

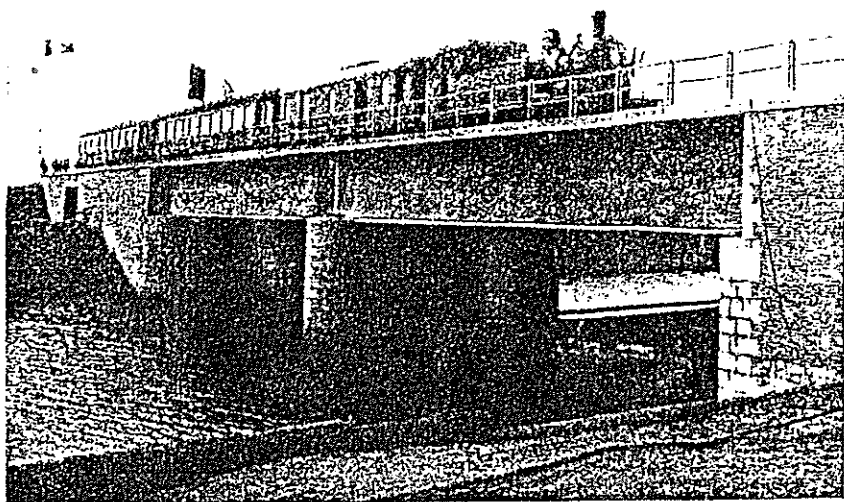
Inwijding

van het

Nieuw Station

te

Heist-aan-Zee



De inwijdingstrein nadert Heist.

Op 15 December 1951, te 11 uur, reed een bevolgde trein, over het nieuwe verlegde spoor Zeebrugge-Duinbergen van de lijn Brugge-Knokke, het nieuw station van Heist-aan-Zee binnen.

De aankomst van deze officiële trein was voor de bekoorlijke familiebadstad een voornamelijk gebeurtenis waarop reeds ruim een halve eeuw gewacht werd. Het was inderdaad in 1890 dat de Gemeenteraad van Heist de Minister van Spoorwegen er om verzocht de spoorbaan naar het Zuiden te verplaatsen. De eerste ontwerpen voor de verlegging werden echter eerst in 1908 en 1912 opgesteld.

Als gevolg van het uitbreken van de eerste wereldoorlog moesten de studies stopgezet worden. Het opmaken van nieuwe plannen werd in 1937 aangevat.

In 1939 werd er door de Ministeries van Open-

bare Werken en Verkeerswezen, de gemeente Heist en de N.M.B.S. een overeenkomst gesloten waarin de financiële tussenkomsten vastgelegd werden.

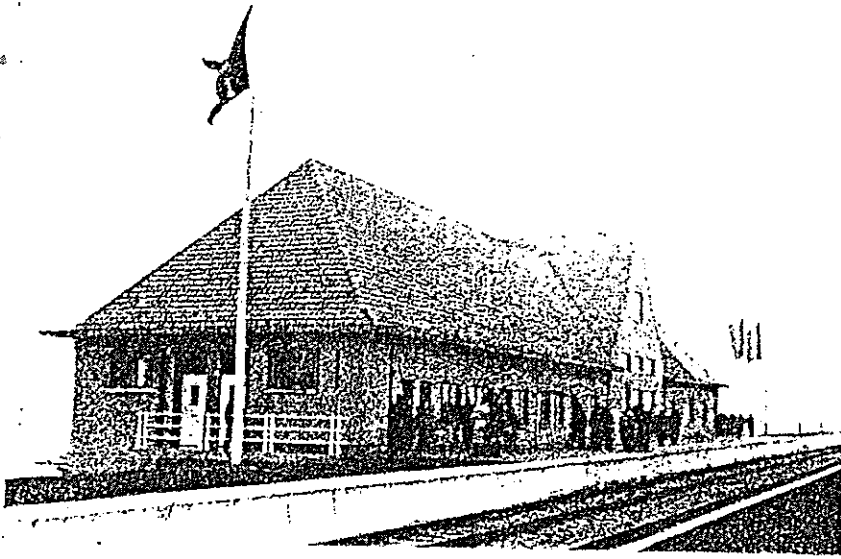
De tweede wereldoorlog was opnieuw een beletsel voor het aanvangen der werken welke hierdoor tot in 1947 uitgesteld werden.

