de laatste decennia van de 19e eeuw (zie fig. nr. 15).

Het goederenstation van Oostende was belangrijk, gelet op de aanzienlijke transporten met treinwagons vanuit en naar de bedrijvige handelsdokken. Daarenboven was er het vervoer per spoor van de aangevoerde vis vanuit de vismijn.

De rangeersproen voor het vormen van de goederentreinen naast en onmiddellijk ten zuiden van het goederengebouw maakten deel uit van het goederenemplacement.

Het goederenemplacement, zoals het voorzien werd door de urbanisten was te klein om het volume wagons en treinen behoorlijk te verhandelen en te vormen. Het lag geprangd tussen de Spoorwegstraat en de Polderstraat in de breedte en beperkt in de lengte door de smalle doorgang onder de brug aan de Koninginnelaan.

Ten zuiden van deze brug, ter hoogte van de "Boterput" en "Meiboom", was er terug wat ruimte, waar het locomotievendepot met draaiplaat werd gebouwd. Hier werden eveneens een viertal rangeersproen aangelegd.

Even ten zuiden van de brug aan de Koninginnelaan werd een metalen waterreservoir opgericht.

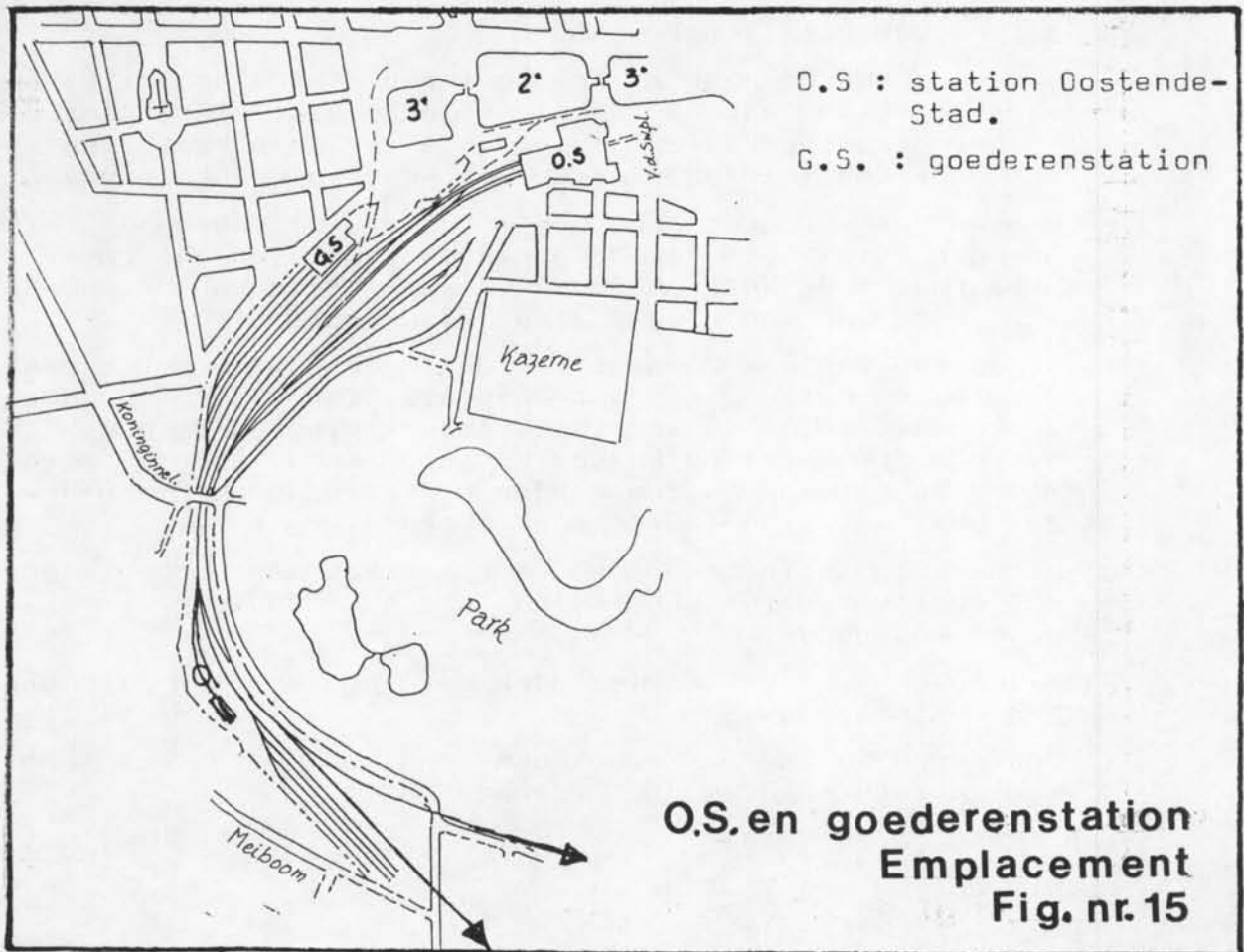
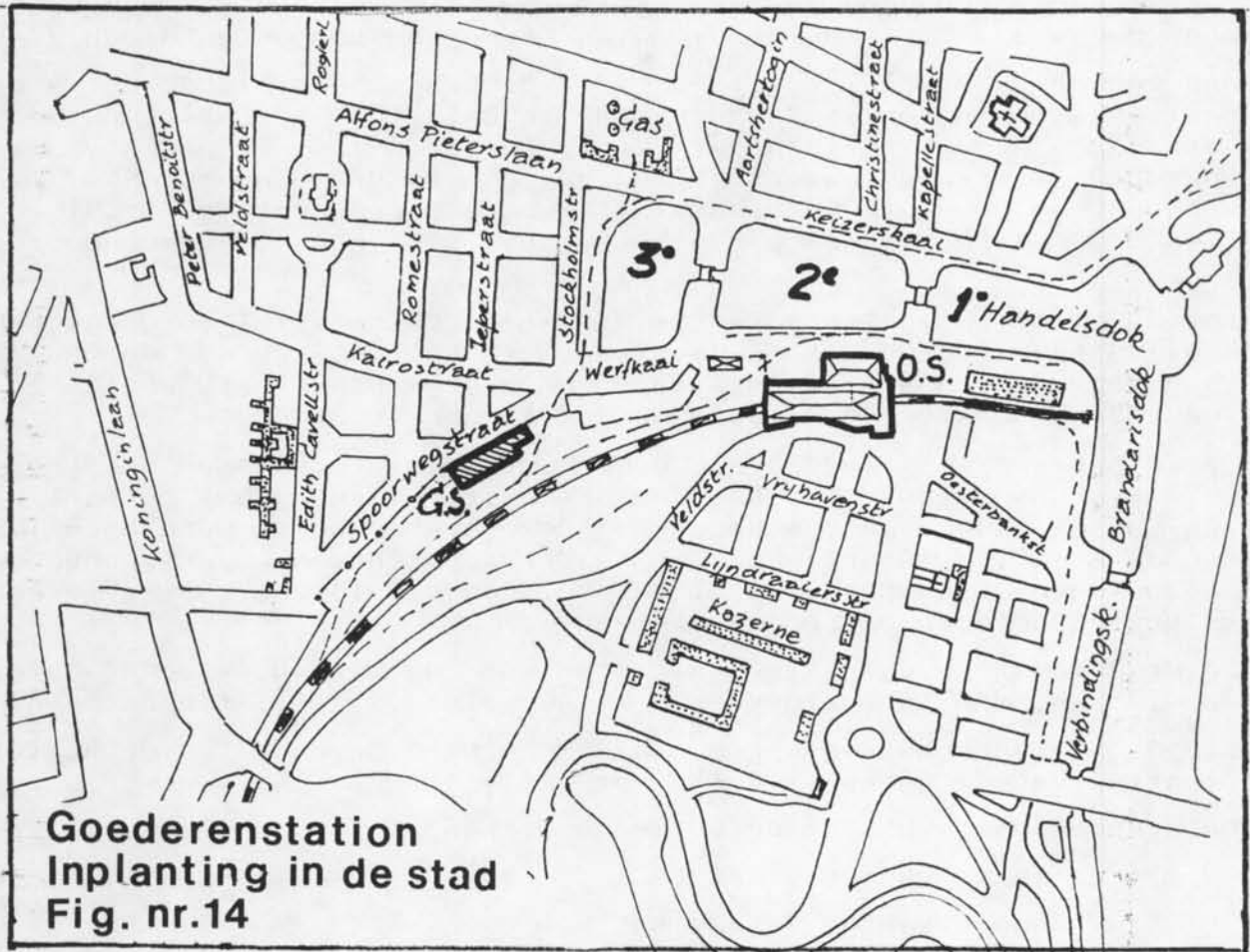
Globaal moet men opmerken dat er "geen ruimte zat" was voor de aanleg van een spooreplacement ten behoeve van een zeehaven met internationale spoor aansluitingen.

#### DE NIEUWE HAVEN

Sinds 1872 hadden de handelsmiddens, de visserij, het stadsbestuur en het Zeewezen aangedrongen op een uitbreiding van de haven.

Door de komst van de stoomtreilers, die een te grote diepgang hadden om aan te leggen in het tijdok (nu Montgomerydok) was men genoodzaakt een gedeelte van de kaaien van de handelsdokken ten dienste te stellen van de visserij. Hierdoor was er minder kaailengte ter beschikking van de koopvaardij. Dank zij hout-, ijs- en meststoffenhandel was de trafiek gestadig gestegen, zodat er behoefte aan kaaien ontstond.

Het Zeewezen kampte ook sinds lange jaren met een gebrek aan kaaien. Het verlengen van de pakketbotenkaai drong zich op, o.m. door het langer worden van nieuwe schepen ten overstaan van de vorige en door het uitbreiden van het aantal afvaarten. In 1846 bedroeg de lengte van een pakketboot 45 meter, in 1867 éénezenstig meter, in 1886 reeds 83 meter. In 1893 werden twee pakketboten afgeleverd die een lengte hadden van 103,63 meter. In een tijdspanne van vijftig jaren was de lengte van een pakketboot meer dan verdubbeld.



Voor het bevoorraden van de pakketboten waren er ook tal van problemen. De noodzaak tot het bouwen van bevoorradingsposten drong zich op.

Het zou ons hier te ver leiden om de diverse voorstellen, ontwerpen, besluiten, beloften en "kick-backs" in detail te beschrijven. Laat ons echter vermelden dat uiteindelijk in 1891 er een K.B. verscheen waarin de samenstelling van een onderzoekscommissie werd bekend gemaakt. Deze commissie had als opdracht de "problematiek" te onderzoeken en een verslag neer te leggen bij de regering, met advies en voorstel.

In 1893 werd het ontwerp van de nieuwe haveninstallaties goedgekeurd door de regering en het stadsbestuur. In het ontwerp was de bouw voorzien van een spoorwegstation op de nieuwe pakketbotenkaai, met rechtstreekse spoorverbinding met de lijn naar Brugge.

Op 10 oktober 1894 werd een overeenkomst gesloten tussen de staat en het stadsbestuur, met het doel het uitbreiden en het herinrichten van de haven van Oostende. Bij deze overeenkomst werd bepaald dat de staat de watervlakken en kaaien zou beheren en onderhouden die gelegen zijn vóór de sluizen. De stad de sluizen, watervlakken en kaaien gelegen achter de sluizen.

De stad moest tevens alle bouwkosten voor de werken gelegen achter de sluizen, met inbegrip van de nieuwe sluizen zelf, financieren.

Bij de overeenkomst was er een algemeen plan gevoegd van de herinrichting van de haven (zie fig. nr. 16).

De overeenkomst voorzag de volgende werken :

1. ten laste van de staat
  - a) dempen van de Franse spuikom
  - b) slopen van de Franse sluis
  - c) slopen van de Militaire sluis
  - d) omvormen van de achterhaven, gelegen achter de Militaire sluis, tot voorhaven, ingericht met een diepwaterkaai en bevoorradingskaaien ten behoeve van de pakketboten (bevoorraden in brandstoffen, ontschepen van kolenas)
  - e) graven van een grote spuikom met spuisluizencomplex, gelegen zuidwaarts van de geplande voorhaven, hiermee gepaard gaande het verleggen van het tracé van de Noord-Ede en bouwen van nieuwe afwateringssluis
  - f) de sporen van het Zeestation (Oostende-kaai) rechtstreeks aansluiten met de lijn naar Brussel, ter hoogte van de Konterdam, zodat de internationale treinen niet meer over de openbare weg tussen het spoorwegstation "Oostende-stad" en het zeestation zouden moeten rijden. Hierbij zou heel wat tijdwinst geboekt worden.
  - g) nieuwe afwatering voor de Camerlincksambacht, door middel van een overwelfde verbinding tussen de Gouwelozeekreek en de havengeul.
  - h) uitbreiden van het Zeewezendok met inbegrip van het bouwen van een droogdok
  - i) verlengen van de pakketbotenkaai en aanleg van het spoorwegstationsemplacement "Oostende-kaai"
2. ten laste van de stad
  - a) graven van een vlotdok

- b) bouwen van een zeesluis, toegang gevend tot het nieuwe vlotdok vanuit de havengeul
- c) verbinden van het nieuw vlotdok met het afleidingskanaal Oostende-Brugge

Gevolg aan de uitbreiding en de nieuwe haveninstallaties zou de uitbreiding van "het spoor" te Oostende een grote vlucht kennen. Niet alleen de bouw van het nieuw spoorwegstation "Oostende-Kaai", doch ook door de

- aanleg van de sporenbundels en aansluitingen voor de nieuwe haveninstallaties
- de uitbreiding naar de oosteroever
- de goederenspooren voor de nieuwe nijverheden langs het kanaal Oostende-Brugge, tussen de Saskom en Plassendale
- de aanleg van "Oostende-Zeehaven"

Vooraleer de eerste aanbestedingen in 1897 plaats grepen waren de plannen van de haveninstallaties in meer dan details gewijzigd ten overstaan van het plan gevoegd bij de conventie staat/stad (1894). O.m. werd er een houtdok voorzien, gelegen achter het vlotdok van de nieuwe handelshaven en een zwaardok, uit te graven in de bedding van het verbindingskanaal (zie fig. nr. 16 en 17).

De sluis tussen het vlotdok en verbindingskanaal werd onmogelijk en werd vervangen door een doksluis, aanliggend aan de vaart Oostende-Brugge.

Daar de nieuwe haveninstallaties en achterliggende industriegronden op het gebied van Bredene en Zandvoorde lagen, werden grote stukken van Bredene en Zandvoorde overgedragen aan de stad Oostende.

Op 3 februari 1898 werden de eerste aanbestedingen goedgekeurd door de toenmalige minister van Openbare Werken, de heer DE BRUYN. De eerste steen van de nieuwe installaties werd op 19 juni 1898 gelegd door Z.M. Koning Leopold II.

