

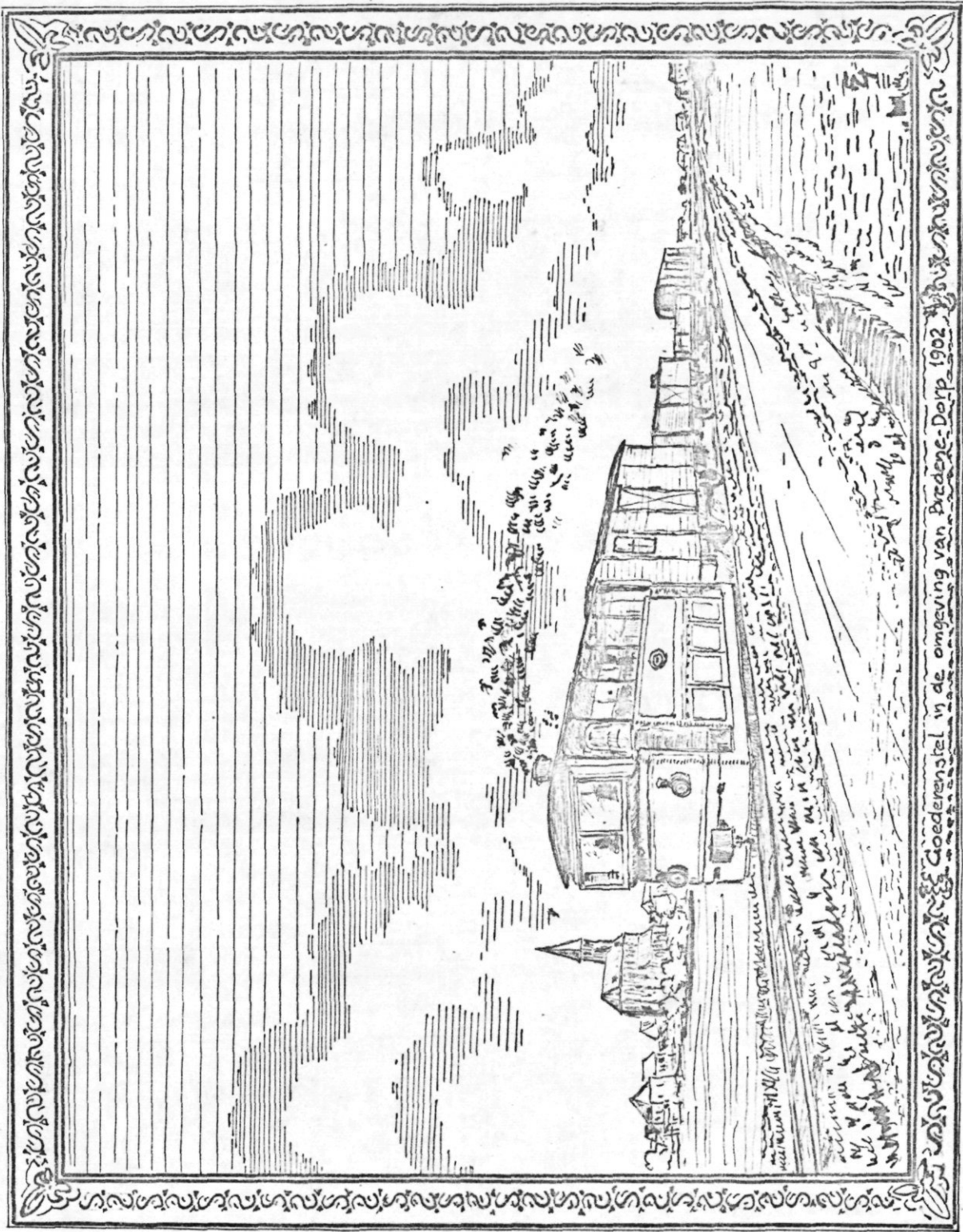
H A A S T U !

D E T R A M I S D A A R !

S  
S S S  
S S S S S  
S S S S S S S  
S S S S S  
S S S  
S

F e r n a n d G E V A E R T

-----



## H A A S T U , D E T R A M I S D A A R !

---

Twee van mijn jongens lopen school te Oostende , Iedere schooldagmorgen houdt hun moeder angstvallig de klok in het oog omdat de jongens tijdig het huis zouden verlaten om de bus te halen . Toen ik nog wijsheid opstak hoefde ons moeder niet naar de klok te kijken om ons tot meer spoed aan te manen . Wij kregen een onfeilbaar signaal dat we ons naar de halte moesten begeven .

Ons vervoermiddel was geen rammelende, bonkende, stinkend lawaaivehikel van een bus , doch de oer-degelijke , nietmilieu-bevuilende elektrische tram ofte buurtspoorwegtrein .

Toen de tram kort na elkaar de Koerslaan en de Zandstraat ter hoogte van " Jacobsen " kruiste, stiet hij telkens de zeer karakteristieke " tuut-tut-tuut-tut " uit op de elektrische hoorn. Dat was het signaal om onze jassen aan te schieten en naar de " tramstatie " te gaan .

Het is nu bijna twintig jaar geleden dat de tram uit het dorpsbeeld verdween, nadat hij gedurende zeventig jaar een van de bepalende factoren geweest was in het dorpsleven . Heden ten dage is er geen enkele stoffelijke getuige overgebleven , slechts nog enkele toponiemen die ons herinneren aan de buurtspoorweg.

### HISTORIEK VAN DE PERIODE 1886-1900

---

#### 1-1 . Algemeen

Het ligt hier niet in mijn bedoeling een historisch overzicht te brengen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen , maar ik wil even herinneren dat de N.M.V.B. opgericht werd bij de wet van 28 mei 1884. De maatschappij werd opgericht ten gevolge van een ernstige economische crisis waaronder het land gebukt ging . Een van de middelen om de crisis te bestrijden was het stimuleren van de economie in de achtergebleven ( en benadeelde ) streken en daartoe moest een relatief goedkoop doch degelijk vervoersnet ingericht worden voor het transport van landbouw- en andere produkten . Er was geen spraak van het normaal spoornet nog verder uit te breiden, gelet op de hoge aanleg-, uitrustings- en uitbatingskosten. De oplossing werd gezocht in het bouwen van een smalspoornet ( technisch spreekt men van een " metrisch spoor " , veelal aangelegd in een bedding

naast de bestaande wegen. Dat hinderde niemand daar in die tijd de wegen allesbehalve druk waren. Benevens het spoor werd slechts de strikt noodzakelijke infrastructuur en uitrusting gebouwd.

De maatschappij had als eerste opdracht het aanleggen en uitrusten van het net. In wezen was de maatschappij een spoorwegkredietmaatschappij, doch met gans bijzondere bevoegdheden. Eenmaal een lijn afgewerkt werd de uitbating in aanbesteding gegeven. Mits bepaalde waarborgen werd de uitbating toegewezen aan de inschrijving die het grootste percentage van de ontvangsten afstond aan de N.M.V.B. Gelet op het feit dat het "huurgeld" bestond uit een gedeelte van de bruto ontvangsten van de inschrijver oefende de N.M.V.B. een strenge controle uit op de ontvangsten. De tarieven voor het vervoer werden bepaald door het Ministerie van Verkeerswezen en alle vervoerbewijzen werden verkocht onder toezicht van de N.M.V.B. Dit o.m. om te beletten dat de inschrijver willekeurige tarieven zou toepassen, gelet onder andere op de monopoliepositie van de uitbater.

