

ICONOLOGIE VAN DE KAFT VAN HET MAANDBLAD "DE PLATE"

door **Ferdinand GEVAERT**

Sinds het nummer van de maand september 2002 van het tijdschrift "De Plate" komen twee prachtige foto's voor op de kaft. De foto's zijn afkomstig uit de verzameling R. VANMOERKERKE. Deze foto's werden genomen ter hoogte van en in de tramstelplaats, ofte: "depot van de tram" aan de Nieuwpoortsesteenweg te Oostende. Voor de situering van de stelplaats verwijzen we naar figuur 2 van deze bijdrage. Het kaartje geeft de situatie weer zoals ze voorkwam in 1952.

Bij de wet van 28 mei 1884 en het Koninklijk Besluit van 8 juni 1884 werd de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (hierna N.M.V.B.) opgericht. Deze nationale maatschappij werd opgericht met als doel het aanleggen en via concessionarissen het uitbaten van "buurtspoorlijnen" (1) en dit in samenwerking met de Staat, de provincies en gemeenten (deze werden aandeelhouders). De maatschappij zou een grote rol spelen in de ontwikkeling van de Vlaamse kust (en badplaatsen) en het platte land.

De eerste buurtspoorweglijn aangelegd door de N.M.V.B. in België was deze tussen Oostende en Nieuwpoort (langs de dorpen, niet onmiddellijk langs de kust). De lijn werd plechtig ingereden tussen Oostende en Middelkerke (dorp) op zondag 5 juli 1885 met een stoomtram (2). Iets meer dan een jaar later werd een tweede lijn, van Oostende naar Blankenberge, op 8 augustus 1886 in gebruik gesteld voor het reizigersverkeer.

Reeds in mei 1885 had de N.M.V.B. contact opgenomen met het stadsbestuur van Oostende en voorgesteld om stadsgronden te verkopen aan de maatschappij voor het inrichten en bouwen van een stelplaats voor het stellen, onderhouden en herstellen van het rollend materieel van de buurtspoorwegen (stoomlocomotieven, reizigers-, pak- en goederenwagons).

Deze stadsgronden, oorspronkelijk voorzien door de stad om het materieel van de stedelijke badendienst op te stellen, waren gelegen naast de Wellingtonrenbaan, en na toevoeging van een tweede perceel paalde het ook aan de Nieuwpoortsesteenweg. De gronden werden in twee fasen in 1886 door de stad verkocht aan de maatschappij.

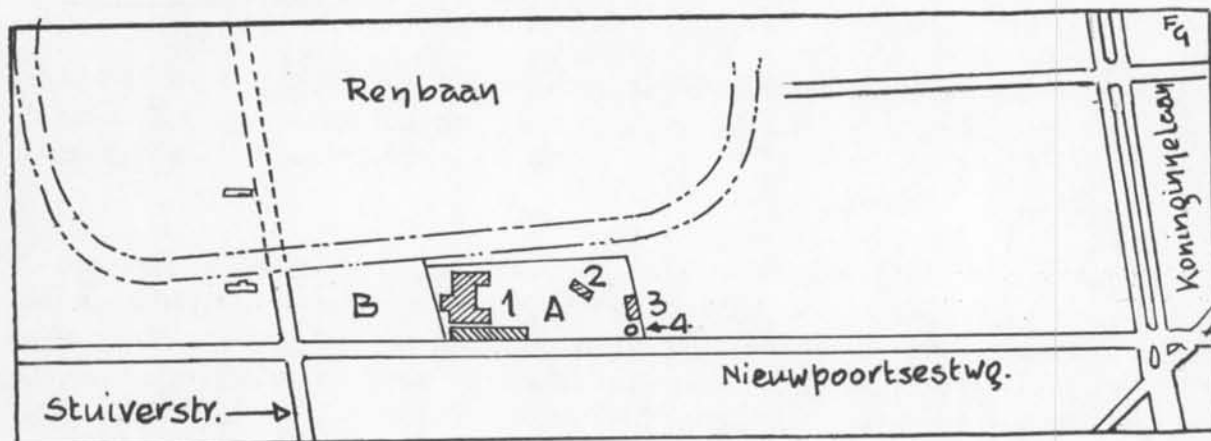
Op het terrein werden onmiddellijk, wegens de hoogdringendheid (de lijn was al in uitbating), enkele gebouwen opgetrokken, o.m. een kantoor, kolenbergplaats, een werkplaats en loodsen (remises) voor het rollend materieel.