Met de verlegging van het baanvak Zeebrugge-Duinbergen en de verplaatsing van het station Heist moest een doeltreffende oplossing gegeven worden aan de verscheidene problemen van locale en algemene aard: opheffing van de verkeershindernissen (de spoorweg liep doorheen Heist op 100 m van de Zeedijk en sneed also de gemeente in twee), tenietdoening van 3 overwegen waarvan 2 gelegen in de Koninklijke Baan, mogelijkheden tot uitbreiding van het toeristisch gebied, enz.

Bij de inwijding van het nieuw spoor en van



De inwijdingstrein op de nieuwe bruggen tussen Zeebrugge en Heist.



Het nieuw station aan de kant der perrons.

het nieuw station waren aanwezig : dhr Segérs, Minister van Verkeerswezen, en verscheidene leden van zijn Kabinet, vertegenwoordigers van dhr Minister van Openbare werken, de Gouverneur van West-Vlaanderen, en talrijke hogere ambtenaren van de N.M.B.S., onder wie we o.m. vermelden Dr Huyberechts, Adjunct-Directeur-Generaal, de heren Nolet de Brauwere, Secretaris-Generaal, Musyck, Hoofdingenieur, Scheerens, Raadsheer bij de Algemene Directie, Bouciqué, Directeur van de Baan, Vanderborght, Directeur der Exploitatie, Desorgher, Directeur der Financien, Luyten, Groepschef enz., alsook tal van gewestelijke en plaatselijke personaliteiten.

Na de plechtigheid van de inwijding van het station en van de weg die er heen leidt, vond een academische zitting plaats in het Stadhuis waar de heer Burgemeester de Gheldere een roerende hulde bracht aan allen die bijgedragen hadden tot de totstandkoming van deze belangrijke werken die voor de toekomst van Heist van zulk groot belang zijn. Hulde brengende aan twee ambtenaren van de N.M.B.S. die bij de uitvoering der werken blijk hebben gegeven van een onverpoosde toewijding, maakte de Burgemeester bekend dat de Gemeenteraad van Heist het ereburgerschap had verleend aan dhr Bouciqué, Directeur van de Baan, en dhr Luyten, Groepschef te Brugge.

In naam van dhr Delory, Directeur-Generaal van de N.M.B.S., verhinderd, gaf dhr Nolet de Brauwere, Secretaris-Generaal, uiting aan de voldoening die het voor de N.M.B.S. was deze werken te hebben kunnen tot stand brengen.

„ Ik wil eveneens, aldus dhr Nolet de Brauwere, de nadruk leggen op de deelneming van de Nationale Maatschappij.

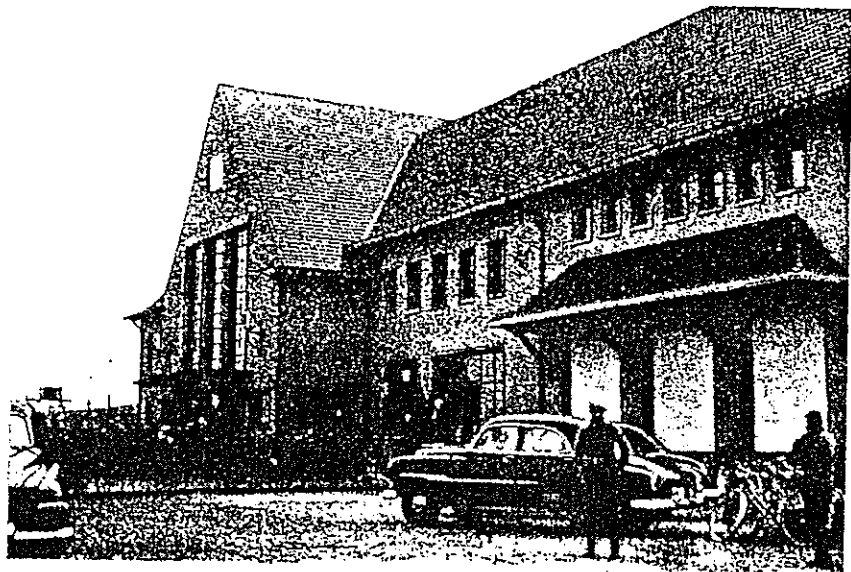
„ Al te vaak is men geneigd deze laatste een onvriendschappelijke houding tegenover de weg aan te wrijven. Door het baanvak Zeebrugge-Duinbergen te verleggen, laten we de Koninklijke Baan zonder vernauwing door Heist trekken, en hiermee tonen we aan dat het spoor de weg hoegenaamd niet wil bekampen, doch integendeel, zich de toerevningen getroost die door de rede zijn ingegeven. Indien ik zo vrij mag zijn me in spoorwegtaal uit te drukken, zou ik betogen dat we door het verleggen van ons tracé „ de baan geopend „ hebben voor het wegverkeer.