#### OOSTENDE-KAAI

In de diverse opeenvolgende voorstellen van 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. Zodat er een groter terrein ontstond tussen de havengeul en de afleidingsvaart. Deze werken werden in 1888-1889 uitgevoerd (zie fig. nr. 18).

Het lag in de bedoeling een nieuw station te bouwen op de localisatie van de Pakketbotenkaai, dat naast zee- tevens hoofdspoorwegstation zou worden, als eindstation, of overstapstation van de internationale- en treinen richting Brugge-Brussel. Het station Oostende-Stad zou nog slechts gebruikt worden ten behoeve van de lokale treinen. Dit wil zeggen de 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 een brug geworpen werd over het verbindings-

kanaal (ter hoogte van het latere zwaardok) kon op 3 november 1896 de verbinding in gebruik genomen worden (zie fig. nr. 19).

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

In de oorspronkelijke plannen voor de bouw van station "Oostende-Kaai" en deze van de urbanisatie van de omgeving van het station en de nieuwe zeesluis (Demeysluis) was het voorzien dat de verbinding met de nieuwe haveninstallaties en de Oostkust zou geschieden over de brug aan de Brugse poort (pas herbouwd in 1888), dan langsheen het verbindingskanaal om vervolgens gelijkvloers de treinsporen te kruisen om de Demeybruggen te bereiken (zie fig. nr. 20). Dit bracht met zich dat er twee bewaakte spoorovergangen waren, met slagbomen of rolhekkens. Deze zouden een grote hinder vormen voor het verkeer naar de haven en de Oostkust.

Op aandringen van het Stadsbestuur en de Kamer voor Handel en Nijverheid werden begin 1899 de plannen herzien. Het voorstel voor het bouwen van een station met verhoogde perrons werd verworpen door Openbare Werken, wegens de hoge kostprijs. Er werd gekozen voor een gelijkvloers station en de aanleg van een totaal nieuwe uitvalsweg vanuit de stad met viadukten over het verbindingskanaal en de treinsporen, de huidige de Smet de Naeyerlaan (zie fig. nr. 21).

Op de nieuwe plannen werd voorzien in de sloop van het houten zeestation en deze te vervangen door een nieuw gebouw, waar alle stationsdiensten, post, pakketboten en de diensten van het Zeewezen zouden ondergebracht worden.

Naast bovenvermelde diensten zou het stationsgebouw ook een luxe hotel bevatten, het "Terminus Hotel". Met inbegrip van een eerste rangs restaurant, dat toegankelijk zou zijn vanuit de inkomhal van het station.

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

Het stationsemplacement zou bestaan uit zes sporen overdekt met een totale overkapping, zoals 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 (zie fig. nr. 22).

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 nieuw stationsgebouw dat ontworpen werd door de spoorwegarchitecten OTTEN en SEULEN.

Het nieuw 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 beide zijden van de hal een "toren" met twee verdiepingen en bekroond met een tentvormig mansardedek, die nog steeds het karakteristieke van het Oostends spoorwegstation vormen.

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

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 perrons door een identieke beglaasde constructie, waarin tevens de uitgang van het station gelegen was (zie fig. nr. 23).

Het nieuw station werd op 1 augustus 1913 ingehuldigd.

Om meer ruimte te scheppen voor de dienstsporen van het station werd het tracé van het verbindingskanaal gewijzigd vanaf de Smet de Naeyerlaan tot aan de sluis van de Conterdam. Het tracé werd naar het westen verlegd zodat er een breder strook grond ter beschikking kwam voor het aanleggen van een rangeerbundel en een herstelwerkplaats voor wagens (zie fig. nr. 24).

#### DE HAVENSPOREN

In 1906 werd een aanvang gemaakt met de eigenlijke uitrustingswerken van de handelshaven, diepwaterkaai en bevoorradingsposten op de Oosteroever. Naast de bouw van stapelhuizen en de montage van hijskranen werd een netwerk van havensporen en rangeerbundels aangelegd (zie fig. nr. 25).

Havensporen werden aangelegd op de kaaien van het tijdok, de diepwaterkaai en de bevoorradingsposten van de pakketboten op de oosteroever. Wat mogelijks eigenaardig lijkt is dat er geen sporen werden gelegd op de kaaien van het houtdok. Doch dit is niet verwonderlijk daar de ladingen gezaagd hout die te Oostende gelost werden bestemd waren voor houthandelaars die hun stapelplaatsen hadden, of zouden bouwen, onmiddellijk aan de kaaien van het houtdok. Zodat de overslag schip/stapelhuis quasi rechtstreeks gebeurde.

Het douanedepot dat gebouwd werd op het noord-oostelijk uiteinde van het tijdok, nabij de Demeysluizen, werd eveneens aangesloten op het havenspoornet.

Op de terreinen tussen de vaart en de spoorlijn naar Brugge, ten zuiden van het zwaai- en sasdok werd een embryo van rangeeremplacement aangelegd. De havensporen van de westelijke zijde van het tijdok sloten aan op het rangeerspoor via de Spoorwegbrug van Bredene. De sporen van de oostelijke zijde van het tijdok, de diepwaterkaai en de oosteroever sloten aan via de stroomafwaartse brug van het sasdok.

Op verschillende plaatsen werden rangeerbundels aangelegd, één



vóór de Spoorwegbrug van Bredene, één aan de Handels- en Vergunningsstraat en één op het noordelijk uiteinde van de diepwaterkaai.

Door de Cie. Internationale des Wagons-Lits, die eigenaar was van de slaapwagens, werd een onderhoudswerkplaats ingericht en werden fabrieksporen aangelegd ten behoeve van de nijverheid die zich vestigde aan de vaart naar Brugge (zie fig. nr. 26).

### WERELDOORLOG I

Op 3 augustus 1914 brak de oorlog 14-18 uit. Op 15 oktober 1914 werd Oostende bezet door het Duitse leger.

In 1915 werd er door de bezetter een logistieke spoorweg aangelegd tussen Dudzele en Oostende. De spoorweg bevoorradde de Duitse stellingen aan de Ijzer vanuit de depots aangelegd door de Duitsers te Dudzele, langs het zeekanaal Brugge-Zeebrugge. De spoorweg doorkruiste de gemeenten Zuienkerke, Vlissegem, Klemskerke en Bredene en bereikte het rangeerbundel aan de Handelsstraat via de Vuurtorenwijk en Voorhavenbrug.

Ter plaatse van de kustbatterijen, die gelegen waren op het traject, werd een zijspoor aangelegd voor het bevoorraden van deze stellingen. Zo o.m. aan de Hindenburgbatterij gelegen op de Vuurtorenwijk.

Later werd er een spoor aangelegd vanuit Oostende tot in de nabijheid van Middelkerke.

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 havenspooren 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 bureau's van het Zeewezen.

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

Om de verbinding van het zeestation (Oostende-Kaai) en de havenspooren met de lijn naar Brugge voorlopig te herstellen werd een dam gegooid in het verbindingskanaal even ten zuiden van de sluis van de Conterdam. Overheen deze dam werd een spoorverbinding gemaakt zodat het zeestation en de havenspooren terug aangesloten waren op het spoornet.

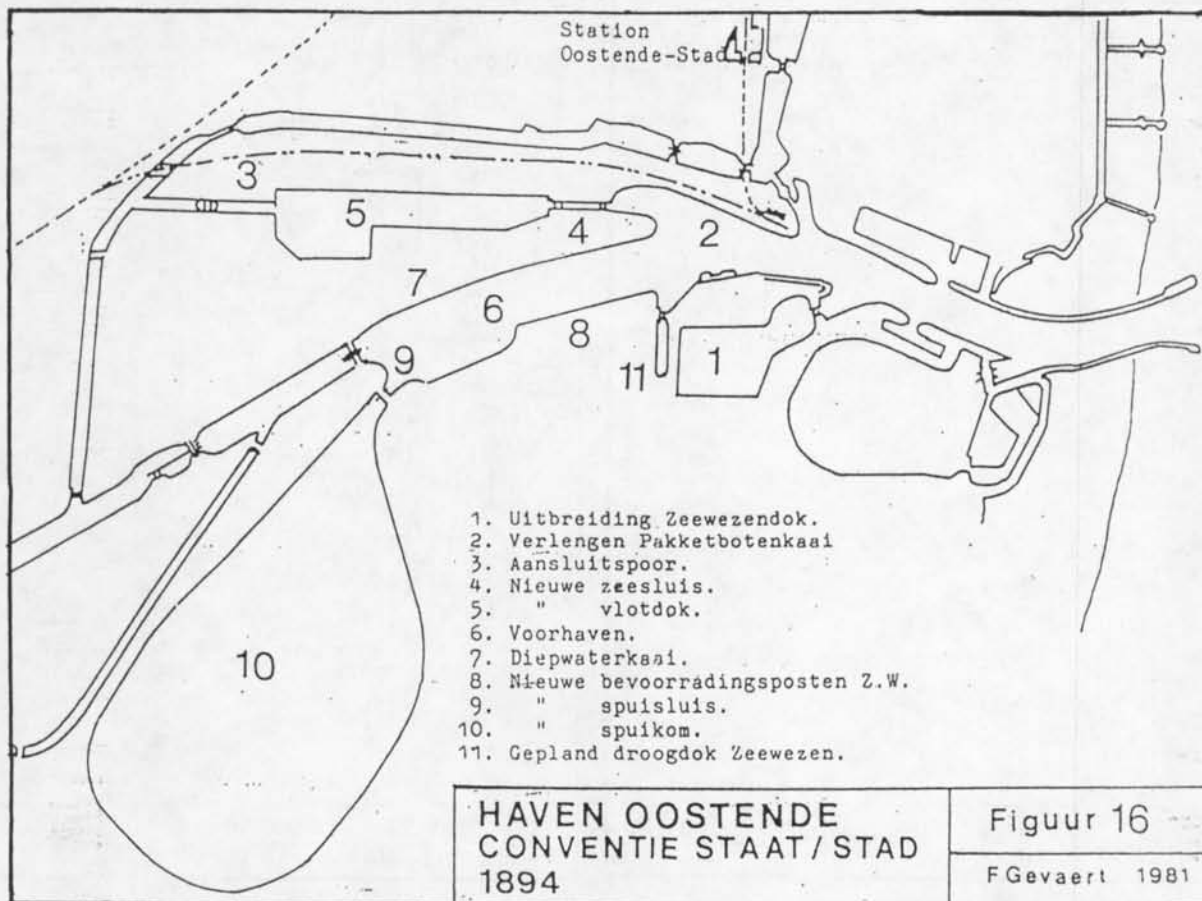
Het duurde een aantal jaren vooraleer het zeestation definitief hersteld werd en dan niet meer (helaas) in de oorspronkelijke toestand.

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 sloop van de gebinten van de voormalige overkoepeling door een eenvoudig plat dak overdekt.

Ook de voormalige in- en ontschepingshal werd vervangen door een eenvoudige constructie, eveneens met plat dak.

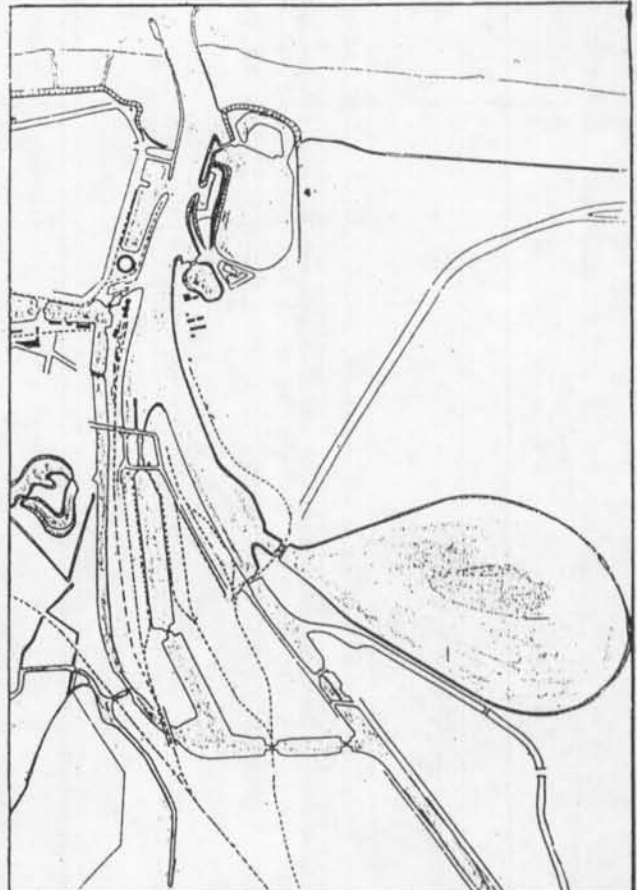
Oostende-Kaai had een flink deel van het imposant geheel ingeleverd aan het krijgsgeweld.



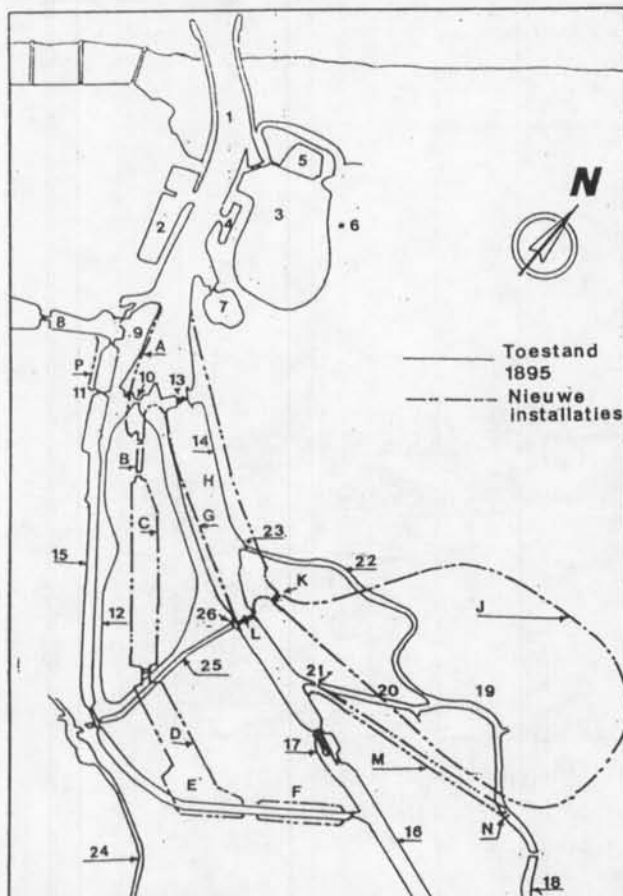
1898 - Aankomst van de "Nord Express" op "Oostende-Kaai", langs de rechtstreekse spoorverbinding. Rechts het spoor naar Oostende-Stad.