In 1889 werd een nieuwe werkplaats gebouwd en in 1899 werd de rijtuigloods verlengd. Tevens werd er een schilderswerkplaats met een lengte van 35 meter gebouwd.

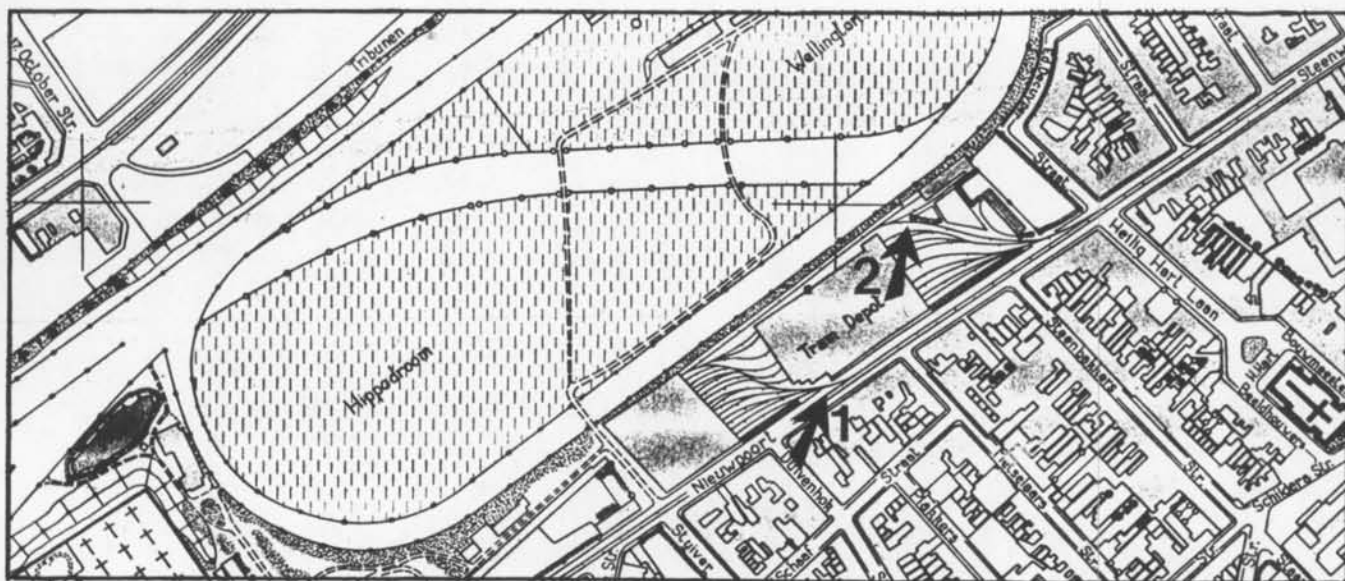
Vanaf 1897 werd een aanvang gemaakt met de elektrificatie van de verscheidene stads- en kustlijnen. In 1909 was de elektrificatie van deze lijnen voltooid.

Om het nieuw elektrisch rollend materieel op te stellen, te onderhouden en te herstellen werd in 1907 op een stuk staatsgrond, gelegen aan de Nieuwpoortsesteenweg en westelijk palend aan de bestaande stelplaats, een nieuwe "koer" ingericht en een rijtuigloods met 17 sporen gebouwd. Terzelfdertijd werden de bestaande werkhuisen en de schilderswerkplaats nogmaals uitgebreid. De stelplaats bestond dan uit twee specifieke delen, één voor de stoomtractie en één voor elektrisch rollend materieel, respectievelijk genoemd: de stoomkoer en de elektrische koer.

Tijdens de oorlog 1914-1918 werden de werkplaatsen gebruikt door de Duitse bezetters en beschadigd door het oorlogsgeweld. Het zou duren tot medio 1919 vooraleer de tramdiensten min of meer terug geregeld reden.



Figuur nr. 1. Stelplaats van de tram te Oostende aan de Nieuwpoortsesteenweg omstreeks 1895.
1. werkhuizen en loods. 2. kolenopslagplaats. 3. kantoor. 4. waterreservoir (voor de stoomlocomotieven).
A. stoomkoer. B. de latere uitbreiding voor het opstellen van het elektrisch materieel (elektrische koer) (1907).



Figuur nr. 2. Situering van de stelplaats van de buurtspoorwegen aan de Nieuwpoortsesteenweg te Oostende, situatie 1952.
De pijlen duiden de situering van foto's 1 en 2 aan.