„ Ik betuig mijn dank aan het gemeentebestuur en zijn burgemeester voor het plechtig karakter dat ze aan deze inwijding hebben willen geven. Zij is een beloning voor de offers die we ons getroost hebben en die er toe zullen bijdragen — ik hoop het en ik ben er van overtuigd — om van Heist een der parels van de kust te maken. „

Dhr Segérs, Minister van Verkeerswezen, gaf een humoristische rede ten antwoord aan de Burgemeester van Heist, bracht hulde aan zijn vasthoudendheid en dankte de Minister van Openbare Werken en inzonderheid de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de architecten, ingenieurs, aannemers en arbeiders die de ondernomen taak tot een goed einde geleid hebben. Hij uitte de wens dat de badstad, die zoveel begrip voor het sociaal en gezinstoerisme had getoond, een nieuwe opgang zou te moeten gaan.

De reeks der officiële feestelijkheden werd met een banket besloten.

* * *



Het nieuw station (kant van het stationsplein).



Dhr Minister Segers bij het uitspreken van zijn rede.

Hieronder volgt een overzicht der voornaamste werken :

De spoorweg werd verplaatst tussen kilometer 108,119 en kilometer 113,038 dus over een lengte van 4.910 m en in dwarsrichting in de richting van het binnenland over een maximumafstand van 700 m.

Grondonteigeningen : 1 18 Ha.

Grondwerken : Aanvoeren en verwerken van 120.000 m³ grond voor het maken van de ophoging.

Sporen: Aanleggen van 6.340 str.m. hoofdspoor, 640 str.m. bijspoor.

In het nieuw station Heist werden 2 verhoogde perrons voorzien waarvan perron I, 5,40 m breed is en 300 m lang; perron II, 7 m breed is en 300 m lang.

Het nieuw goederenperk geplaveid met kasseien heeft een oppervlakte van 2.250 m² zijnde 150 m lang en 15 m breed.

Kunstwerken.

Het nieuw baanvak werd volledig in ophoging aangelegd ten einde alle gelijkgrondse kruisingen met de wegen te vermijden.

De eerste onderbrugging is deze van de Meeuwenstraat te Zeebrugge. De hoogte van het spoor liet echter niet toe op deze plaats een normale brug te bouwen en gezien het gering belang van deze weg werd er een gang van 3 m breedte en met een hoogte van 3 m gebouwd in gewapend beton.

De volgende brug, nl. deze over de Ploegstraat te Zeebrugge, heeft reeds een normale vrije hoogte van 4,50 m. Alhoewel de huidige straat slechts een kleine breedte heeft, werd de brug met een vrije opening van 20 m gelouwd in het vooruitzicht van

het aanleggen van een autosnelweg Zeebrugge-Dudzele.

De brug is van het type metalen dek voor dubbelspoor met dichte beplating zonder ballast op landhoofden van beton. Deze zijn op palen gefundeerd, gezien de slechte ondergrond.

Vervolgens loopt het spoor over de alleidingsvaart en de Leopoldsvaart. Deze bruggen bestaan in hoofdzaak uit brugdekken uit samengestelde metalen balken van grote hoogte met een plaat in gewapend beton waarop het ballastbed komt. Er werd telkens één pijler midden in de vaarten gebouwd zodat de overspanningen voor elke brug 2 x 19,85 m bedragen. Om de breedte van de pijler te verminderen werden de balken doorlopend uitgevoerd.