Haven Costende en omgeving  
Situatie 1892 Fig.17a  
F.Gevaert '81



Haven Oostende  
Situatie 1907 Figuur 17b  
F.Gevaert 1981



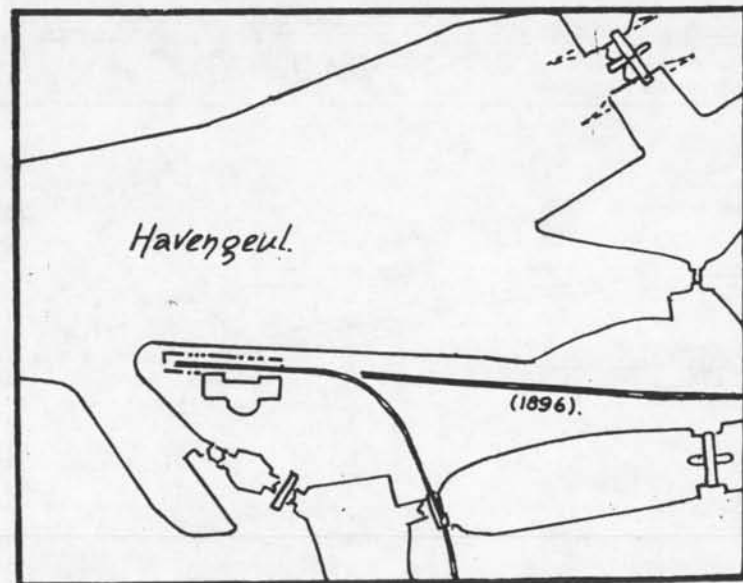
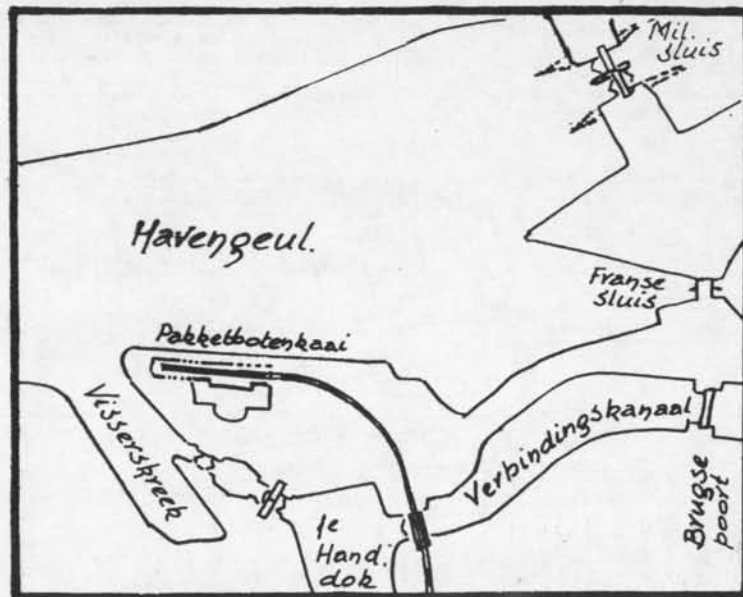
Haven Oostende 1895-1905  
Inplanting nieuwe op oude toestand Figuur 17c  
F.Gevaert '81

*oud*

1. Havengeul.
2. Tijdok.
3. Leopold springsas.
4. Kuisbank.
5. Halve maan.
6. Vuurtoren.
7. Zeewezendok.
8. Handelsdokken.
9. Pakketbotenkaai.
10. Franse sluis.
11. Brugse poort.
12. Franse springkom.
13. Militaire sluis.
14. Achterhaven.
15. Verbindingskanaal.
16. Kanaal Oostende-Brugge.
17. Sassen van Slijkens.
18. Noordede.
19. Noordede.
20. Vingerling.
21. Vingerlingsluis.
22. Noordede.
23. Noordedesluis.
24. Gouwelozeekreek.
25. Kamerlinckvaart.
26. Kamerlincksluis.

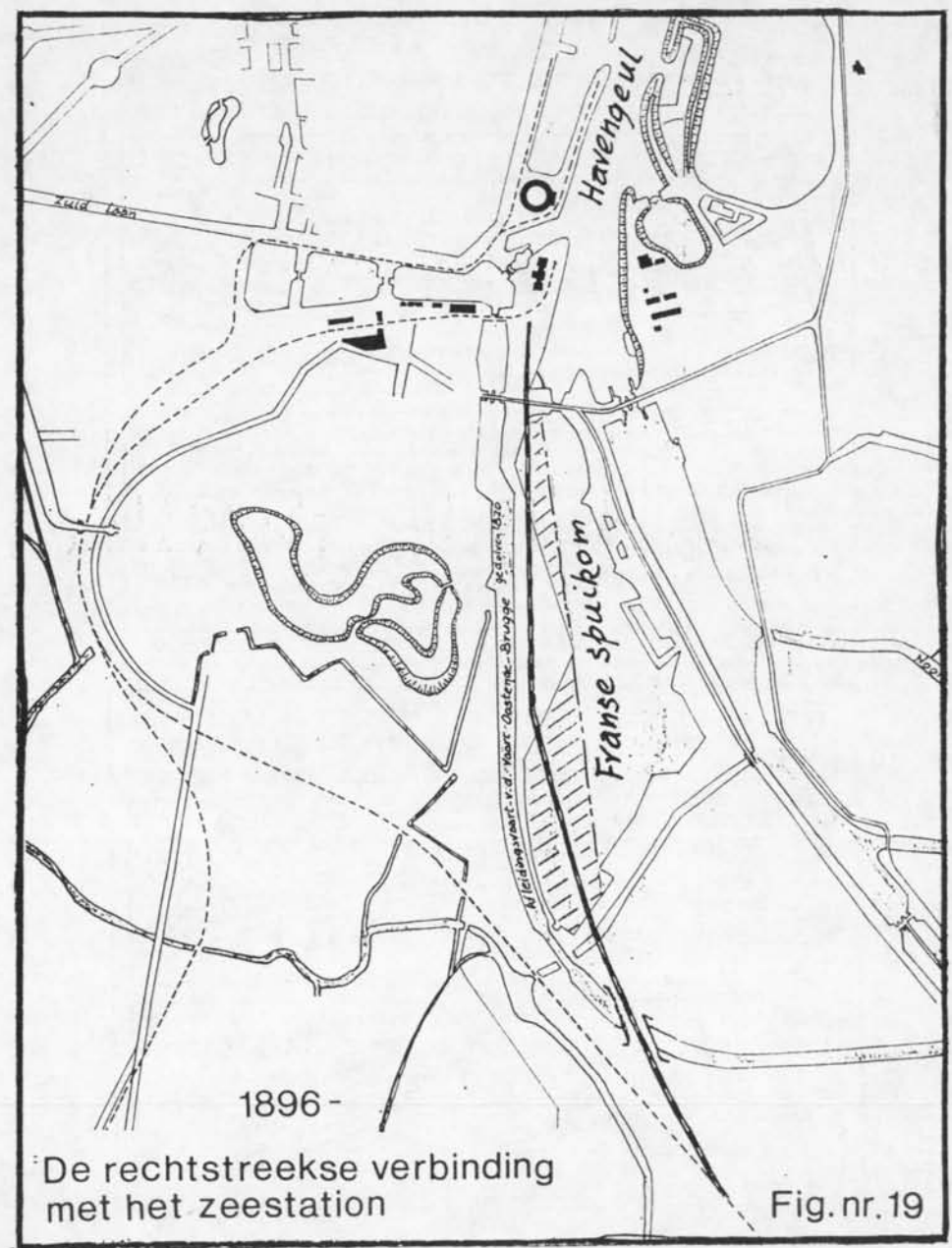
*nieuw*

- A. Nieuwe pakketbotenkaai.
- B. Nieuwe sluis stadsdokken.
- C. Vlotdok.
- D. Houtdok.
- E. Zwaardok.
- F. Doksluis.
- G. Diepwaterkaai.
- H. Voorhaven.
- J. Spuikom.
- K. Springsas.
- L. Voorhavenbrug.
- M. Nieuwe verbinding Noordede met de geul.
- N. Nieuw afwateringssas voor de Noordede.



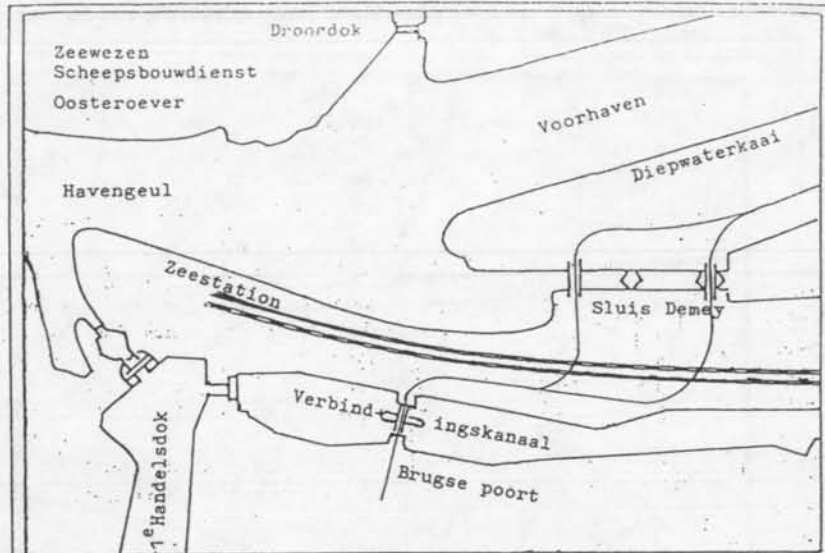
Hertraceren verbindingskanaal

Fig. nr. 18  
F. Gevaert '90.



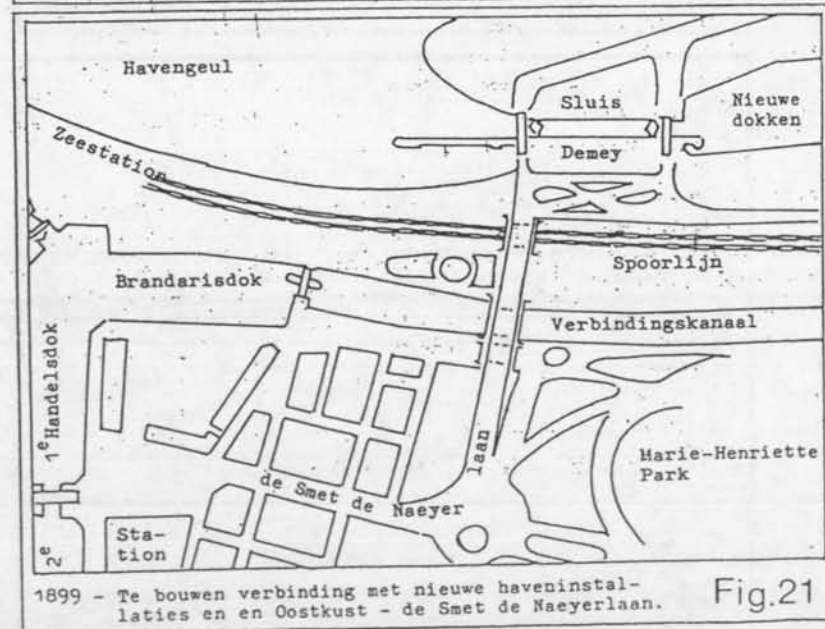
De rechtstreekse verbinding met het zee-station

Fig. nr. 19



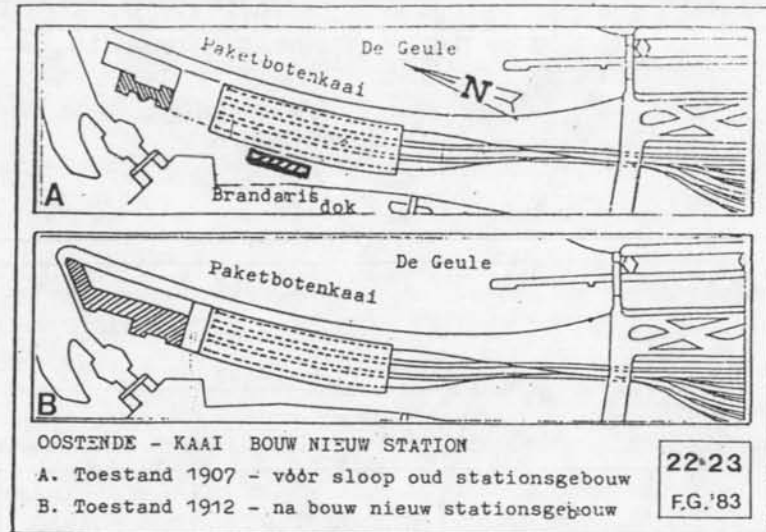
1894 - Origineel ontwerp verbinding Oostende met nieuwe haveninstallaties en Oostkust

Fig.20



1899 - Te bouwen verbinding met nieuwe haveninstallaties en en Oostkust - de Smet de Naeyerlaan.