Nadat er in 1928 aan de Torhoutsesteenweg, op het grondgebied van de toenmalige gemeente Stene een tweede stelplaats gebouwd werd, werd in 1931 beslist om in de stelplaats aan de Nieuwpoortsesteenweg een nieuw kantoorgebouw op te trekken en hierin het hoofdkantoor te vestigen, het magazijn onder te brengen en een nieuw schilderswerkplaats te bouwen, evenals aanpassingen aan andere installaties.

Tot dan was de directie van de kustlijnen gevestigd in een gebouw van de N.M.V.B. aan het Vander Sweeplein (nu Ernest Feysplein). Het gebouw was aldaar opgetrokken in 1907/1908 naar de plannen van de Oostendse stadsarchitect Achille RAOUX. Na 1932 werd het gebouw nog slechts gebruikt als wachtzaal en door de controlediensten.

Tijdens de oorlog 1940-1945 werden "plannen" gemaakt om na het beëindigen van de krijgsv verrichtingen de stelplaats aan de Nieuwpoortsesteenweg te ontruimen en te verhuizen naar de, sterk uit te breiden, stelplaats aan de Torhoutsesteenweg. Dit plan zou echter nooit uitgevoerd worden. Integendeel, de stelplaats aan de Torhoutsesteenweg werd een drietal decennia later ontruimd en verkocht aan de brandweermaterieelfabrikant ROSENBAUER.

Na vervanging van de stadstrams door autobussen in 1955/1956 werd de stoomkoer gebruikt voor het opstellen, onderhouden en herstellen van de autobussen.

Enige jaren later werd de toegang tot de stelplaats, de beide "koeren", die tot dan langs de Nieuwpoortsesteenweg lag, verplaatst naar de hoek van de Edouard De Cuyperstraat en verbonden met het tramspoor in de Sportstraat. Dit was noodzakelijk omdat de tramsporen op de Nieuwpoortsesteenweg zouden uitgebroken worden. Dit was al het geval in 1956 voor de sporen van bepaalde stadslijnen. Deze ingang wordt nu (2002) nog steeds gebruikt door de elektrische trams. De elektrische koer werd bereikbaar gemaakt door een lusspoor overheen de voormalige stoomkoer en een nieuw spoor aangelegd op de berm van de steenweg langsheen het kantoorgebouw. Deze toestand bestaat nu nog.

Op 01 januari verviel de concessie van de pachtende maatschappij SELVOP (letterwoord voor de franstalige benaming van de concessiehouder) en kwam de uitbating volledig in handen van de N.M.B.S. Vooraf had de maatschappij SELVOP al de haar toebehorende machines en uitrusting verkocht.

In 1980/1981 werden de toegangspoorten tot de werkplaatsen verhoogd en op de sporen 2 tot 7 van de rijtuigloods van de elektrische koer werden de rolluiken vervangen door hogere poorten. Dit was noodzakelijk wegens de komst van de nieuwe gelede trams van het type B.N. (La Brugeoise et Nivelles, nu Bombardier – Brugge).

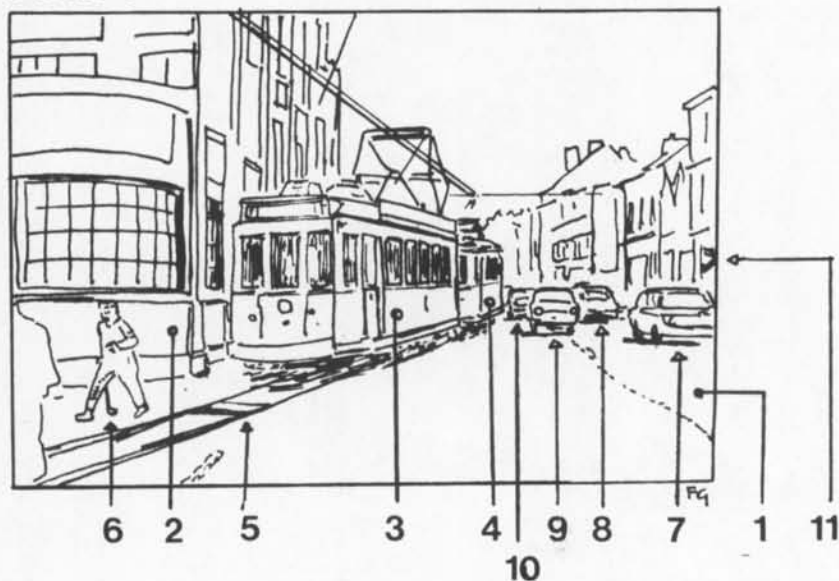
Op 1 januari 1991 werd ingevolge de staatshervorming en regionalisering de N.M.V.B. ontbonden en werd door het Vlaams gewest de Vlaamse Vervoersmaatschappij (De Lijn) opgericht.