De eerste lijn langs de kust werd aangelegd tussen Oostende en Veurne over Nieuwpoort. De lijn vertrok vanuit Oostende, langs de Nieuwpoortse steenweg, over Middelkerke, Westende, stak de IJzer over ter hoogte van de Nieuwpoortse sluizen, vervolgens Oostduinkerke en Koksijde naar Veurne. De lijn werd in 1885 in gebruik genomen. De traktie werd verzekerd door stoomlokomotieven.

De lijn Oostende-Blankenberge werd op 8 augustus 1886 in gebruik genomen. De stoomtram liep over Sas-Slijkens naar Bredene-dorp, doorheen de polders naar Halfweeghuis Klemskerke, boog af naar Den Haan om dan langs de duinen Blankenberge te bereiken.

De uitbating van beide lijnen werd toegewezen aan de maatschappij "Société des Tramways de Liège-Seraing". De grootste aandeelhouder van deze maatschappij was Eduard Empin, bijgenaamd "Le Roi des Tramways".

Het materieelpark waarover men beschikte bestond uit :

vijf ( 5 ) stoomlocomotieven ,  
 twaalf ( 12 ) 2e klas reizigerwagons ,  
 vier ( 4 ) gemengde reizigerwagons ( 1e en 2e kl.)  
 vijf ( 5 ) pafwagons,  
 zeven ( 7 ) platte goederenwagons ,  
 veertien (14 ) open goederenwagons ,  
 vijf ( 5 ) gesloten goederenwagons .

De locomotieven nrs. 5 , 7 en 13 waren gebouwd door de firma Franco- Belge , nr. 9 door Lambert , nrs. 14 en 15 door Couillet en hadden een tarra gewicht van 15 ton . De gesloten goederenwagens waren geschikt voor het vervoer van vee en paarden

Sommige bronnen vermelden dat bij de aanleg de lijn Oostende-Blankenberge een uitgesproken toeristisch karakter had. Dat durven wij sterk betwijfelen , voornamelijk in het licht van de wet van 28 mei 1884 , houdende de oprichting van de N.M.V.B., en daar er tussen Oostende en Blankenberge in die jaren geen badplaatsen waren . Ten andere , de lijn bereikte slechts de kust tussen de Vosseslag en Den Haan . Den Haan was slechts een gehucht van Klemskerke , met een windmolen en een paar huisjes . Van Bredane-Duinen was er nog geen sprake , zelfs niet eens als gehucht . We menen dat de lijn als initieel opzet beantwoordde aan een economische behoefte om enerzijds goederen en anderzijds landbouwprodukten te vervoeren van en naar de badplaatsen Oostende en Blankenberge .

Anderzijds moet het ook gezegd worden dat er reeds in 1875 projekten bestonden om "tramways " tussen Oostende - Blankenberge en Oostende-Nieuwpoort aan te leggen . In één van zijn boeken , uitgegeven in 1876 , neemt Dr. A.Meyne een kaart op van de verkeerswegen met en langs de kust, waarop een ontworpen tramlijn voorkomt . Op de kaart ( zie bijlage nr. 1 ) bereikt de tram ( " tramway projeté " ) de kust slechts te Wenduine . Dat was te verantwoorden daar er langs de kust van Oostende tot Wenduine , en geen woonkernen, en geen wegen , en geen toeristische elementen aanwezig waren om de lijn vlak onder de kust te leggen (2) (3) . Welke elementen er een tiental jaren wel aanwezig waren om het ontworpen tracé te wijzigen en veel vroeger naar het Noorden af te buigen om nog voor Den Haan reeds de kust te bereiken, kunnen we slechts vermoeden . Deze zullen eerder van andere aard geweest zijn dan zuiver toeristische .

In 1888 werd de lijn Brugge-Knokke-Heist aangelegd , met aftakking in Westkapelle naar Sluis in Zeeuws-Vlaanderen , waar er aansluiting was met de Stoomtrammaatschappij Breskens - Maldegem . De lijn Brugge-Heist werd in april 1890 in pacht genomen door de " Antwerpsche Maatschappij " .

In 1894 werd de lijn Oostende-Veurne verlengd tot Ieper en in 1897 tot in Nieuwkerke en Waasten . In 1902 werd de lijn Veurne- De Panne in gebruik genomen . Er was echter reeds een spoorlijn van de N.M.B.S. tussen Veurne en Adinkerke ( gedeelte van de lijn Adinkerke - Veurne - Diksmuide - Brussel )

o

o

o

## 1.2. BESCHRIJVING VAN HET TRAJECT OOSTENDE- DEN HAAN

---

( Bijlage 2-3-4-5 en 6 )

Het station van de buurtspoorweg te Oostende was gelegen op de zuidelijke kade van het Tweede Handelsdok , langs zij het spoorwegstation . De lijn liep omheen het station , over het stationsplein , doorheen de Oosterstraat ( of Oosterbankstraat), over de brug van het afleidingskanaal van de vaart Oostende - Brugge en over de sassen van de toenmalige spuikom , genaamd " Ecluse Française " . Daar bereikte men de dijk tussen de spuikom en de Creeke der haven van Oostende die men volgde tot aan de wijk " 't Varretje " . Het spoor stak het " Nieuw Gedelf" over en liep verder op de linkerover van de " Creeke " tot aan de sassen van Slykens . (4)

De sassen van Slykens waren in die periode niet meer in rechtstreekse verbinding met de zee . Verder de kreek af , parallel met de spuisluis ( Ecluse Française ) , had men in 1811 een schuursluizenkompleks gebouwd , genaamd " l'Ecluse Militaire " . De tram of beter buurttrein reed de sassen en de draaibrug van de schutsluizen ( 5 ) over om de rechterover van de vaart Oostende-Brugge te volgen tot de hoek van de " Straet van het Sasslykens naar Bredene " , ofte Nukkerstraat . De lijn maakte een fikse bocht naar links om aan de linkerzijde van de kasseiweg de richting van de polderdorpen te kiezen .

Er waren toen nog geen huizen in de Nukkerstraat, de eerste werden slechts gebouwd een paar jaar voor de eeuwwisseling . Na een dubbele bocht stak de tram de " Duyckerbrug" ( 6 ) over ( Nukkerbrug) om de open vlakke van de polders te bereiken. Omstreeks de eeuwwisseling werd het spoor verlegd naar een nieuw tracé tussen de Brussse steenweg en de Nukkerbrug , de huidige Buurtspoorwegstraat .

De bedding van het transpoor in de Nukkerstraat was nog te zien tot de 1950's toen de straten van het Sas een nieuwe verharding kregen .

Na de Nukkerbrug liep het spoor ongeveer in rechte lijn naar Bredene -Dorp . In het tracé werd een tiental jaren geleden de Fritz Vinckelaan aangelegd . Het spoor kruiste de Dorpstraat ( latere benaming voor de straat van Sasslykens naar Bredene , vanaf de Nukkerbrug tot aan de Zandstraat ) op de plaats genaamd " den Optrek " ( splitsing Sportstraat - Fritz Vinckelaan ). De tramlijn stak de Zijdeline ( huidige Duinenstraat) (7) over een tiental meters ten noorden van het kruispunt Duinenstrant-Dorpstraat . Daar werd het " emplacement statie Bredene" gebouwd .