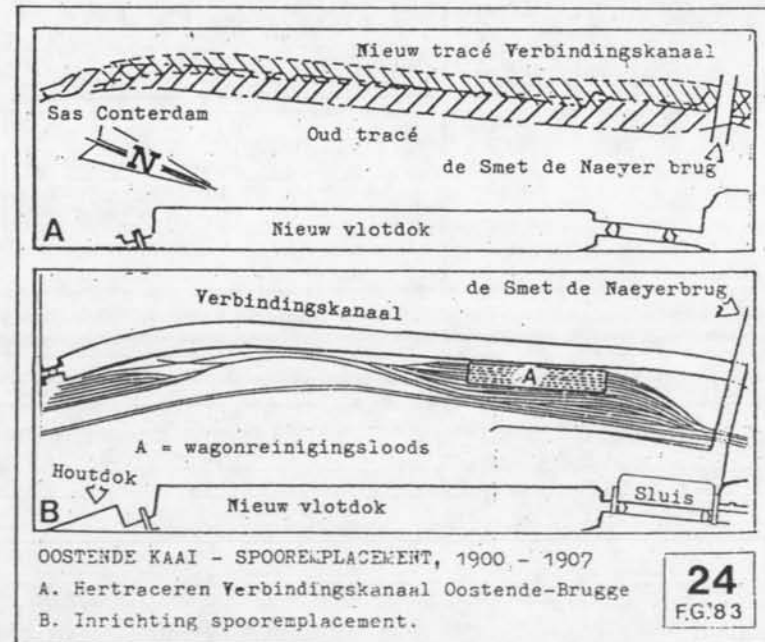
Fig.21



OOSTENDE - KAAI BOUW NIEUW STATION

A. Toestand 1907 - vóór sloop oud stationsgebouw  
B. Toestand 1912 - na bouw nieuw stationsgebouw

22-23  
FG.'83



OOSTENDE KAAI - SPOOREMPLACEMENT, 1900 - 1907

A. Hertraceren Verbindingskanaal Oostende-Brugge  
B. Inrichting spooreplacement.

24  
FG.'83

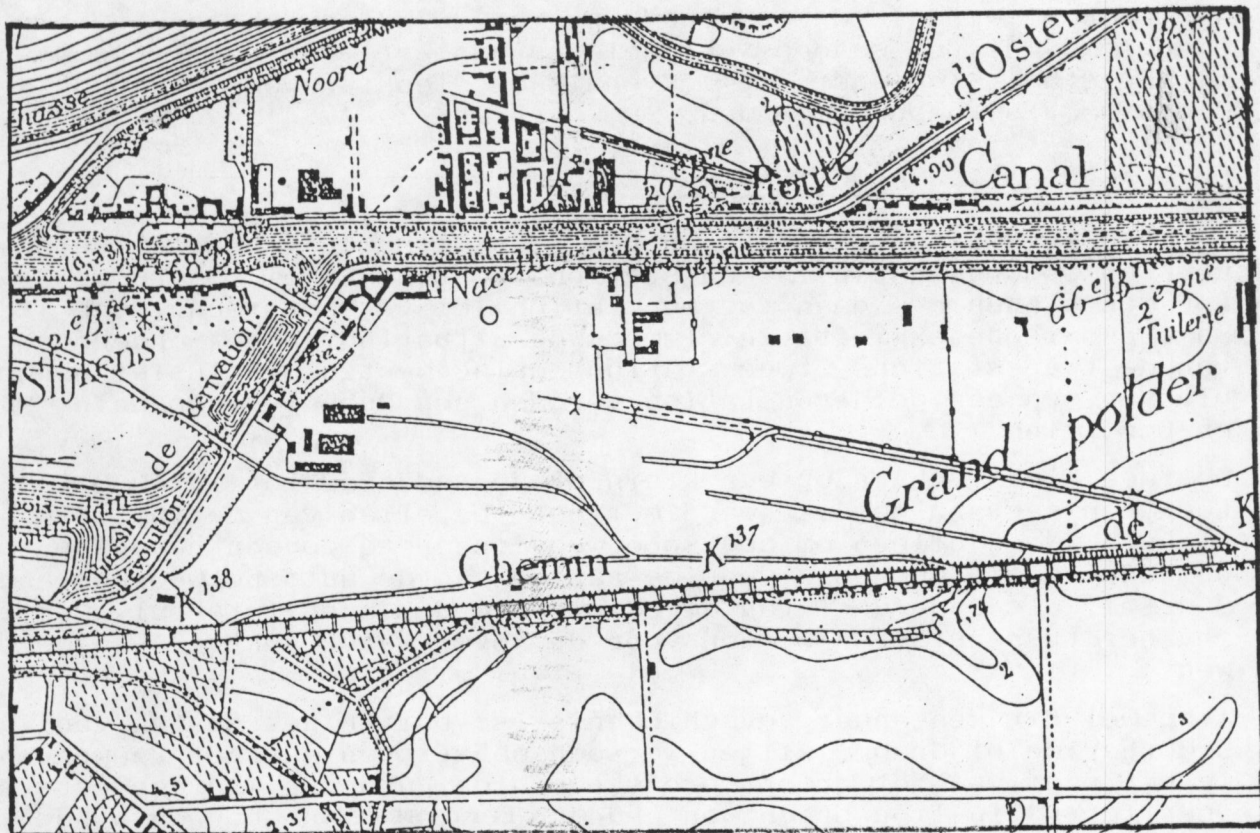
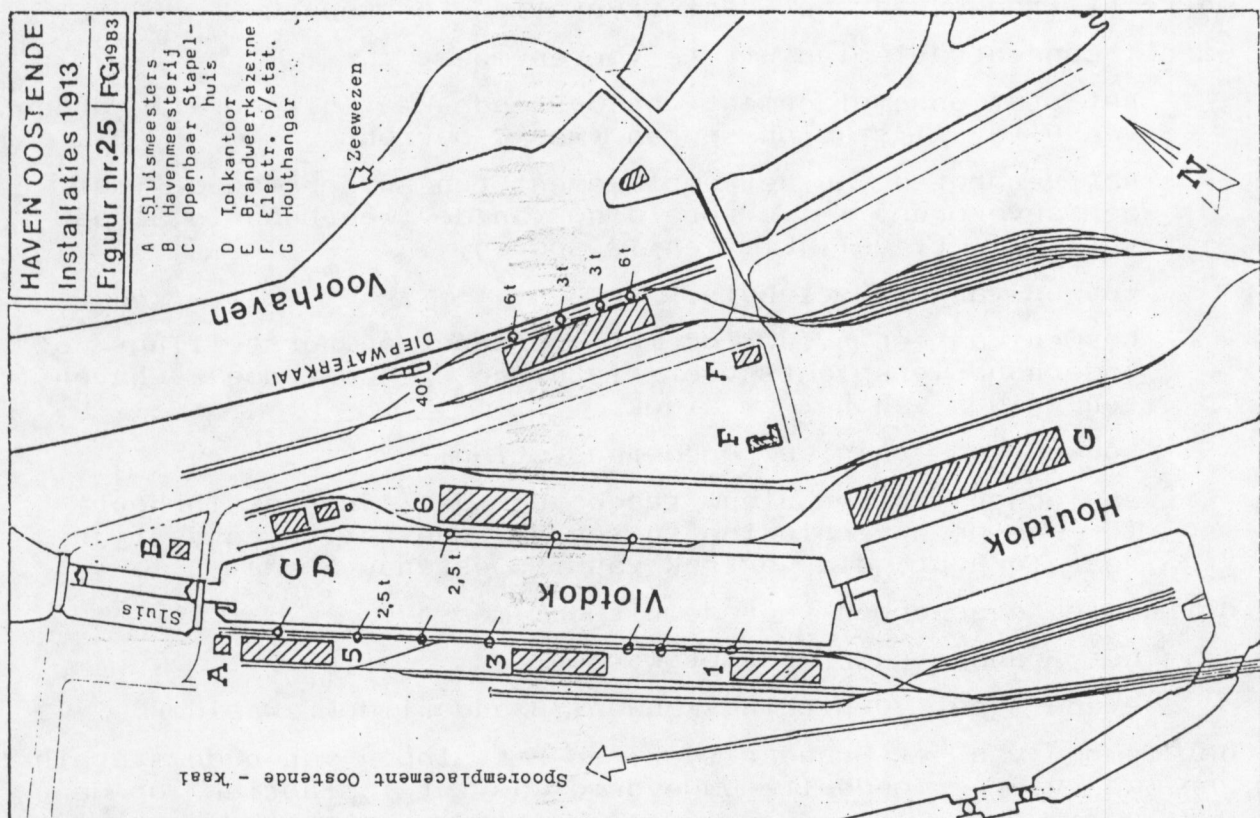


Fig. nr. 26 - Spoorinstallaties tussen het kanaal naar Brugge en de spoorlijn naar Brussel.



De Spoorwegbrug van Bredene werd vervangen door een betonnen constructie met smallere overspanning. Na het dempen van het verbindingskanaal werd in de oude bedding van de waterweg een straatweg aangelegd, die de scheepswerf gelegen aan het zwaaidok verbond met de stad (Sloepenstraat). Evenals de diensten van het spoor die aldaar uitgebouwd werden.

#### DE CONCENTRATIE OF CENTRALISATIE

In 1919 werd terug gedacht aan 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 klein 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 autosnelweg Oostende-Brussel, als onderdeel van de Europese weg Londen-Istanbul. Oostende zou het tussenstation worden voor de "over-water sectie" van deze weg.

Alhoewel dit een andere geschiedenis is, buiten het bestek van onderhavige bijdrage, willen we toch aanstippen dat het Zeewezen in het raam van het groots projekt van de Europese weg een eerste "car-ferry" in lijn bracht en een carferrystation bouwde op de "Stoombotenkaai".

Het concentreren van de spoordiensten op Oostende-Kaai zou toelaten het station Oostende-Stad te ontruimen (en gebeurlijk te slopen), het stationsemplacement en sporen op te breken en in het tracé hiervan de autosnelweg aan te leggen tot in het hart van de stad en rechtstreeks naar het carferrystation te brengen.

Om het concentratieplan uit te voeren moest :

- het stationsemplacement van Oostende-Kaai uitgebreid worden van 6 tot 11 stationssporen (met 7 perrons),
- het vergroten van het emplacement ten zuiden van de Smet de Naeyerbrug, met uitbreiding van de twee bundels aldaar tot respectievelijk 17 en 10 sporen,
- bouwen van een seinhuis,
- bouwen van een nieuw locomotievendepot en herstellings- of onderhoudswerkplaats voor rijtuigen op "Oostende-Zeehaven", ten zuiden van het zwaaidok,
- bouwen van een nieuw goederenstation,
- aanleggen van een nieuw tracé voor de lijn naar Torhout, (er was geen verbinding tussen het zeestation en de lijn naar Torhout, die vertrok vanuit Oostende-Stad).

Om ruimte te scheppen voor de uitbouw moest :

- het Brandarisdok gedempt worden,
- evenals het verbindingskanaal Brandarisdok/zwaaidok.

Het dempen van het Brandarisdok, en het slopen van oude stapelhuisen (waarvan een gedeelte omgevormd was tot ijsfabriek) op de

zuidelijke kaai van het 1e handelsdok, zou toelaten om een weg aan te leggen tussen het Van der Sweepplein en Oostende-Kaai, zodat men niet langer alleen aangewezen zou zijn op de smalle draaibrug over de sluizen van de handelsdokken voor de verbinding station/stad.

Naast het uitbreiden van het spoorwegstation en de spoorinstallaties werden plannen gemaakt voor het vervangen van de houten kaaien van de Pakketbotenkaai door betonnen. Op de kaai werd een trein- en kraanspoor voorzien (het treinspoor was noodzakelijk geworden voor de aanvoer per tankwagon van gasolie voor het bunkeren van pakketboten en om het verhandelen van de postzakken die ingescheept werden met de pakketboten te versnellen, waarbij de postwagon op de kaai werd gereden en de postzakken door middel van een elektrische hijskraan rechtsteeks werden overgeslagen).

In 1932 werd een aanvang gemaakt met de uitvoering van de bovenvermelde werken, met inbegrip van de bouw van de betonnen kaaien.

In 1935-36 werd het Brandarisdok gedempt en vervolgens het verbindingskanaal (met uitzondering van de sluis van de Conterdam, die vandaag de dag - 1990 - nog gedeeltelijk bestaat).

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

In 1938 werd gestart met de aanleg van het nieuw tracé voor de lijn naar Torhout. Het nieuw tracé vertrok aan de Sloepenstraat vanuit de lijn naar Brugge om dan ongeveer ter hoogte van de Spoorwegbrug van Snaaskerke de oude lijn te vervoegen. Het nieuw spoor werd tot voorbij de Gistelsesteenweg op een verhoogde berm aangelegd, met bruggen over de openbare weg. De aarde nodig voor de bermen was afkomstig van de grondwerken die uitgevoerd werden voor het uitbreiden van de nieuwe vissershaven op de Vuurtorenwijk.

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

Wel was het station uitgebreid en waren de installaties van Oostende-Zeehaven afgewerkt. O.m. het nieuw locomotievendepot die uitgerust was met een moderne installatie voor het bevoorraden van de locomotieven met kolen en water en afvoer van asse (zie fig. nr. 27).

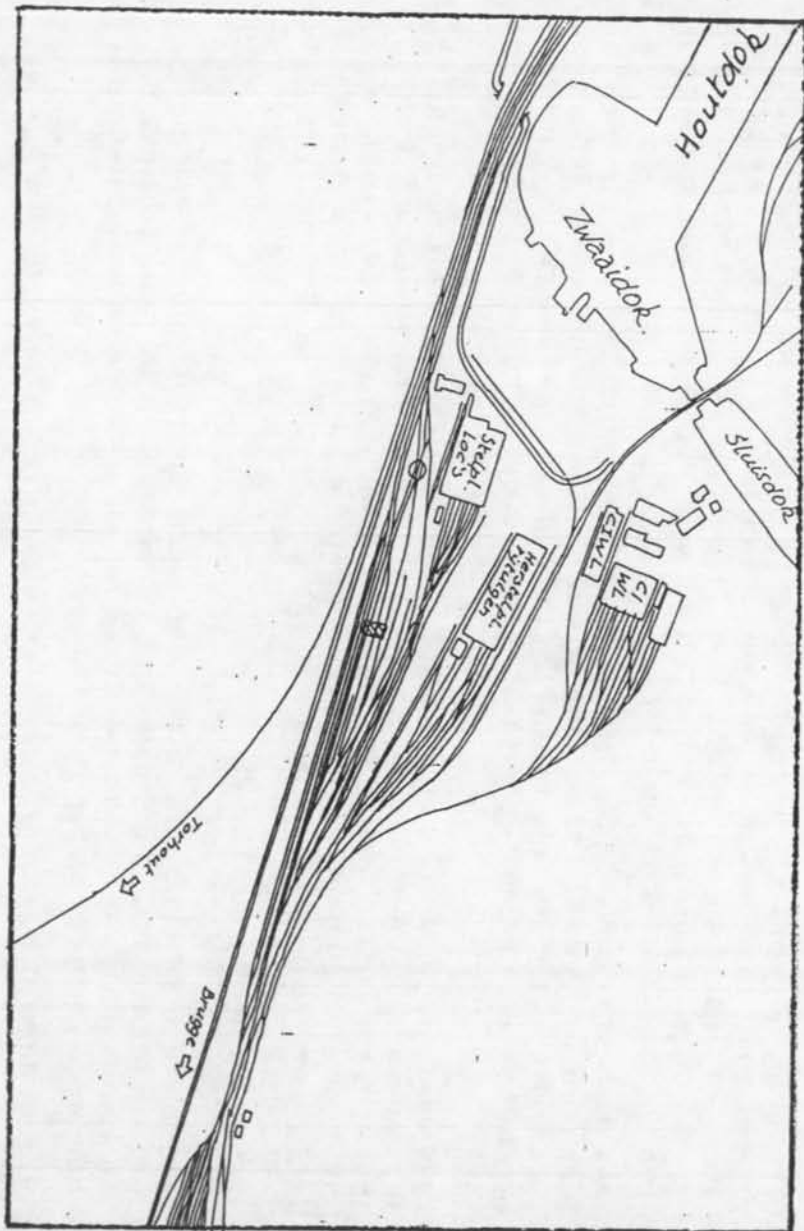
In 1939 had het spoor, met inbegrip van de uitbreiding naar de nieuwe vissershaven en Zeewezendok (zie volgend hoofdstuk), de grootste uitbreiding genomen. Na de oorlog zou de oppervlakte van de zones ingenomen door treinsporen geleidelijk verminderen (zie fig. nr. 28).