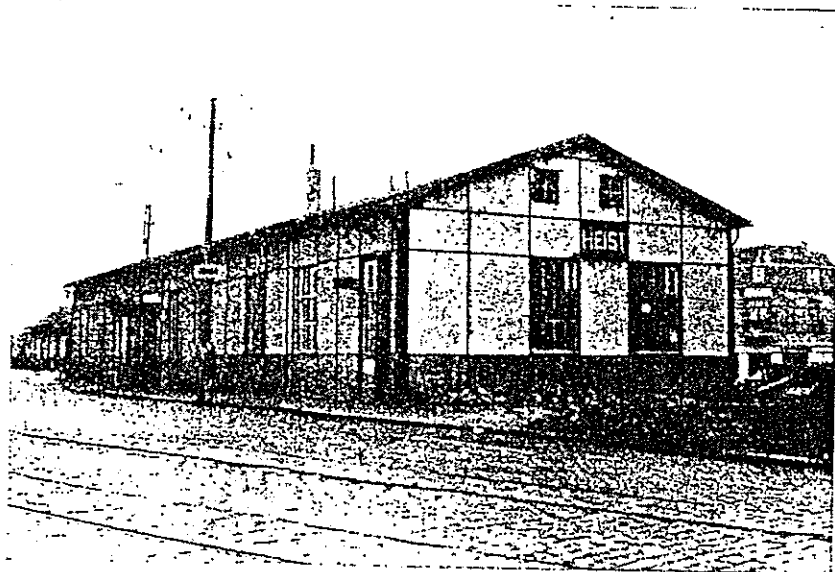
Langs weersijden en tussen deze twee bruggen werden 3 kokerbruggen van gewapend beton gebouwd voor het verkeer langs de vaarten.

Dit geheel op palen gefundeerd, vormt een constructie van 156 m lengte.

De volgende brug is gebouwd over de steenweg op Ramskapelle te Heist en heeft juist dezelfde karakteristieken als deze van de Ploegstraat.

Aldus wordt het station Heist-aan-Zee bereikt waar een onderdoorgang voor reizigers gebouwd werd ten einde het gelijkgronds kruisen van de sporen te vermijden. Ook moest de gronddruk rond het ontvanggebouw opgenomen worden door een hoge steunmuur van beton die tevens het eerste perron draagt.

De laatste brug ten slotte bevindt zich aan de steenweg op Westkapelle. Deze brug is zeer schuin en heeft daardoor een overspanning van



Het oud stationsgebouw thans buiten dienst.



Een mooi
stukje
folklore.



27 m. De dekken zijn van hetzelfde type als deze van de Ploegstraat. Ook de landhoofden zijn van hetzelfde type.

De duikers werden tot een minimum herleid, mits het water zoveel mogelijk langs de spoorlijnen af te leiden. Ze zijn alle van grote afmetingen hetgeen het onderhoud vereenvoudigt. Voor enkele werden grote betonnen huizen afkomstig van schuilplaatsen gebruikt.

Ontvanggebouw

Het verleggen van het baanvak heeft het oprichten van een nieuw ontvanggebouw en bijhorende goederenloods met zich gebracht.

Het verdelingsplan, opgevat volgens de over het algemeen voor nieuwe reizigersstations aangenomen principes, werd door de technische diensten der Maatschappij opgemaakt.

Het architectonisch gedeelte werd aan Bouw-

meester Dugardijn uit Brugge toevertrouwd. Zonder van de hem voorgeschreven richtlijnen af te wijken, en evenmin onnodige luxe te verwerken, heeft de Architect een smaakvol werk weten te verwezenlijken.

Het gebouw omvat in hoofdzaak een ruime wandelzaal rondom dewelke het publiek alle noodzakelijke lokalen en instellingen vindt als: loketten voor uitreiking der reisbiljetten, plaats tot het aannemen van het reisgoed, inlichtingskantoor, boekwinkel en wachtkamer met drankzaal.

De wachtkamer heeft bovendien rechtstreeks toegang tot de ondergrondse gang en tot de trappen welke naar de perrons leiden.

Op de verdieping zijn de dienstlokalen, het seinhuis en de woning van de stationschef ondergebracht.



De schoolkinderen vormen de erewacht.