Het spoor liep in rechte lijn verder door het veld om dan vanaf het kruispunt Dorpstraat-Zandstraat de " dorpstraat van Bredene naar Clemskercke " ( oude benaming van de Zandstraat ) te volgen , in een bedding aan de rechterzijde van de weg . Ter hoogte van het kruispunt Zandstraat-Klemskerkestraat hield de tram halte . De halte kreeg de naam " Jacobsen " , vermoedelijk een vervorming van de naam van de nabijgelegen hoeve " De Jacobinessen " . Het "Jacobinessenhof " links laten liggend trok de lijn over de zuidelijke uitlopers van " de Heide " (8) , naar de volgende halte , " Clemskerke " , circa 1 kilometer benoorden het dorp op het kruispunt van de dorpsweg en de huidige Batterijstraat ( grondgebied Klemskerke ) . De lijn maakte daar een scherpe bocht naar het Noorden , volgde de Vosseslag in een bedding op de linkerzijde van de weg , om ter hoogte van " Mispelburg " (9) de weg te kruisen en diagonaal de duinengordel te bereiken enkele honderden meters voorbij de Vosseslag . In rechte lijn de kust volgend , doorheen " het bos van Van de Walle " (10) bereikte de tram de volgende halte " Den Haen " . Daar was er een klein plaatstalen loodsje opgericht die fungeerde als "statie " . Er was tevens een waterpomp voorzien waar men de locomotieven kon bevoorraden met water .

De lijn was over de ganse lengte enkelsporig , met in Bredene-dorp , Klemskerke en Den Haen een inloopspoor en laad- en losspoor .

Op het grondgebied van Bredene waren er vier haltes :

- Sas-Slijkens
- Brugse Steenweg ( hoek Nieuwstraat )
- Bredene-dorp
- Jacobsen

o  
ooo  
ooooo  
ooo  
o

## KANTTEKENINGEN

- (1) A. Neymen (ps. Dr. A. Meyne), " Promenade de La Panne à Heyst : Guide des étrangers à travers les stations de bains du littoral des Flandres et leurs environs " Brugge 1876 .
- (2) Dr. Corbusier , " Ostende -Bains , Guide du baigneur et du touriste " Verviers 1884 , pagina 48 :  
 " Choisissons , cher lecteur , une de ces belles journées par lesquelles un vent frais tempère les ardeurs de la canicule et permet de supporter aisément les fatigues d'une excursion pédestre . Traversons le port et dirigeons-nous par la plage vers Blankenberghe : la distance n'est pas excessive , la route est aisée et nous rencontrerons en chemin quelques points dignes d'attention où nous pourrons nous délasser .  
 Le premier village que nous rencontrons est celui de Weneduyn . Autrefois bourg important, il ....."
- (3) A. Neymen , " Promenade de La Panne à Heyst " , pagina 50 :  
 " Autour d'Ostende se trouvent encore quelques villages d'une certaine importance , mais nous n'y connaissons rien qui mérite une mention spéciale : Leffinghe , commune de 1500 habitants , est riche par son agriculture ; BREDENE , très grande commune , est encore exclusivement agricole . Slykens , presque un faubourg d'Ostende , était , il y a vingt ans , l'objet de nombreuses visites ; il y existait alors un cabinet d'histoire naturelle très intéressant , qui renfermait à peu près toutes les productions de la mer du Nord , les oiseaux et animaux de la côte , des souvenirs historiques , des poissons-monstres par leur taille exceptionnelle . La dispersion de cette précieuse collection est une véritable perte pour ce village et pour la science .
- Quittons Ostende pour Blankenberghe . Entre ces deux villes il n'existe pas une belle route comme celle qui relie Ostende à Nieuport ; le touriste aurait donc de nombreux détours à faire , et sans être récompensé par la rencontre de quelque trouvaille intéressante . En attendant que le tramway le long de cette côte soit construit , il ne reste donc qu'à faire le détour par le chemin de fer de Bruges .
- (4) Zie foto op pagina 96 van " Zoeklicht op Bredene " R. Eeckhout , Bredene , 1968 .



- (5) Zie foto op pag. 13 , " Bredene in oude prentkaarten "  
Ter Cuere - Zaltbommel , 1973
- (6) Zie foto op pagina 144 , "Zoeklicht op Bredene "
- (7) Ook genaamd "Dijk van de Watering van Blankenberge "
- (8) Binnenduinen die boven water bleven tijdens de Duinkerke-  
I -transgressie .
- (9) Oudste nog bestaande herberg in de streek, gebouwd midden  
18-e eeuw.
- (10) Van de Walle , inwoner van Brugge , erfpachter van de  
strook duinen omheen Den Haan , plantte in 1835 een gans  
bos pijnbomen . Het bos werd echter later sterk verwaar-  
loosd en tengevolge verdere verwoesting door ook andere  
dan natuurelementen , bleef er een vijftigtal jaren later  
niet veel meer over dan dorre resten .

Na het beeindigen van de erfpachten , een 25-tal jaren  
voor de eeuwwisseling , kwamen de duinen terug onder het  
beheer van de staat . Onder impuls van Koning Leopold II  
werd eind de 19-e eeuw terug gestart met het aanplanten  
van de duinen .( Zie o.m. de foto's op pagina's 39 en 40  
van " Bredene in oude prentkaarten . )

§

§§§§§

§

TOERISTISCHE APPRECIATIE VAN DE LIJN OOSTENDE- BLANKENBERGE

---

1 - Uit " Le Littoral Belge de Knocke à La Panne " door M. Heins en A. Heins , Gent 1887 .

" C'est le chemin de fer vicinal qui , cette fois encore , nous éloignera d'Ostende , vers Blankenberghe .

Il passe à côté de la minque, franchit les ponts du bassin de commerce , de l'écluse française et de l'écluse de l'arrière-port . Il laisse à sa gauche le bassin de retenue, le phare , l'ancien hippodrome et le fort Napoléon , abandonné lui aussi , traverse le territoire des villages de Slykens et de Breedene , remarquables uniquement par leurs nombreux moulins, de petite dimension , situés dans les accôtèments de la dune , puis s'enfonce dans la chaîne sablonneuse qui s'élargit considérablement à Clemskerke .

2 - Uit " Guide illustré de la Côte de Flandre " door Jean d'Ardenne Brussel . 1888 .

" D'Ostende à Blankenberghe

Tramway vicinal le long de la côte . Stations : Slykens , Breedene, Clemskerke , Le Coq ( den Haen ) , Wenduyne , Blankenberghe-digue, Blankenberghe-station .

Distance 22 km. Trajet, une heure et quart. Prix: fr.1,80 et fr.1,35.

C'est la continuation à l'est d'Ostende de la ligne du littoral . La voie longe le quai de l'Empereur , puis traverse successivement l'écluse du Commerce et l'écluse Française pour suivre la chaussée qui court entre le bassin de retenue de l'arrière -port, traverse l'écluse de Slykens, longe la rive opposée du canal de Bruges jusqu'à Molendorp et, faisant un crochet brusque vers le nord , gagne , à travers champs , Breedene ( 6 kil) et Clemskerke ( 9 kil.) Ce dernier village à 1 kil. à droite . Ostende , durant ce trajet, apparaît en arrière, sur la gauche, avec ses clochers et ses édifices, le phare, l'ancien fort Napoléon et la ligne des dunes continuant . A partir de Clemskerke, la voie se dirige vers les dunes; elle ne tarde pas à y entrer en longeant les bosquets de pins de l'ancienne plantation Van de Walle pour atteindre la station du Coq-sur-mer ( den Haen ) à 12 kil. d'Ostende , 8 de Blankenberghe.