### DE NIEUWE VISMIJN

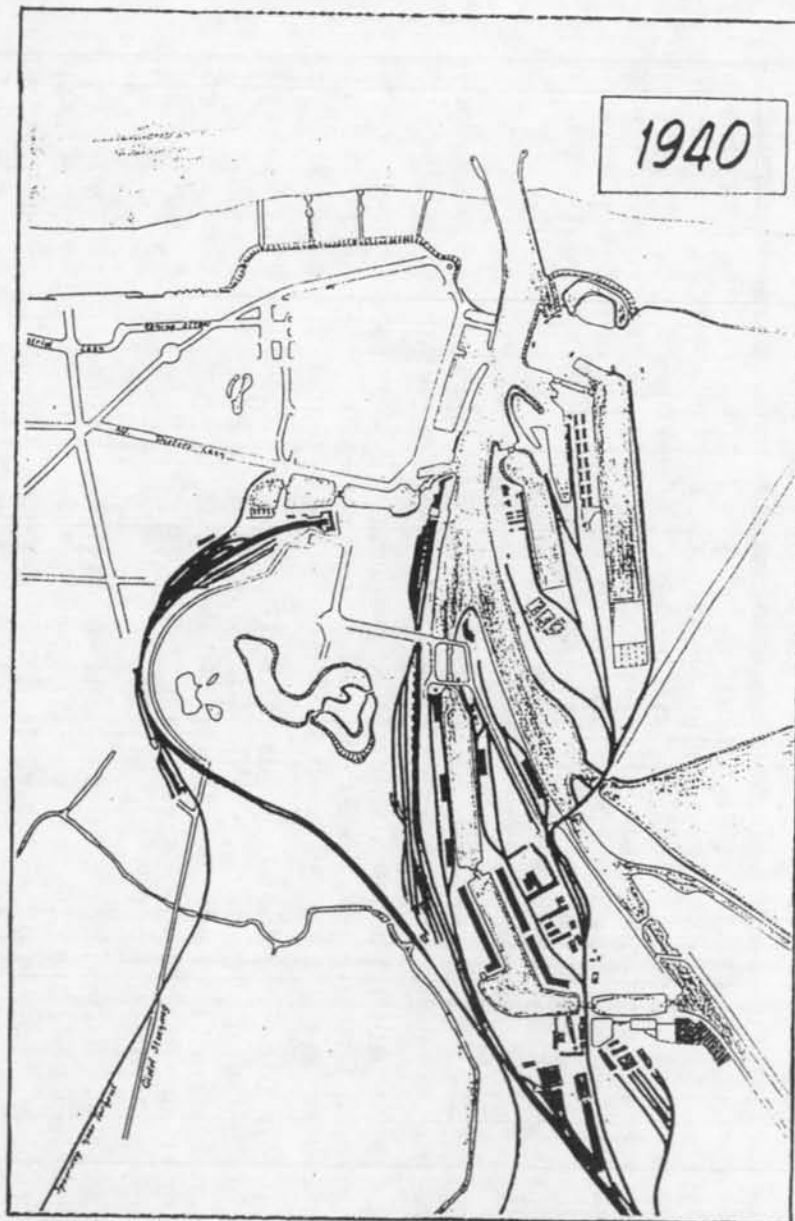
Na tal van voorstellen en ontwerpen werd in 1912 besloten een nieuwe vissershaven, met vismijn, te bouwen op de Vuurtorenwijk, met toegangseul vanuit de oosteroever van de havengeul. Het uitbreken van W.O. I vertraagde de uitvoering van het plan.

In 1921 werden de eerste aanbestedingen uitgeschreven en in 1929





Figuur nr. 27 - 1939 - Oostende-Zeehaven.



Figuur nr. 28 - het spoor te Oostende 1940.

waren de toegangseul, sluis en tijdok afgewerkt. De bouw van de nieuwe vismijn werd in 1929 aangevat en voltooid in 1932. Op 13 september 1934 werd de nieuwe vissershaven plechtig ingehuldigd.

Op de beide oevers van het tijdok (visserijdok) waren er treinsporen aangelegd en in de onmiddellijke nabijheid van de vismijn was er een goederenstation met twee overdekte sporen gebouwd. De sporen waren via een rangeerbundel aangesloten op het havenspoor-net via de Voorhavenbrug (zie fig. nr. 29).

Gelijklopend met de bouw van de vissershaven werd het Zeewezendok uitgebreid en gemoderniseerd en werden er treinsporen aangelegd langs het dok en op de oosteroever. Deze laatste sporen waren noodzakelijk voor het bunkeren van de pakketboten door middel van spoortankwagens, daar alle nieuwe schepen van het Zeewezen gebruik maakten van vloeibare brandstof i.p.v. vaste (briketten).

#### HET OPBREKEN VAN DE GOEDERENSPOREN IN DE STAD

Door de ingebruikname van de nieuwe vismijn en visserijdok legden de vissersschepen niet meer aan in de oude handelsdokken. Alle grootvisserijbedrijvigheid werd verlegd naar de Vuurtorenwijk. De dubbele rij goederenwagens, gebruikt voor het vervoer van vis, die vele decennia het beeld van de Visserskaai hielpen uitmaken, verdwenen naar het rangeerbundel op de oosteroever.

Daarnaast was met het ingebruiknemen van de nieuwe haveninstellingen na 1905 alle handelsbedrijvigheid verdwenen uit de oude handelsdokken en Stoombotenkaai. De goederensporen in de stad en op de oevers van de oude dokken hadden alle betekenis verloren. Na de sloop van "de Cierk" (oude vismijn) werden ze in 1936 opgebroken.

#### WERELDOORLOG II

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

Door de Duitsers werd in 1941 een spoor aangelegd vanaf de aanzet van het spoor naar de Hendrik Baelskaai naar Bredene-Duinen. Het spoor volgde de loop van de Congolaan, liep omheen het militair hospitaal en zo verder op de rand van het duin naar het "Duinegat" te Bredene-Duinen, alwaar zijsporen werden aangelegd voor het opstellen van spoorwegartillerie van kaliber 280 mm.

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 zware vernielingen werden aangericht in de haven. Dit ondanks dat een verkenningseenheid van het Canadees leger reeds de stad was ingetrokken.

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, daar Oostende-Kaai gereserveerd bleef

voor militaire doeleinden.

Het zeestation werd opgeruimd en aangepast om te fungeren als overstapstation voor het vervoer van gekwetsten en zieken per hospitaalschip naar Engeland. Later werd het station gebruikt voor het repatriëren van Britse oud-krijgsgevangenen, verlofgangers en gedemobiliseerden. Waarbij de Mahieukazerne gebruikt werd 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 dateerde van vorige eeuw, om alle spoorverkeer te concentreren in en op Oostende-Kaai, met uitzondering van het havenverkeer, in uitvoering gebracht.

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 goederendiensten moesten echter nog steeds gebruik maken van het oud goederenstation aan de Spoorwegstraat daar de oorlog de bouw van een nieuwe inrichting had belet.

In 1951 werd het nieuw goederenstation, gebouwd aan de Conterdamkaai even ten zuiden van de Smet de Naeyerlaan, in gebruik genomen. De concentratie was voltooid (zie fig. nr. 30).

Na enig alternatief gebruik als "Alberthal" werd het station Oostende-Stad in 1956 gesloopt, evenals het oud goederenstation.

De sporen die het station verbonden met de lijn naar Brugge en Torhout werden opgebroken en in het tracé werd de autosnelweg aangelegd, die in 1954 voltooid was.

In 1956 werd het Zeewezengebouw opgetrokken op de percelen van de tijdens de oorlog vernielde vleugel van het zeestation en werd een grootse en moderne in- en ontschepingshal gebouwd. De nieuwe installaties werden in 1958 in gebruik genomen.

#### HET VERDER HERSTEL VAN DE OORLOGSSCHADE

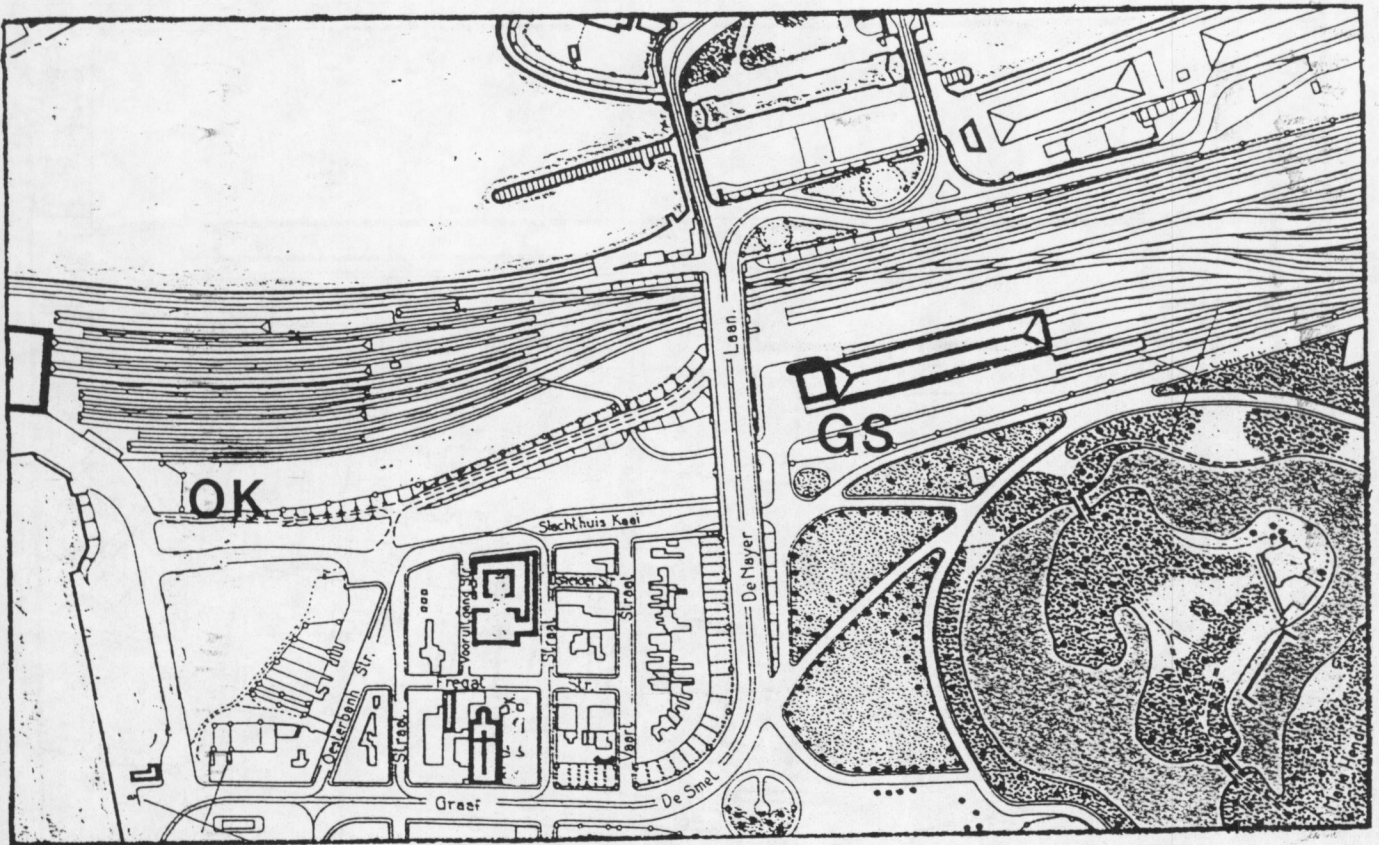
De vissershaven werd op het einde van de oorlog zwaar beschadigd, de vismijn, met uitzondering van het bestuursgebouw, werd volledig vernield. Het herstel werd aangevat met het herstellen van de sluis en de kaaimuren. Op 21 december 1946 kon men het eerste vaartuig schutten en op 15 januari 1947 greep voor het eerst weer visafslag plaats in de vissershaven.

Het puin en het betonskelet van de vismijn werd opgeruimd en een nieuwe vismijn, volgens nieuw ontwerp en concept, werd opgebouwd. Het werd in september 1951 plechtig ingehuldigd.

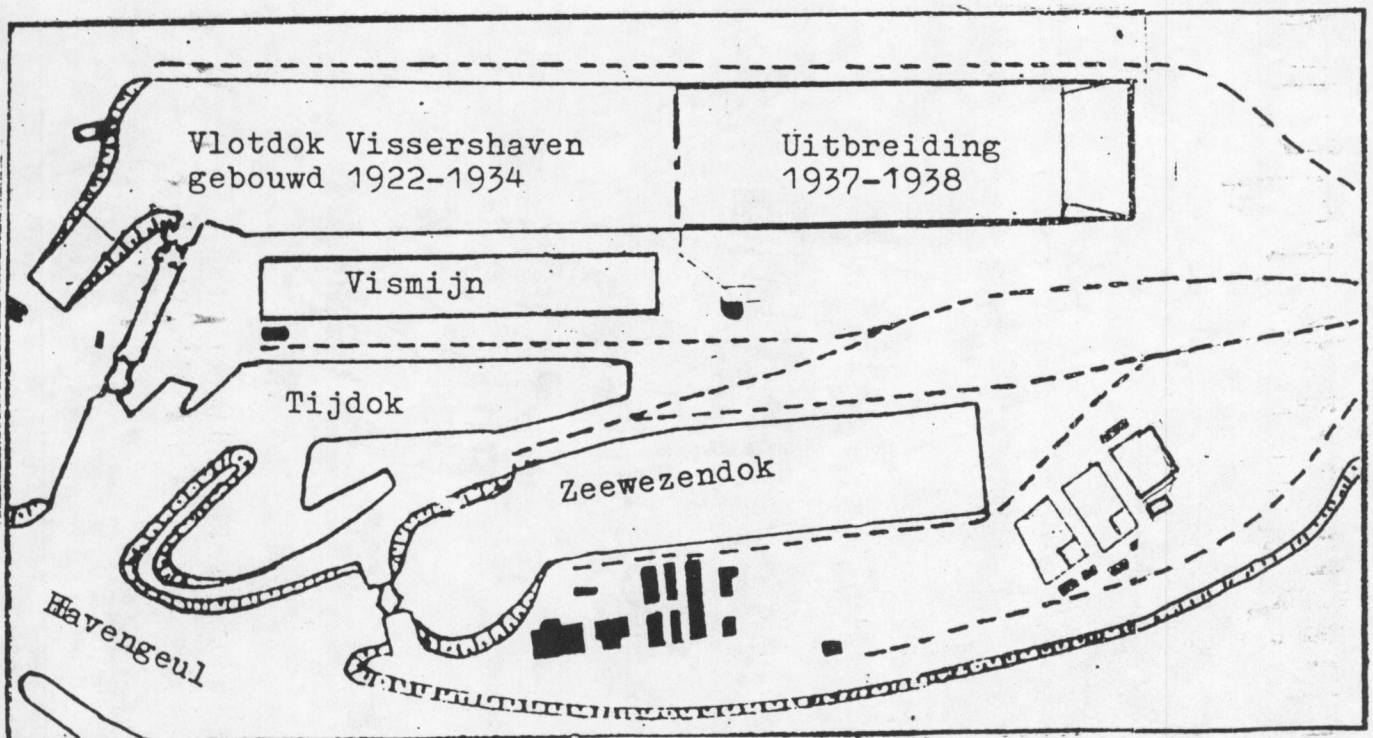
De treinsporen kregen een nieuw tracé, naast een overdekt goederenstation met twee laadsporen was er een dubbel zijspoor dat tussen de pakhuizen doorliep tot aan de haringhalle (zie fig. nr. 31).