De komst vanaf 10 juni 1980 van de nieuwe gelede trams die al de vorige vervingen en het steeds maar uitbreidend busbestand was het noodzakelijk de stelplaats aan de nieuwe noodwendigheden aan te passen.

Nadat op de stoomkoer de tramsporen werden opgebroken en het terrein hergeplaveid, werden vanaf 1992 de kantoren en de werkhuizen omgebouwd, gedeeltelijk gesloopt en herbouwd. De grote loods voor het opstellen van de gelede trams werd op de beide zijgevels na gesloopt en vervangen door een nieuwe constructie. Het aantal sporen werd teruggebracht van 17 naar 13 sporen. De stelplaats had een totaal ander uitzicht na het volledig beëindigen van de bouwwerken. Het

kantoorgebouw werd de zetel van de regionale directie West-Vlaanderen van De Lijn (Vlaamse Vervoersmaatschappij).

Foto 1

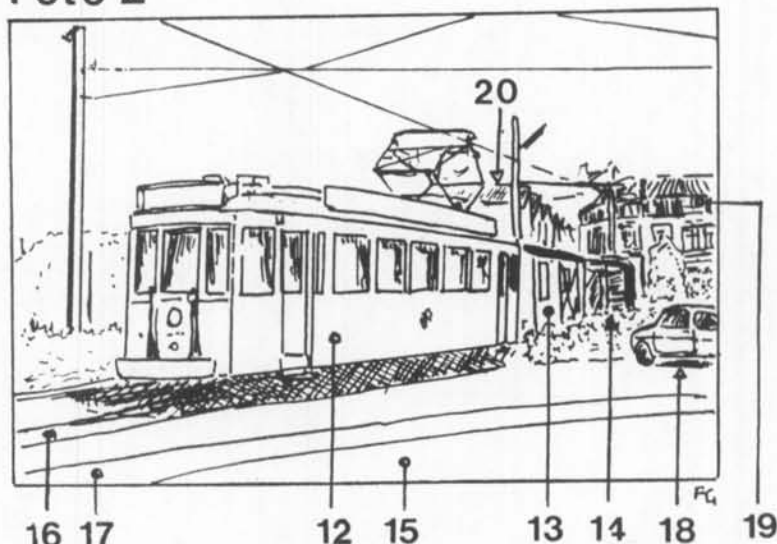


Legende:

1. Nieuwpoortsesteenweg, bemerk dat de dubbele tramsporen van de stadslijn 5 die in het midden de steenweg lagen, opgebroken zijn. De elektrische trams werden op deze stadslijn op 13 maart 1955 vervangen door autobussen. Let tevens op de toestand van de wegbedekking die duidelijk sporen toont van voorlopige wegherstellingen.
2. Kantoorgebouw van de stelplaats van de buurtspoorwegen (stads- en kustlijnen) gebouwd in 1931/1932.
3. Elektrisch motorrijtuig, nr. 9729 (II). Gebouwd als houten standaard aanhangrijtuig in 1929 en in 1931/1932 omgebouwd tot elektrisch motorrijtuig (in het jargon: tot motrice). Het voertuig kreeg het nieuw nummer 9984 toegewezen. Het werd in gebruik genomen door de diensten van de buurtspoorwegen in het Kortrijkse.
In 1957 hernummerden de buurtspoorwegen opnieuw de voertuigen, 9984 werd 9729 (II). Op 26 maart 1963 werd de tram overgeheveld naar de diensten van de kust. Op 1 januari 1976 gebeurde het onvermijdelijke, het rijtuig kreeg terug een ander nummer. Het werd dan 9290. Het voertuig was al enige tijd buiten dienst genomen toen het op 4 april 1978 afgevoerd werd naar Henegouwen voor gebruik op een museumlijn.
Noot: er waren ook elektrische motorrijtuigen die in de jaren 1929/1932 specifiek gebouwd werden voor gebruik op de kustlijnen van de buurtspoorwegen, nl.: Houten standaard kust. Deze verschilden iets van de houten standaard rijtuigen die in deze periode gebouwd werden voor de andere regionale groepen van de N.M.V.B. Ze waren nl. iets breder en hadden kopdeuren op beide fronten. Dit liet toe dat de kaartjesknipper zich tijdens het rijden van het motorvoertuig naar de aanhangrijtuigen kon begeven en vice-versa.
Op het rijtuig 9729(II) ontbreken, vanzelfsprekend, deze kopdeuren.
4. Elektrisch motorrijtuig dat weg gerangeerd wordt naar de koer van de elektrische trams.
5. Spoor van het midden van de steenweg naar de koer van de stelplaats.
6. Trambediende die pas de spoorwissel heeft overgetrokken. Hij sleept de wisselbedieningsleutel achter zich aan. In het tramjargon spraken ze van: "de pennestok".
7. Auto, merk Ford, type Taunus P5. Dit type van auto werd vervaardigd door Ford in Duitsland vanaf eind 1964.