Le Coq-sur-mer

Un hameau dépendant du village de Clemskerke. Quelques maisonnettes et un moulin. Endroit inconnu naguère . L'installation d'un hôtel ( Hotel du Coq, près de la station du tramway) et l'entreprise du boisement des dunes de Blankenberghe à Ostende le mettent dès cette année (1888) au rang des stations de la côte .

3 - Uit " English Visitors' Hand-book and Guide to Ostend and adjacent Places " Oostende 1898 :

Blankenberghe

Steam-Tram from Ostend , by the S.N.C.V. 1 Fr. 5 c. Société National Chemin de fer Vicinaux .

The route lies through the following Villages :

Slykens - Route de Bruges - Breedene - Jacobsen- Clemskerke - Den Haen ( Le Coq ) - Wenduyne .

At Slykens de tram goes over the dock-gates of the Canal for Bruges.

The Route de Bruges being some little distance along the side of the Canal , it then begins to go through the fields that lead to Breedene , a picturesque little village , with an old windmill close to the tram route, and oldfashioned " Pubs", whose interiors would have delighted the heart of Teniers and Van Ostade , who may possibly have made studies there . Jacobsen and Clemskerke wholly devoted to the farm business , after Clemskerke the route begins to go through the sand-dunes, at Den Haen or Le Coq , near the station are some isolated but pleasing villas , from this village to Wenduyne the way is still through the sand-dunes where your intrusion often starts a covey of partridges , the next Wenduyne may be said to be a small watering place, from here to Blankenberghe Bruges can be readily distinguished . "

## 2 HISTORIEK VAN DE PERIODE 1900-1914

---

Begin de negentiger jaren werden grootse ontwikkelingsplannen gemaakt voor de kust in het algemeen en voor Oostende in het bijzonder, niet alleen ter bevordering van economie doch ook op toeristisch en urbanistisch vlak. Deze plannen kregen de volledige steun van de regering onder de Smet de Naeyer en van Leopold II. De plannen omvatten niet alleen de uitbreiding en modernisatie van de Oostendse haven ( 11) doch ook het verbeteren van de verkeersinfrastructuur van de kust . De aanleg werd voorzien van een elektrische spoorweg ( tramway) langs de volledige lengte van de kust, en een parallelle " boulevard " met een vak voor koetsen en voetgangers, en een vak voor motorvoertuigen en fietsen . De totale breedte van deze " boulevard " zou circa 40 meter bedragen ( 12) .

Wat de urbanisatie betreft , en lees ook toeristische- en immobili nindustrie, werden organismen aangeduid of opgericht om de plannen in detail op te stellen en te verwezentlijken. Te Westende-bad , Den Haen en Duinbergen kregen bouwsyndicaten de concessies toegewezen. Nieuwpoort-bad en De Panne werden ontwikkeld door eigenaars van de omliggende gronden, de families Crombez en Calmeyn . Wenduyne werd beheerd door de Staat en de ontwikkeling

van Blankenberge , Heist en Middelkerke was in handen van hun respectievelijk gemeentebestuur . Voor Oostende-stad was er geen uitbreidingsmogelijkheid doch door annexatie van Mariakerke kreeg men grote terreinen ter beschikking . De concessie voor de uitbouw van het gebied ten Westen van Oostende werd toegewezen aan een Brit , de heer North( Comp.North - Sté Ostende Littoral ) . Deze kapitaalkrachtige man, grote vriend van Leopold II , bouwde niet alleen hotels doch legde ook een elektrische tramlijn van Oostende naar Middelkerke . Deze lijn werd in 1905 uitgebreid tot Westendebad ( 13)

Leopold II liet tussen Breden en Den Haan een golfbaan ( golf-links) aanleggen met afzonderlijk tramstation nabij het club-huis .

In 1902 werden de onteigeningsprocedures tot het aanleggen van de sporen en " boulevard beëindigd . In april 1905 werd de tramlijn in gebruik genomen, op ongeveer het huidige tracé.

In 1908 werd de electrificatie van de lijnen Oostende-Blankenberge beëindigd . De elektrische tram maakte zijn verschijning en verdrong voor het pasagiersvervoer de stoomtraktie . De locomotieven bleven echter nog in gebruik tot na 1945, zij het voor het slepen van goederstellen . In 1912 werd de lijn verlengd tot Heist om aan te sluiten met de lijn Heist-Knokke-Brugge en het gedeelte van Heist tot Knokke werd opgenomen in het geëlectrificeerd net .

1914 bracht de oorlog en een nieuwe ontwikkeling , namelijk het transport van troepen en oorlogsmateriael en ook " smokkelaars " .

-----  
( 11) zie ondermeer : R. Eeckhout : " Zoeklicht op Bredene " F. Cevaert , " Vijfkwart eeuw male " Bredene 1970

( 12) G.W.T. Omond , " Belgium " , London 1908

( 13) Het contract tot het verlengen van de lijn werd ondertekend op 9 mei . Vijf dagen later werden de werken aangevat door 200 man. Ondanks de vele regens en stormen ( ophoping van zand ) werd de lijn ingehuldigd op 25 juni . En dat in een tijd toen er van mechanisatie van de arbeid weinig of geen sprake was .

oooooooooooooooo

## HISTORIEK VAN DE PERIODE 1918 - 1955

-----

Gedurende de oorlog 1914 - 18 hadden de Duitse legers druk gebruik gemaakt van de buurtspoorweg en op vele plaatsen aangepast aan hun militaire behoeften . Voor onze streek was het voornamelijk voor het bevoorraden van de vele kustbatterijen, o.m. de batterij " Deutschland " nabij het Jacobinessenhof , " Preussen " tussen de Groenendijk en de Polderstraat ( nu Parklaan ) en de " Hindenburg " in de nabijheid van het fort Napoleon .

Ten behoeve van deze batterijen werd niet alleen de buurtspoorweg gebruikt maar werd er een normaal spoor ( spoorbreedte 1435 mm ) aangelegd vanuit het bundel aan de Handelsstraat te Oostende . Het spoor liep over de " Duinebrug " , langs de Congo-laan en Driftweg om dan ongeveer ter hoogte van " Home Astrid " landwaarts te zwenken , haaks op de kust tot aan het " Waterhof " , vervolgens parallel met de kust tot half-weg Klemskerke-Vlissegem. Ter hoogte van het Jacobinessenhof was er een zijspoor met dubbel laad- en losspoor ten dienste van de batterij " Deutschland " . Het was gepland om het spoor nog verder door te trekken voorbij Vlissegem om aan te sluiten met het bevoorradingspoor van de grote munitiedepots te Lissewege .

Eveneens hadden de pioniers van het " Heer " een metrisch spoor aangelegd van de Sasbrug , langs het kanaal , tot aan de Plassendalebrug , met het doel bakstenen te vervoeren van de steenbakkerijen van Zandvoorde naar het front aan de IJzer .

Benevens de kustbatterijen had de Kriegsmarine een water-vliegtuigbasis ingericht , op de Spuikom . De hangars en magazijnen bevonden zich ter hoogte van de huidige spuikomlaan ( te Bredene ) . Om de basis te voorzien van de nodige bevoorradings , o.m. met benzine voor de vliegtuigmotoren , werd een metrisch spoor aangelegd , die aansloot op de dorpslijn ter hoogte van " Rudders " . Eenmaal de oorlog gedaan werden de meeste oorlogslijnen opgebroken en het materiaal gebruikt voor het herstellen van het net .