#### DE TERUGLOOP VAN HET SPOOR

In 1935 werd de eerste elektrische lijn van het Belgisch spoorweganet in gebruik genomen, de sectie Antwerpen-Brussel voltooid en



Figuur nr. 30 - 1952 - Nieuw goederenstation aan de Conterdamkaai.



Figuur nr. 29 - 1938 - de nieuwe vissershaven en Zeewezendok, met de spooraansluitingen.

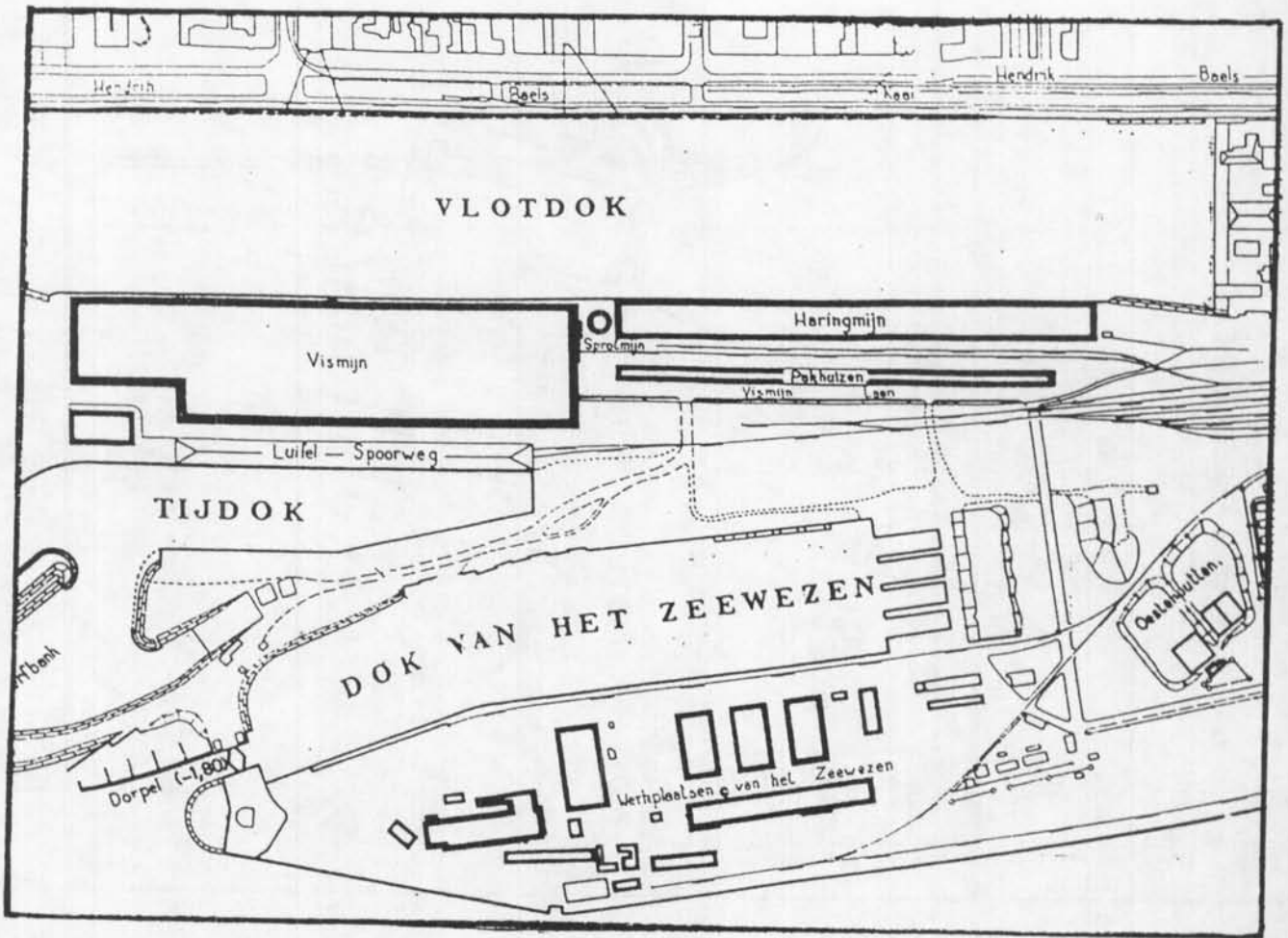


Fig. nr. 31 - 1954 -

Vissershaven en Zeewezendok met sporaansluitingen.

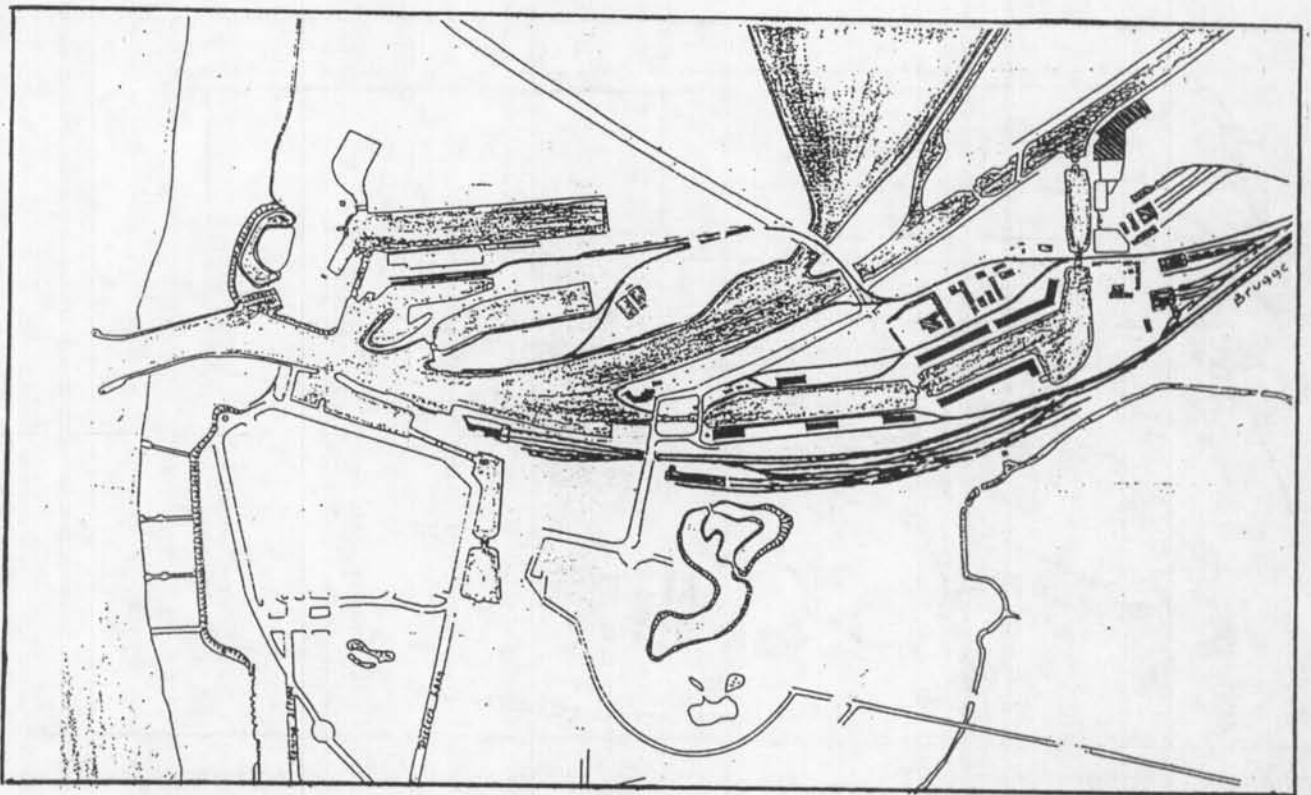


Fig. nr. 32 - het spoor te Oostende 1990.

plechtig ingereden. Verdere electrificatieplannen werden door de oorlog afgeremd.

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

De doorbraak van het wegverkeer en de explosie van de personenauto deed het spoor "geen goed". Het personen- en goederenverkeer liep terug. Om economische redenen (rationalisatie) werden lokale lijnen vervangen door autobusdiensten. Zo ook de lijn Oostende-Torhout, waar vanaf 1955 nog slechts 's morgens en 's avonds een pendelaars-trein de dienst verzekerde per spoor, de overige ritten werden uitgevoerd met een "vervangingsautobus". In 1963 werd de treinlijn volledig afgeschaft.

Door de geringere benutting en de veranderende bestemming van de haven van Oostende werden de havensporen steeds minder gebruikt. Bij moderniseringswerken aan de diepwaterkaai in het begin van de jaren '80 werd slechts een gedeelte van de sporen behouden. Na het omvormen tot ro-ro terminal zijn deze sporen nog nauwelijks bruikbaar.

Nadat reeds bij de aanleg van de nieuwe wegenis de spoorverbinding met de Hendrik Baelskaai verbroken werd, werd op 6 maart 1988 de laatste vistrein ingelegd. Het visvervoer was reeds geruime tijd volledig overgeschakeld op baantransport en had de vistrein geen enkel commercieel belang meer.

Geleidelijk werden de spoorbundels op de oosteroever en aan de Handelsstraat opgebroken, zodat heden nog slechts de havensporen van het tijdok van de handelshaven bruikbaar zijn. Losse spoorstaven en liggers liggen gestapeld op diverse plaatsen in het havengebied.

In 1979 was er een kleine "revival" van het goederenverkeer toen een "Huckepack-dienst" werd ingesteld. Hierbij worden niet-begeleide opliggers (baanvervoer) per spoorwagon vervoerd vanuit en naar een ro-ro veerhaven voor of na verscheping met een ro-ro schip. Tot in 1983 werd de "overslag" uitgevoerd op de Pakketbotenkaai, waarna verhuisd werd naar een terrein aan de Stapelhuisstraat (tussen het tijdok en de spoorlijn). Echter, ook deze spoordienst neemt geen hoge vlucht.

Het had veel voeten in de aarde gehad om te vermijden dat ook het goederenstation zou verdwijnen bij de jongste rationalisatieplannen van de N.M.B.S. Echter werd in 1989 besloten het wegcentrum van de N.M.B.S. voor Noord-West-Vlaanderen in te richten te Oostende. Zo bleef het goederenstation te Oostende behouden ten nadele van Brugge. Het scheelde "geen haar" of ook deze functie was verloren gegaan.

#### SLOTBESCHOUWING

Het spoor trok lijnen doorheen het toenmalig Oostende die de huidige urbanisatie en verkeersaders bepalen. Zo onder meer de invalsroute van de autosnelweg en de ringlaan omheen de stad, de Prinses Elisabethlaan, aangelegd op het tracé van de geplande doch 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 !

Maar wij, wij blijven "duimen".

23 juli 1990

#### BIBLIOGRAFIE

Daniël FARAZYN. Historiek van de eerste gebouwen langs de Oostendse zeedijk 1830-1878. De Plate, Oostende, 1979.

G. FERON. De spoorwegen te Oostende, in Oostende - kruispunt van Europa. Knokke, 1985, blz. 36-40.

Ferdinand GEVAERT. - Iconologie van het noordelijk gedeelte van de kaart van de spoorsektie Brugge-Oostende uit "Atlas pittoresque des chemins de fer de la Belgique". Jaarboek Ter Cuere, Bredene, 1979.

- 100 jaar tram te Bredene. Bredene, 1986.

- De Geule. Schuttevaer, Oostende 1973-1990.

- Vijfkwart eeuw male. Bredene, 1971.

Raymond VANCRAEYNEST. De tram maakte de kust. Oostende, 1985.

Gerard VANDAMME. Om en rond de aanleg van de Elisabethlaan. De Plate, Jg. 18, nr. 11, nov 1989, Oostende.

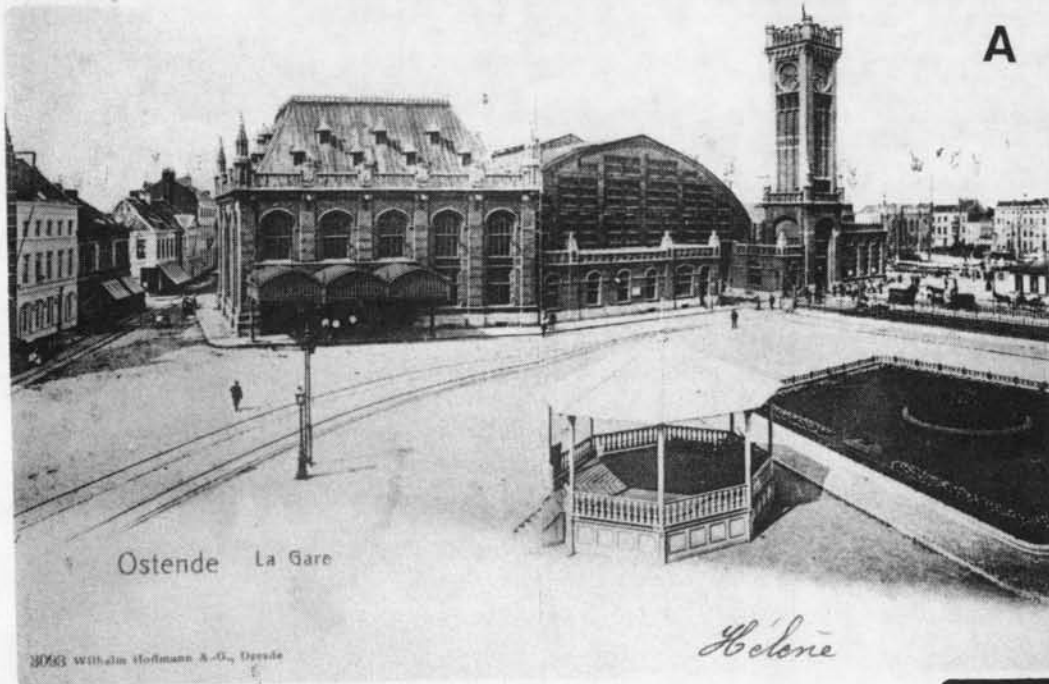
Richard VERBANCK. De laatste jaren van de oude vismijn. Jaarboek Ter Cuere, Bredene, 1975.

Omer VILAIN. Een overzicht van de 19de eeuwse Oostendse porceleinkaarten. Ostendiana IV, VVF Oostende, 1982, blz. 147-157.

Frans WAEYAERT. Sporend door Noordwest-Vlaanderen. Brugge, 1988.