8. Auto, merk Volvo, type P444 of P544. Deze types werden vervaardigd in Zweden (Gote-Borg) van 1947 tot 1965.
9. Auto, merk Fiat, type 1100, gebouwd in Italië vanaf 1960.
10. Auto, merk Triumph, type Herald, gebouwd in Groot-Brittannië, omstreeks 1964.
11. Verkeersteken, Sint-Andrieskruis, "onbewaakte spooroverweg".

Foto 2



Legende:

12. Elektrisch motorrijtuig, nr. 9994. Gebouwd in 1930/1931 als aanhangrijtuig, type "houten standaard aanhangrijtuig Antwerpen", met als nummer 19136. Het voertuig was bestemd voor de Groep Antwerpen van N.M.V.B. In 1932 werd het omgebouwd tot elektrisch motorvoertuig en hernummerd tot 9994.
Het voertuig kwam in 1966 naar Oostende voor gebruik op de kustlijnen ten behoeve van de dienst Wegen en Werken. In 1978 kreeg het een nieuw nummer, nl. 9292. Op 4 april 1978 werd het voertuig buiten dienst gesteld. Het rijtuig werd nooit gebruikt in passagiersdienst.
- 13 & 14. Twee goederenwagons van de buurtspoorwegen (metrisch spoor). Eertijds voeren er goederenstellen (-treinen, metrisch spoor) op de buurtspoorwegen. Deze werden vanaf 1955 niet meer ingelegd op de kustlijnen. Op 1 juni 1960 werd het goederenverkeer door de N.M.V.B. opgeheven, daar het niet meer rendabel was.
15. De stoomkoer, nu, 2002, gebruikt voor het opstellen van autobussen.
16. Rangeerspoor.
17. Spoor naar de werkplaats (loods).
18. Auto, merk Fiat, type 500L, gebouwd in Italië vanaf 1957 tot 1975.
19. Huizen in de Edouard De Cuyperstraat (naam van de voormalige directeur van de uitbatende maatschappij van de kustlijnen – 1853-1927).
20. Opslagplaats van de N.M.V.B.

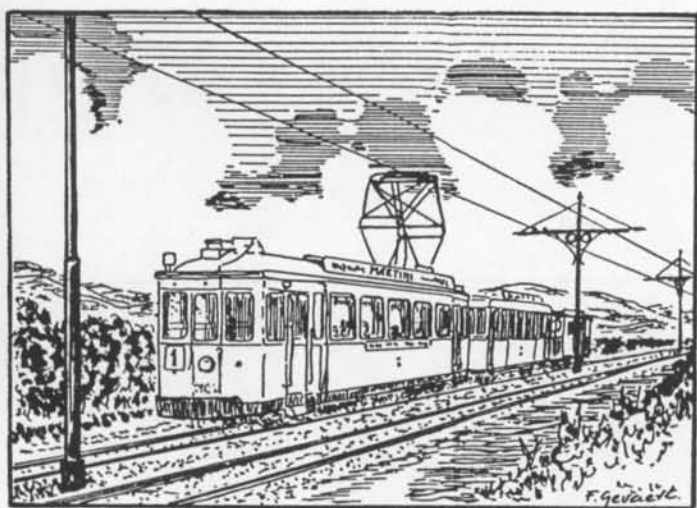
Datering van foto's 1 en 2

Gelet op de nummering van de beide elektrische motorrijtuigen (de data van de overbrenging naar de kustdiensten en de wijziging – of de toekenning van andere nummers) en de typebepaling van de diverse auto's moeten we besluiten dat de foto's genomen werden tussen 1965 en 1976.