Tijdens de oorlog werden de lijnen van de N.V.B druk gebruikt , niet alleen door de Duitsers maar voornamelijk door de burgerbevolking , daar , gelet op het feit dat de Duitse legers het normaal spoornet praktisch volledig voor militaire doeleinden in beslag hadden genomen , de buurtspoorweg het enig snel verkeersmiddel was . Zo was er bijvoorbeeld een direkte dienst tussen Brussel en Luik . Het traject werd afgelegd in 4 uur .

Nadat in 1905 de uitbating van de lijnen overgenomen werd door de " Société Anonyme des Chemins de fer électriques d'Ostende-Blankenberghe et Extensions " , werd in 1926 op haar beurt deze

maatschappij opgedoekt en vervangen door de " Société pour l'Exploitation des Lignes vicinales d'Ostende et des Plages Belges ". Na 1926 werd het net langs de Westkust verder ontwikkeld . De elektrische lijn Oostende-Westende werd verlengd tot Nieuwpoort en in 1930 had het westelijk net de huidige configuratie bereikt.

Toen in de twintiger jaren de Paarderennen te Bredene opgericht werden, werden de nodige maatregelen getroffen om de adepten" van de koersen met de tram te vervoeren . Op de lijn langs de duinen werd een halte ingericht met wacht-gebouw en kaartenverkoop . Op de dorpslijn, die langs de paardenrennen heen liep , werd een halte gemaakt ter hoogte van de tribunes . Op het terrein vóór de ingang werd er een emplacement uitgebouwd om de koerstrams op te stellen en de motrices te verwisselen . Langs de Koerslaan werd een verbindingsspoor met de duinenlijn aangelegd die aansloot op de beide richtingen van de kustlijn , en op de dorpslijn .

Op de " koersdiensten" werden de zeer karakteristieke open voertuigen, in vaktermen " de jardinières " gebruikt . Deze open wagens werden tevens gebruikt ter gelegenheid van de internationale roeiregatta's op het kanaal Oostende-Brugge . De "open" treinen gesleept door een stoomlocomotief reden mede met iedere wedstrijd , van de cokesfabriek tot aan de Kapellebrug ( Sas ) gevuld met brullende, gevaarlijk wiekende supporters , die poogden door het uitstoten van on-aardse geluiden hun " boot " als eerste over de aankomstlijn te stuwen . Deze mobiele " spionkopen " reden op het spoor dat op de linkeroever aangelegd was door het Duitse leger in 1917 .

In 1928 werd de lijn Knokke-Siska aangelegd en het volgende jaar verlengd tot Retranchement waar het aansluiting gaf met de Zeeuwse lijnen .

In 1934 werd een tramlijn aangelegd op de Muur van Zeebrugge, ten behoeve van het Zeestation aldaar(14) . Op dat ogenblik hadden de buurtlijnen hun maximum ontplooiing bereikt . De regressie zette zich in. De lijn langs de dorpen van de Westkust was reeds opgeheven en vervangen door een autobuslijn ( 15 )

-----

( 14 ) Uit Zeebrugge vertrokken geregelde zeevaartlijnen naar Hull en Harwich .

( 15 ) Tijdens de zomermaanden had men in die periode ook een autobuslijn langs de Oostkust .

De trend tot het vervangen van de minder rendabele buurtlijnen door autobussen werden afgeremd door de oorlog 40-45 . Doch eenmaal de kwaadste wederopbouwjaren achter de rug werden de tramdiensten zeer snel vervangen door bussen , niet alleen op de buurtlijnen doch ook op de stadslijnen waar de auto zich opdrong als heerser van de straat en er bijgevolg geen plaats meer was voor de hinderlijke tram . Op 18 juni 1955 werd de lijn langs de dorpen vervangen door een autobusdienst Oostende-Kaai / Bredene-Slijkens/ Bredene-dorp / Bredene-duinen / Vosse-slag / Klemskerke-dorp . Het volgend jaar werd de Sastram (lijn nr. 4 ) vervangen door een autobus . Geleidelijk verdwenen alle sporen van de tramlijn langs de dorpen uit het landschap en buurtbeeld .

Een tijdperk werd afgesloten . De stoomtram had het isolement van dorpen en de buiten doorbroken . Zijn opvolger , de elektrische -of dieseltram moest de plaats ruilen voor enerzijds de vrachtwagen en anderzijds de autobus , doch hoofdzakelijk voor de persoonlijke voertuigen , het gouden kalf van de 20e eeuw , de " AUTO " .

De tram kon zich slechts handhaven waar er intensief personenvervoer was en plaatsen waar men de lijnen kon scheiden van het wegverkeer . Langs de kust is men daar grotendeels in geslaagd . Tussen Oostende en De Panne zijn de buurtspoorweglijnen voor 75 % gescheiden van de openbare weg en tussen Oostende en Knokke voor 80 % . In 1955 begon men met de modernisatie van het materieel . Tot dan-toe had men zich meestal moeten verhelpen met materieel dat dateerde van voor de Eerste Wereldoorlog en door het bestendig aanpassen en ombouwen pogen te voldoen aan zich wijzigende comforteisen . Hoelang de tram nog langs de kust zal lopen kunnen we slechts gissen , doch we zien de monorail nog niet zo snel zijn verschijning maken .

#### DE " STATIE " VAN BREDENE-DORP

---

Voor-dat de tramlijn te Bredene-dorp verscheen waren de woningen, ambachtshuizen , handelszaken en herbergen geconcentreerd in het centrum van het huidige dorp, namelijk voor en ten zuiden van de kerk . Op het kruispunt van de Dorpsstraat en de Duinenstraat was er slechts één gebouw , de beenhouwerij van Modest Minne , gebouwd even na 1880 . De komst van de tram bracht daar weldra verandering in . Modest Minne (16) was er

---

(16) Modest Minne (12.6.1861-26.12.32) , vader van Frans en Angèle , schoonvader van ons huidig gemeenteraadslid Mevr. Rachel Pyra .

als de kippen bijom een herberg te openen in zijn woning en prompt de naam " Station du Tram " op de gevel te laten schilderen . De zijde van het gebouw gericht naar de tramlijn werd ingericht als herberg , de zijde aan de Dorpsstraat bleef beenhouwerij , of " vleeshouwerij " , ( zie foto nr. 1 ) . Blijkbaar werd de naam van de herberg in het Frans gesteld ten behoeve van de toeristen, hoogstwaarschijnlijk de enigen die geld hadden om de tram te gebruiken . De herberg fungeerde tevens als depôt voor reisgoed en colli's . Na het afbreken van het oude gebouw in 1935 , door zoon Frans , werden de goederen voor verzending en afhaling behandeld in de beenhouwerij .

Weldra ontwikkelde zich rond het kruispunt een nieuwe kern met talrijke herbergen . Deze kern kreeg weldra de naam " de Statie " en werd zo een beetje een wijk van Bredene-dorp met een eigen feestcomité . Tot op heden is het toponiem " de Statie " nog steeds in gebruik bij de inwoners van het Dorp Van de acht herbergen die ooit eens drukte brachten blijven er nog twee over .

Zoals reeds vroeger gezegd was bij de oprichting van de buurtspoorwegen niet alleen de opzet aanwezig om reizigers te vervoeren , doch ook goederen . Men rekende er zelfs mede dat de ontvangsten voor het goederenvervoer de helft van de ontvangsten-reizigers zou bedragen , of 33 % van het totaal van de ontvangsten .