#### DANK AAN :

- de heer Jean Pierre FALISE, voor de logistieke steun.
- de heren August GERYL en Freddy HUBRECHTSEN voor de bruikleen van foto's en documenten.
- de raad van bestuur van de Heemkring De Plate, die het materieel mogelijk maakte dat deze bijdrage kan verschijnen.



A B

Souvenir d'Ostende Place de la Station.



Ostende La Gare

*Helene*

WILHELM HOFMANN & CO., DRESDEN



C D

Ostende — La Gare

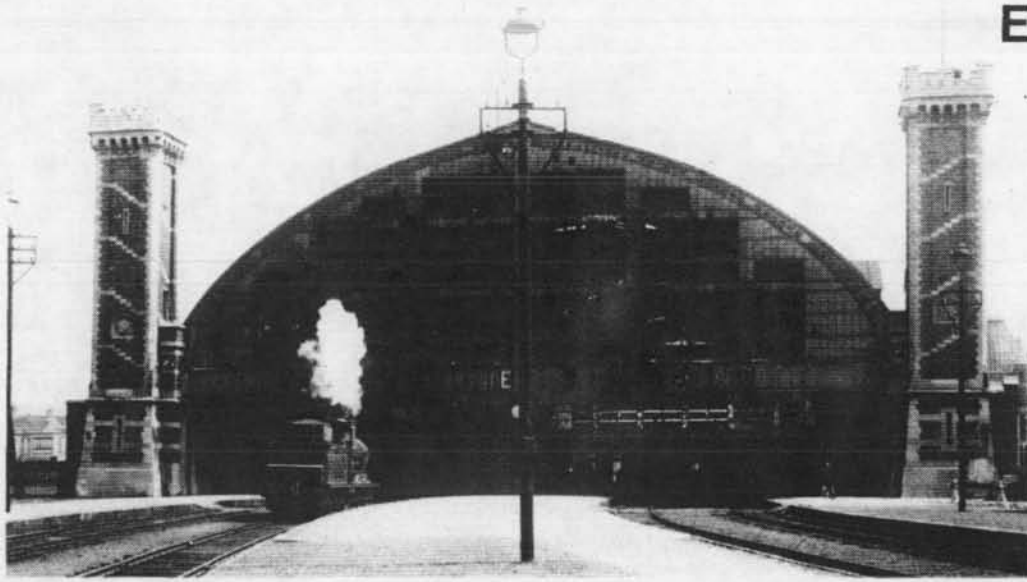


50

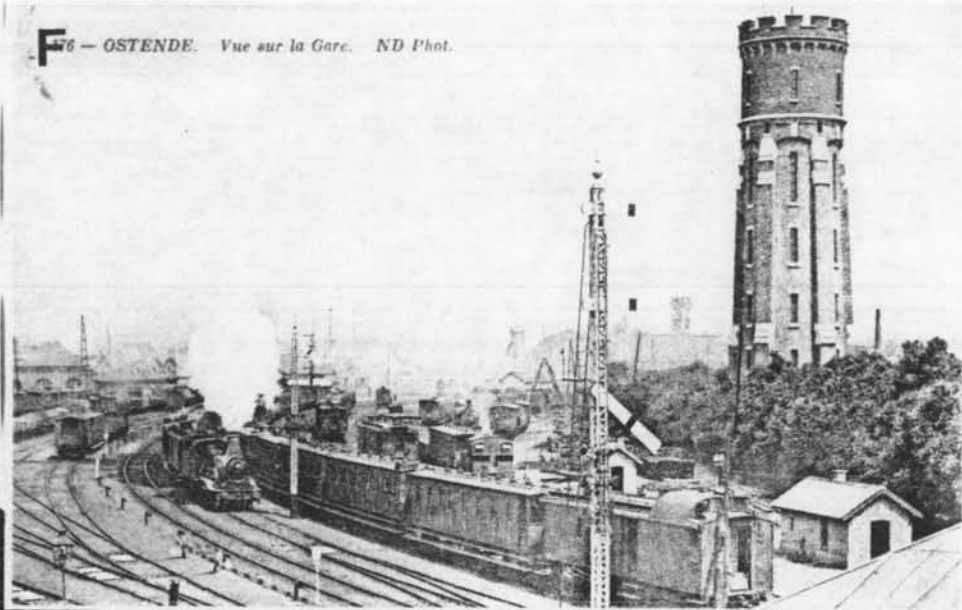
OSTENDE. — La Gare

Collections ND Phot



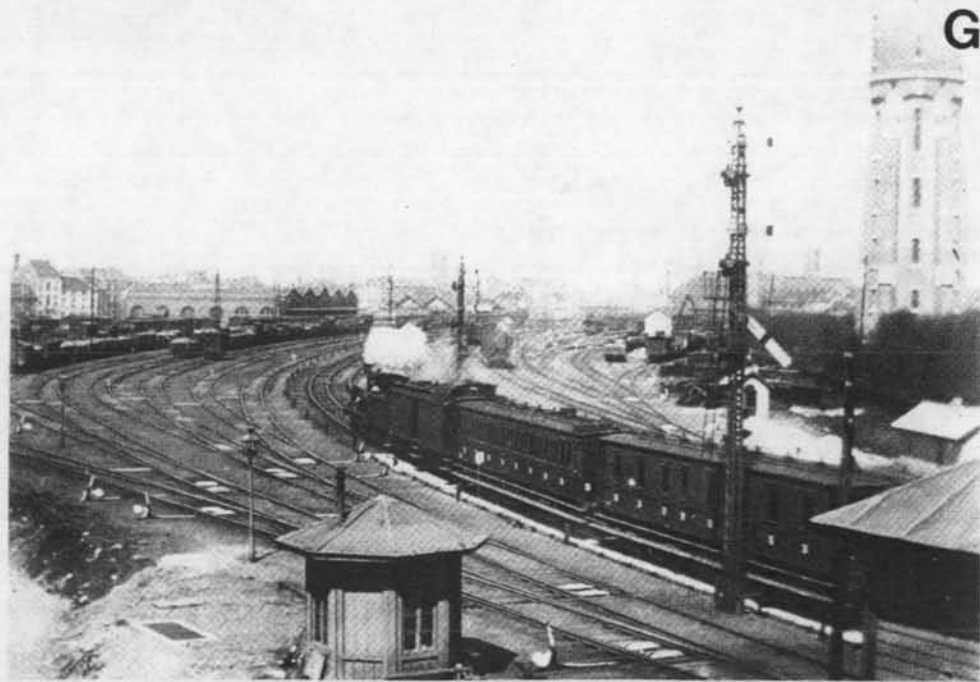


E

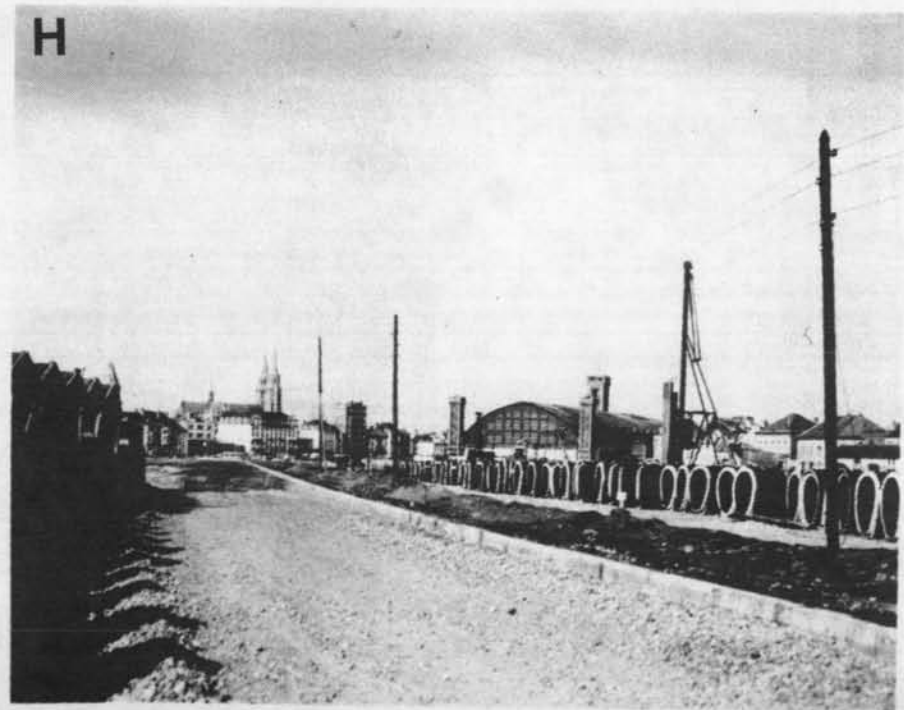


F — OSTENDE. Vue sur la Gare. ND Phot.

90 \* 214



G

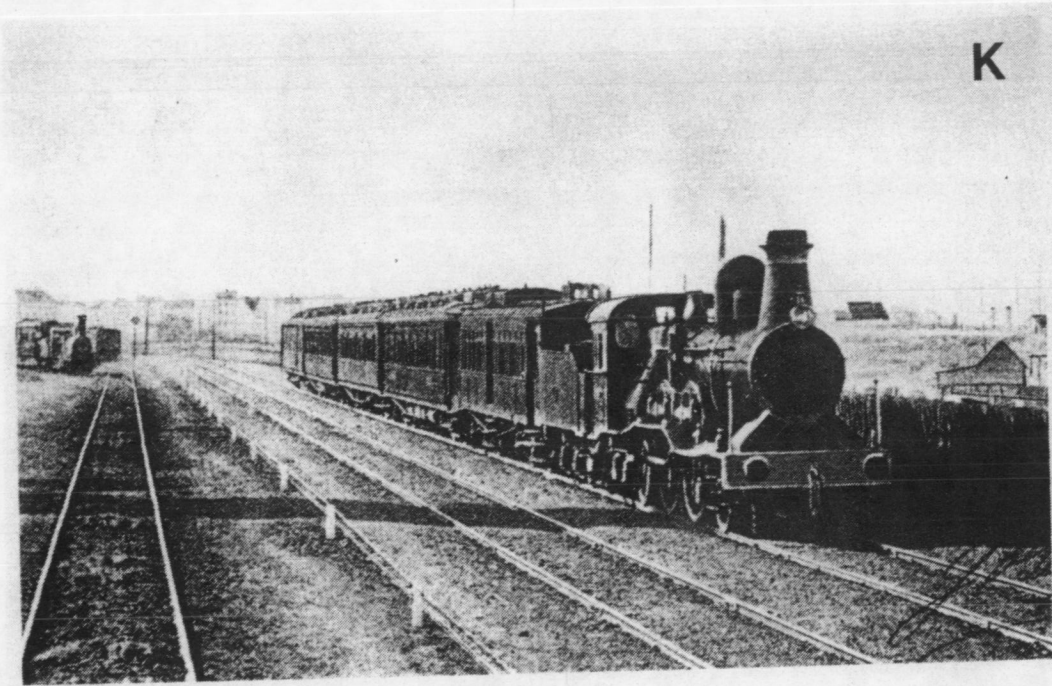


H

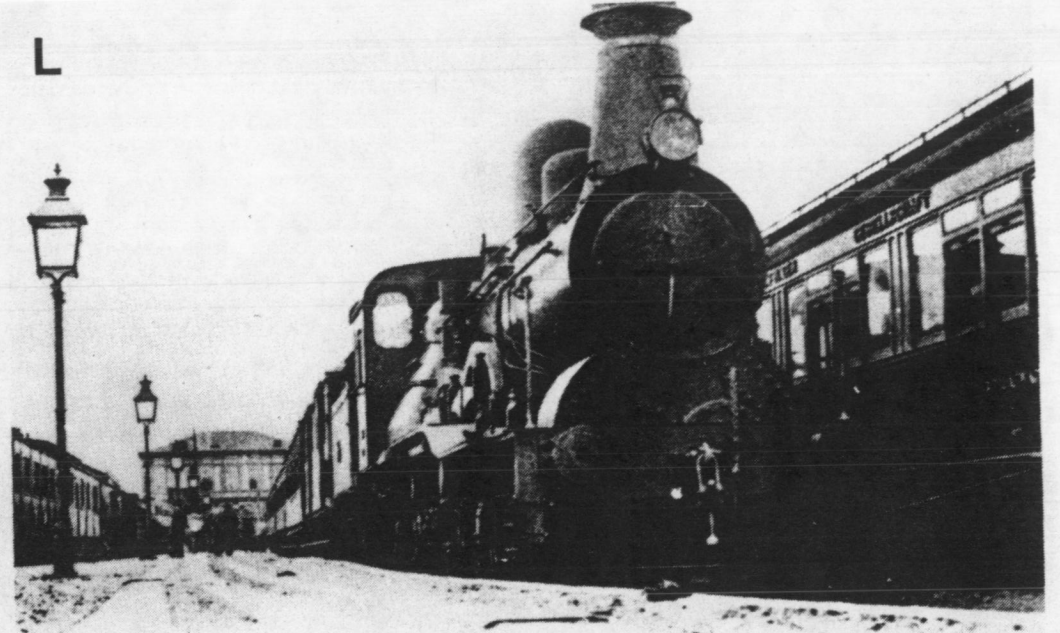


- I
- A-Het tweede spoorwegstation Costende-Stad, gelegen aan het Van der Sweepplein. Links de Perronstraat, uiterst rechts het 2e handelsdok. Rechts de spooroverweg.(1900).
- B-Oostende-Stad, 1900, met rechts de overweg.
- C-Oostende-Stad, 1900, links de toegang tot het station met luifel. Links, in de Perronstraat bemerkt men de luifel van de toegang tot de reisgoedbalie. Bemerkt het sein voor de tram en het caféterras op het plein.
- D-Oostende-Stad, 1900,gezien vanaf de Keizerskaai (Vindictive-). Uiterst rechts het goederendepôt. Op de hoek van het station bemerkt men de uitgang voor de koetsen.
- E-Oostende-Stad, de achterzijde van de spooroverkoepeling, met de vier sporen en de perrons.