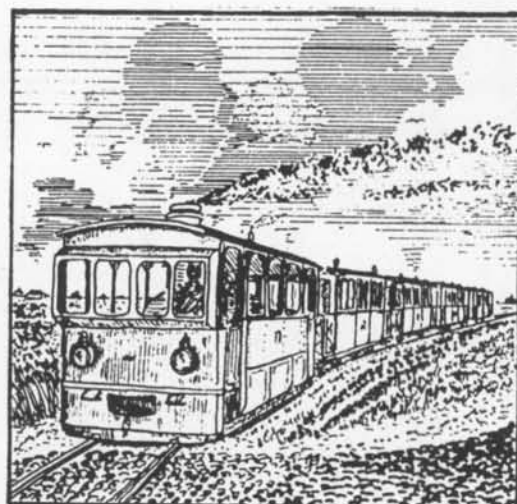
Gelet op de gebrekkige toestand van de wegbedekking van de Nieuwpoortsesteenweg (het voorlopige herstel na het verwijderen van de tramsporen) moeten we stellen dat de foto's genomen werden in de late zestiger jaren.



Kantoor van de buurtspoorwegen op de stelplaats aan de Nieuwpoortsesteenweg te Oostende.
Gebouwd omstreeks 1886 en gesloopt na 1932.



Electrisch tramstel langs de kustlijn, ter hoogte van "de Droogen Opganck"



1897. Reizigerstel ter hoogte van "den Optrek" bij benadering van het station "Breedene".

Beknopte bibliografie

- R. VANCRAEYNEST. De tram maakte de kust. Oostende, 1985. 231 blz.
 - D. EVELEENS en anderen. Elektrische trams aan de Belgische kust, TTO, Oostende, 1996. 225 blz.
 - R VANCRAEYNEST en anderen. De Oostendse stadstram, TTO, Oostende, 1997. 167 blz.
 - J. NEYENS. De buurtspoorwegen in de Provincie West-Vlaanderen 1885-1967, Van In, Lier, 1980. 149 blz.
 - F. GEVAERT. 100 jaar tram te Bredene. Ter Cuere, Bredene, 1986. 100 blz.
-

OOSTENDE ONDER WATER

door **Omer VILAIN**
Voorzitter "De Plate"

Op 01 februari 2003 zal het juist 50 jaar geleden zijn dat Oostende één van de rampzaligste nachten uit haar geschiedenis kende.

Ouderen herinneren zich het maar al te wel wat er die dag aan onze kust gebeurde. Daarom hebben we met "De Plate" een tentoonstelling opgezet.

Een verschrikkelijke storm die maar eens om de zoveel eeuwen de kusten van de Lage Landen overstroomt, teistert en laat overstromen wist op 01 februari 1953 een rampgeschiedenis voor Oostende te schrijven.

Het oude stadsdeel van Oostende met dewelke men het handelscentrum en het visserskwartier aanduidt kreeg het bijzonder zwaar te verduren.

Heel zware golven, meters hoog, beukten tegen de zeedijk en maakten tevens dat de havengeul en de achterhaven, alsook de handelsdokken langs de Vindictevelaan, overliepen.

Het drama werd nog erger toen de riolen volliepen en heel wat vuilnis en afval lieten bovendrijven. Vervuilde olie en mazout kwamen aan de oppervlakte, wat een grote stank veroorzaakte.

Men kon in de koude en volledige duisternis, want de elektriciteitsverlichting viel uit, moeilijk overal tegelijk reddingsoperaties organiseren

Het drama voor Oostende werd tegen de ochtend nog vreselijker toen men vernam dat 8 Oostendenaars door verdrinking om het leven waren gekomen. Het ging o.a. om een vrouwtje van 83 jaar dat in de Sint-Paulusstraat in kelderkeukens, zoals men dat noemde, woonde.

In de Frère-Orbanstraat was er ook een Oostendenaar die om het leven kwam. Vier personen die langs de Bredense Steenweg woonden kwamen door de stroom water, die uit de haven in hun laaggelegen huisjes terecht kwam en blank zette, jammerlijk om het leven.

Uit de wachtpost van het Oosterhoofd vluchtte een vrouw met haar tweejarig kind in de armen. De verschrikkelijke wind rukte het kind uit haar armen zodat het in het ziedend en opgezweept water