Te Bredene-dorp werd een emplacement ingericht met een inhaal-,los- en laadspoor . Toen ik nog een knaap was, voor W.O.2 , stonden er geregeld goederenwagens op het losspoor , geladen met kolen , veevoeders en meststoffen . Kolenhandelaar René Doens had trouwens zijn loods langs het spoor . Kamiel Schallier, ex-wielrenner en kolenhandelaar had zijn kolenpark in de Sluizenstraat , op het terrein van de Dorpsmolen , afgebroken in 1932 . Ook hij liet zijn brandstoffen aanbrengen -in bulk - door de buurtspoorweg .

De halte Jacobsen werd ingericht ten behoeve van de tuinbouwbedrijven aan de wijk " Maria-Duyne " .

Daar de tram nogal duur uitviel namen veel inwoners de " klutetram " aan Fientje Keters op 't Sas om zich naar de stad te begeven . Vele anderen liepen te voet als het ooit noodzakelijk was om naar Oostende te gaan . De naam " klutetram " is afkomstig van het feit dat het tarief voor een rit op de lijn nr. 4, Sas - Vandersweeplein , een "klute " bedroeg , of 10 centiem .

Na de oorlog 40-45 werd de terminus van lijn 4 verlegd van Fientje Keters naar de Nukkerbrug, waar een inhaalspoor



aangelegd werd . De eindhalte van de autobuslus nr. 4 , ingesteld ter vervanging van de tram in 1956 , werd later gebracht naar " Rudders " , het huidige August Plovieplein . De afstand voor de inwoners van 't Dorp naar de eindhalte van de stadslijn werd zodoende aanzienlijk verkort en alles voor de zelfde prijs.

Een paar jaar voor W.O.2 werd er een schuilhuisje gebouwd aan de tramstatie te Bredene-dorp , een gammal geval in baksteen , met een venster en dubbeldeur en met langs twee binnenmuren een vaste zitplank . Het diende tot veel doeleinden , o.m. als speelplaats voor de sloebers van het Dorp . Nadat het nog lange tijd slechts als laatste herinnering aan de tram zonder functie bleef werd het in 1971 afgebroken .

F E R N A N D

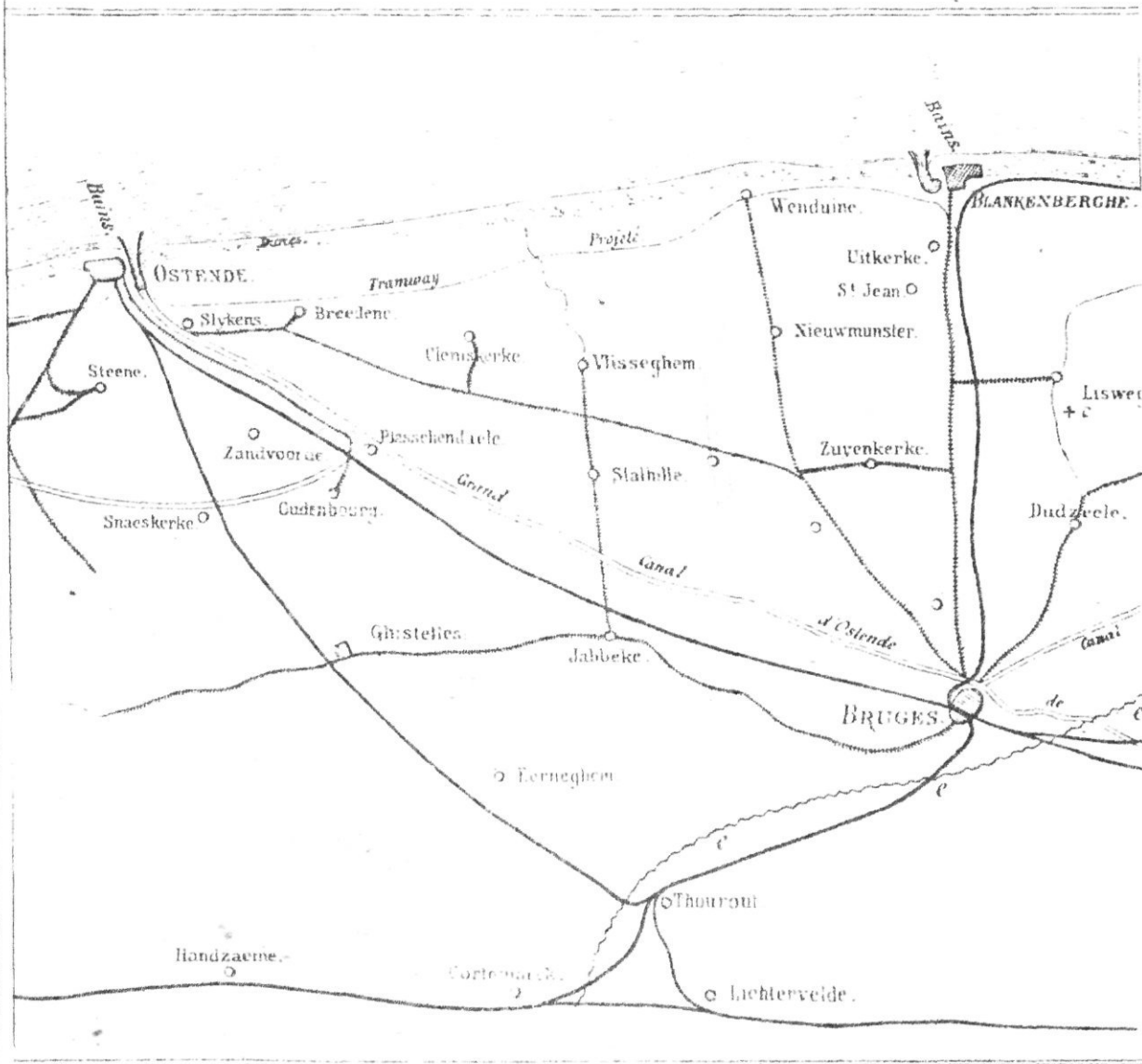
G E V A E R T

... tuut-tut-tuut-tut ...