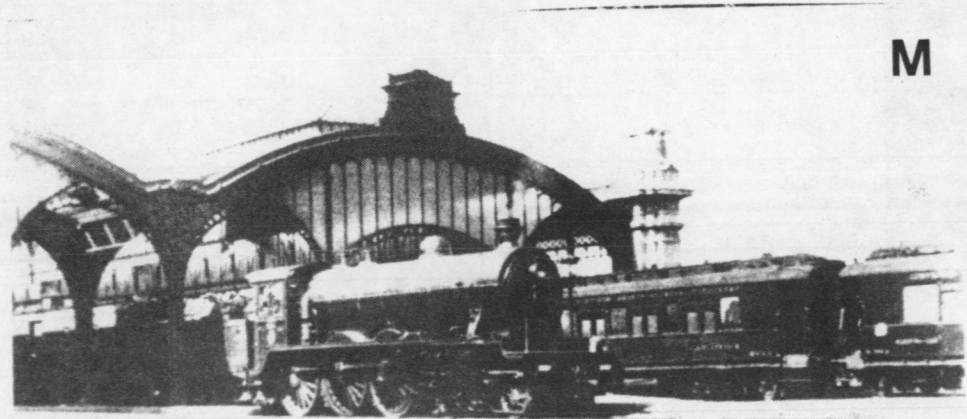
- J
- F-Oostende-Stad, 1910, het stationseplacement.
- G-Oostende-Stad, 1905, het stationseplacement met links het goederenstation aan de Spoorwegstraat.
- H-1954, aanleg van de autosnelweg Oostende-Brussel, in de bedding van de sporen en stationseplacement van Oostende-Stad, nu de Verenigde Nati#nlaan.
- I-Oostende-Stad, 1900, de spooroverweg op het Van der Sweepplein, met de doorrijpoort voor de treinen naar het zeestation en de stationsuitgang.
- J-1905, Oostende-Stad, gezien vanaf het 3e Handelsdok. Bemerkt de inrijpoorten van de "Station de débarquement".



K



L

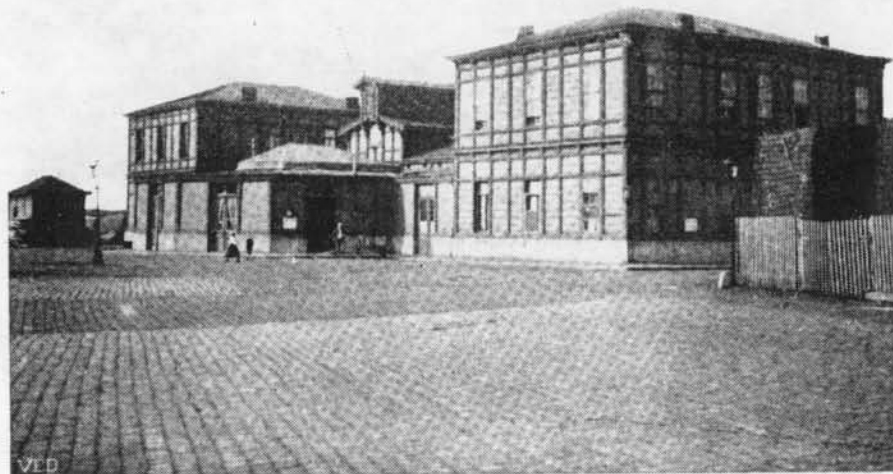


M



N

3692. Ostende. La Gare Maritimee



OSTENDE. — GARE MARITIME

O

P

Ostende — La Gare Maritime et les Bassins



90 ÷ 217



V.P.F. DÉPÔS

N° 4. OSTENDE. — La nouvelle gare maritime

Q

Ostende Gare Maritime.



OSTENDE — Quai Vindictive



S

T  
★

Ostende

Le Pilotage - la Gare Maritime et la Douane.



2472

U

V

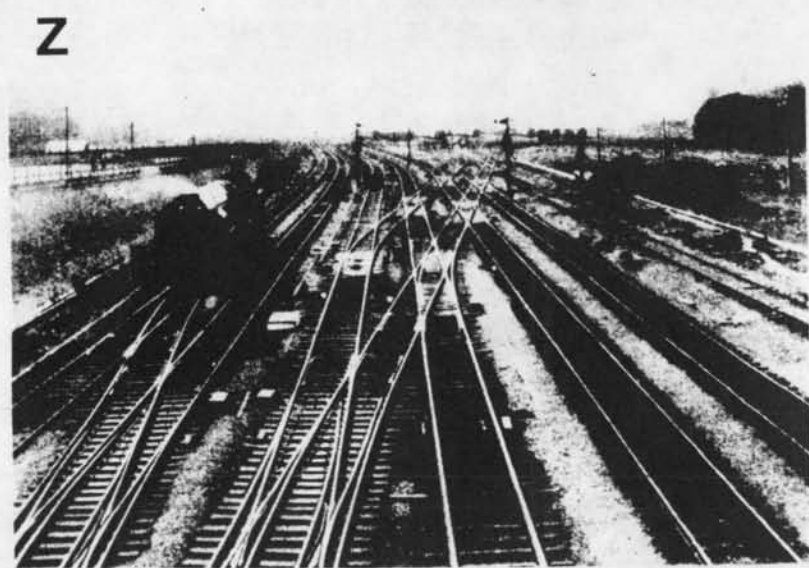
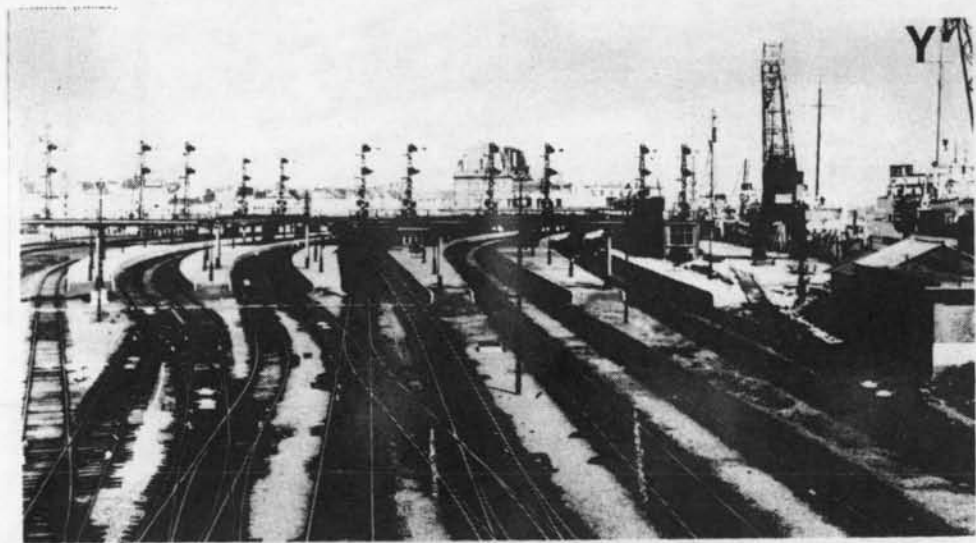
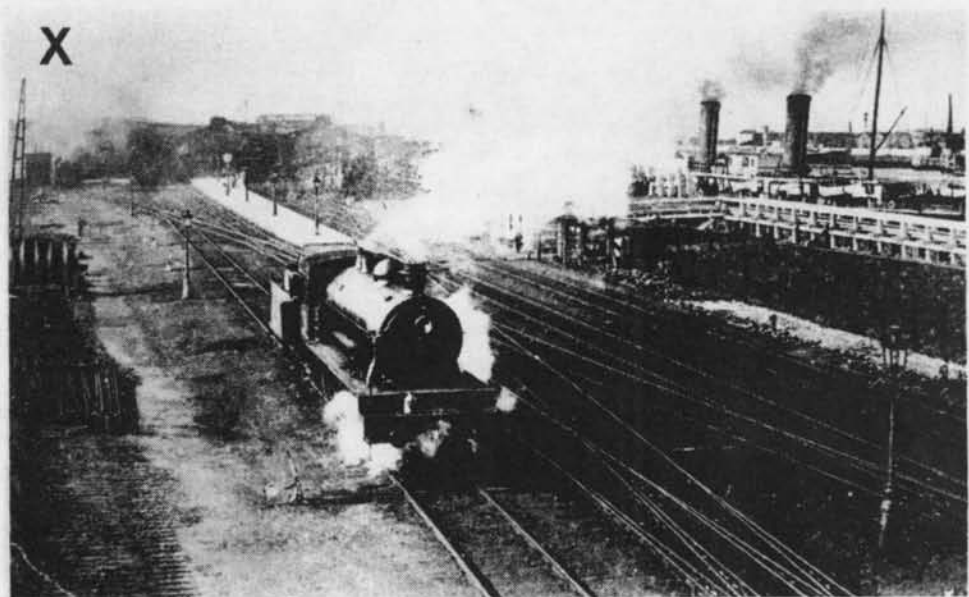
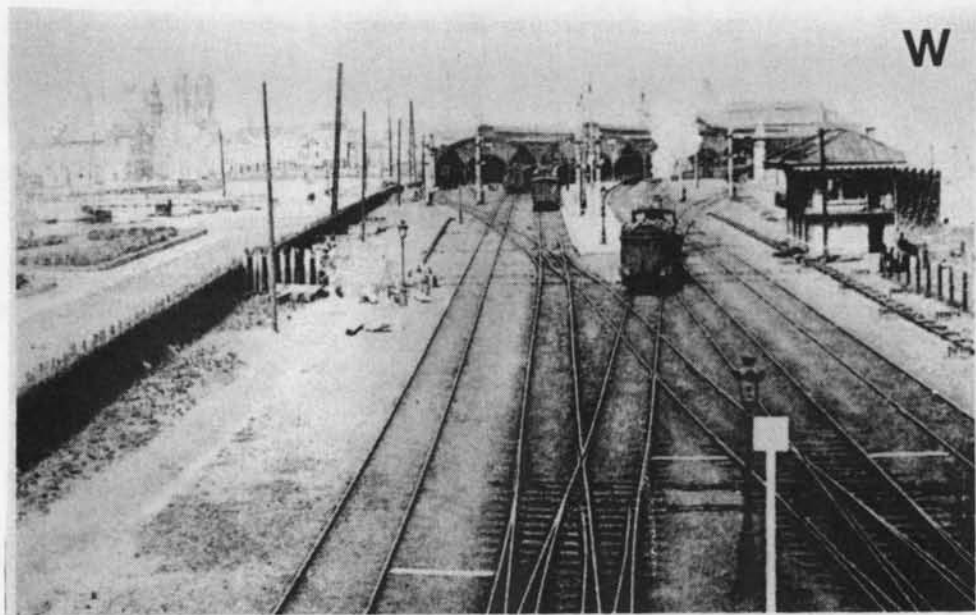
V.P.F. DÉPOSÉ N° 30. OSTENDE. — La Nouvelle Gare Maritime



V.P.F. DÉPOSÉ N° 51. OSTENDE. — Quai Tilbury



90 : 218





Aa

K-1900, een internationale trein op het rechtstreeks verbindingspoor bij het verlaten van het zeestation.

L-1903, Oostende-Kaai, internationale treinen opgesteld in het station, met op de achtergrond het oud zeestation.

M-1907, Oostende-Kaai, de overdekte perrons.

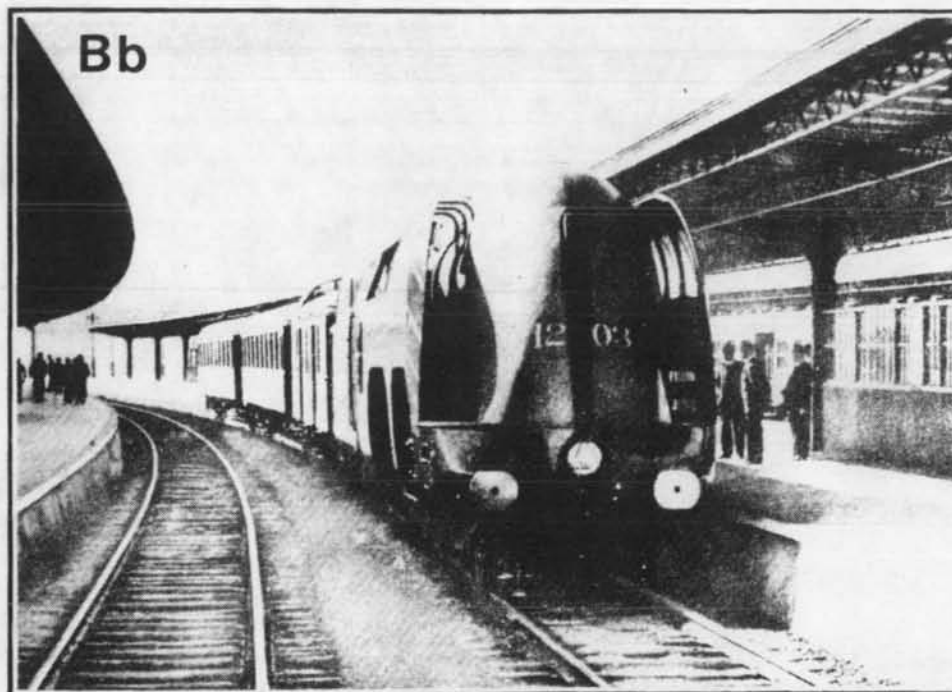
N-1910, Oostende-Kaai, zicht op de stationsoverkapping, bemerk de niet-verhoogde perrons.

O-1895, het oud zeestation, gebouwd in 1871.

P-1905, Oostende-Kaai, rechts het voorlopig houten stationsgebouw, opgetrokken in 1903-1904. De stationsoverkapping is in aanbouw, (spooroverkapping).

Q-1913, Oostende-Kaai, gezien vanaf de Vis-serskaai. Centraal de toegang tot het station. Rechts de uitgang met metalen koepelgebinte.

R-1914, Oostende-Kaai, gezien vanaf de Keizerskaai. Links de kantoren van het Zeewezen, vervolgens het sorteercentrum van de post-rijen, het "Hotel Terminus, de ingang, de uitgang én uiterst rechts de spooroverkapping.



Bb

S-1925, de Vindictivelaan (Keizerskaai), met op de achtergrond Oostende-Kaai. Op de voorgrond de treinsporen op de kade van het Ze Handelsdok.

T-1914, het 1e Handelsdok, in de achtergrond Oostende-Kaai. Op de voorgrond de treinsporen op de zuidelijke kade. Uiterst rechts het politiekantoor.

U-1913, de vismijn (De Cierk) met de sporen naar de Stoombotenkaai. In de Visserskreek een Tilbury-boot, sleepboot en Oostendse garnaalbootjes.

V-1913, het station Oostende-Kaai, Bemerk rechts de koepel boven de uitgang van het station en de spooroverkapping. Deze werden vernield tijdens W.O.1 en achteraf niet meer herbouwd.

X-1914, Oostende-Kaai, met rechts een raderpakketboot van de "Oostende-Doverlijn", gemeerd aan de Pakketbotenkaai.

Y-1938, Oostende-Kaai, zicht op het uitgebreid stationsemplacement met de 11 stationsporen. Rechts een turbinepakketboot gemeerd aan de Pakketbotenkaai.

Z-1938, Oostende-Kaai, het stationsemplacement met rangeersporen, zuidelijk van de de Smet de Naeyerbrug.

Aa-1938, het nieuw locomotievendepôt, op Oostende-Zeehaven.

Bb-1939, de lichte sneltrein Oostende-Brussel in het station Oostende-Kaai. Dergelijke trein hield een zekere tijd het wereldrekord snelheid voor stoomtreinen.

W-1914, het stationsemplacement Oostende-Kaai met de 6 sporen en overkapping.