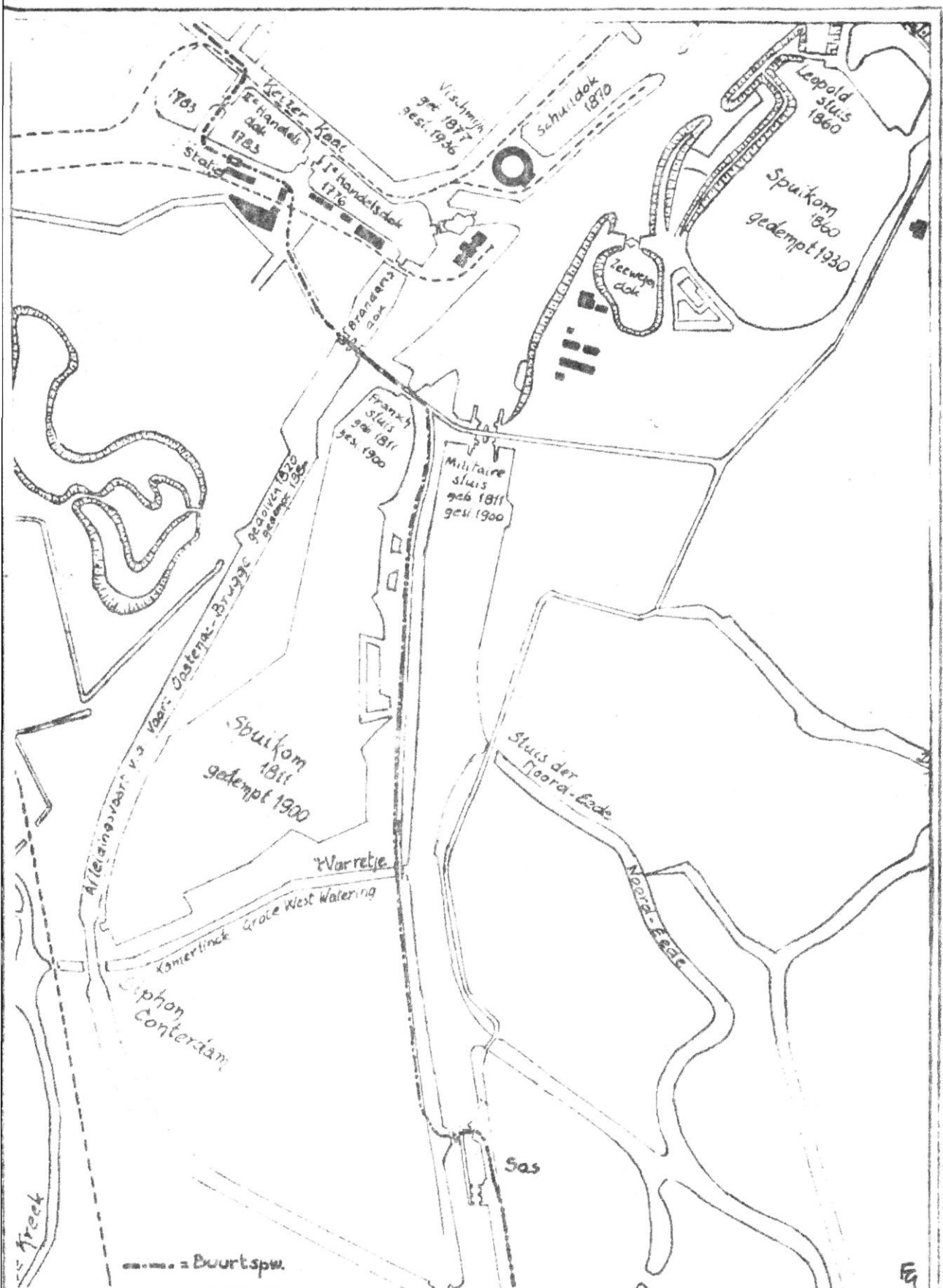
... 't is uut - 't is uut ...

o  
 ooo  
 ooooo  
 ooooooooo  
 ooooo  
 ooo  
 o



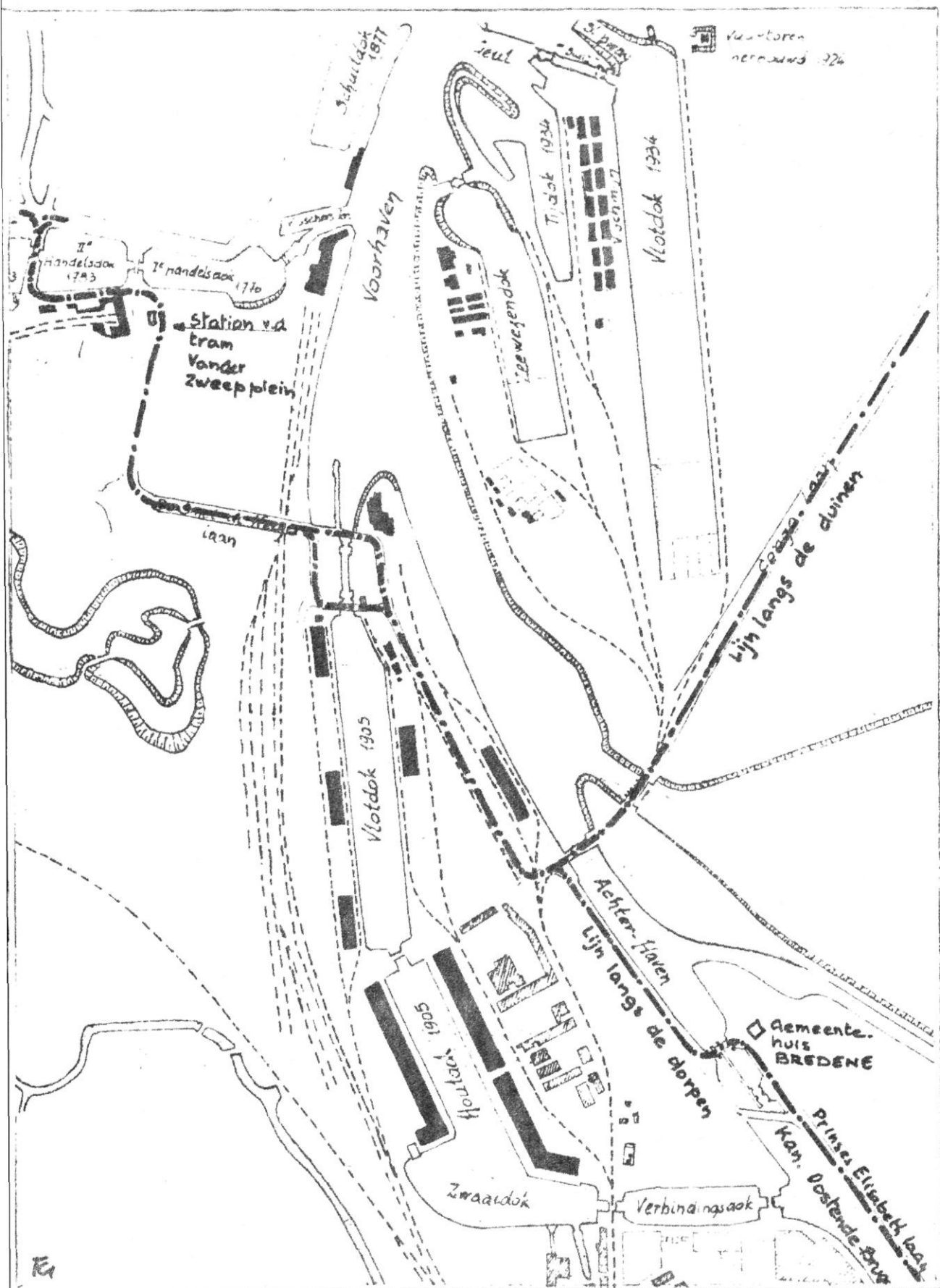


————— Chemins de fer.  
 = = = = = Canaux.  
 - - - - - Grandes routes.  
 a et c. Emplacements des anciennes abbayes des  
 Dunes et de Ter Wocot.  
 b. Miroir blickier



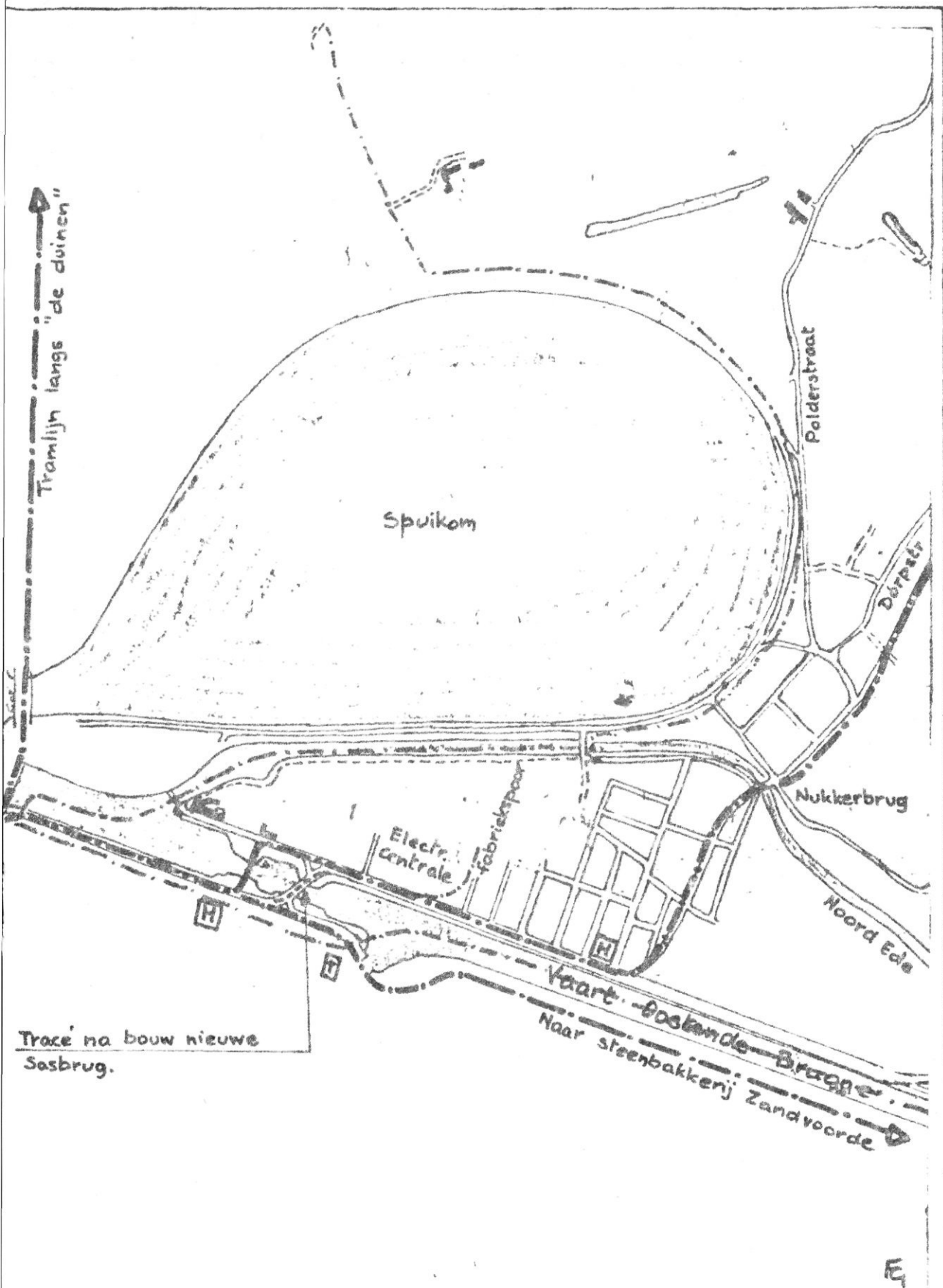
Buurtspoorweg-sektie Oostende-Slijkens/~1890

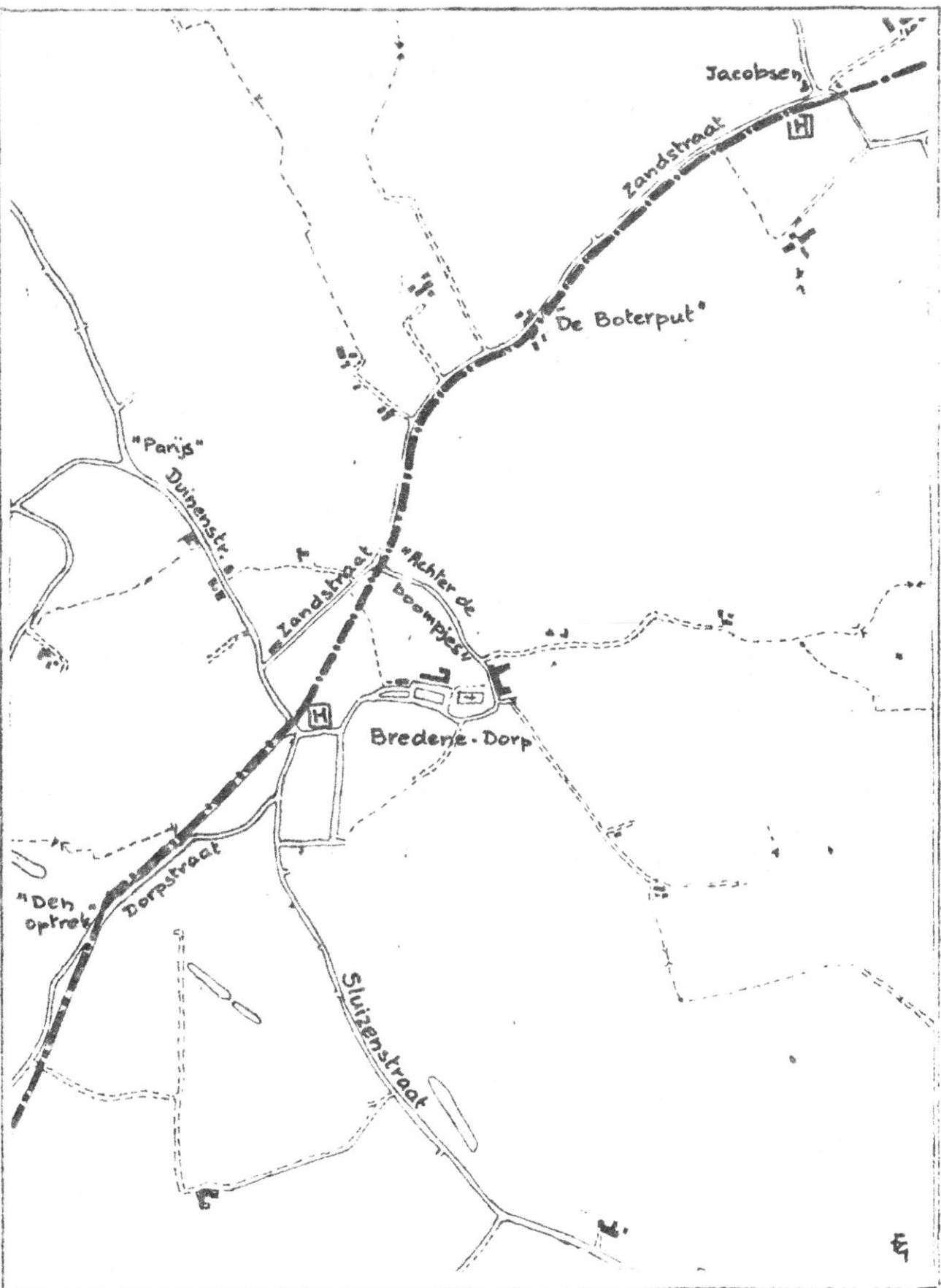
Bijlage n° 2



Buurtspoorweg-sectie Oostende-Slijkens / 1905

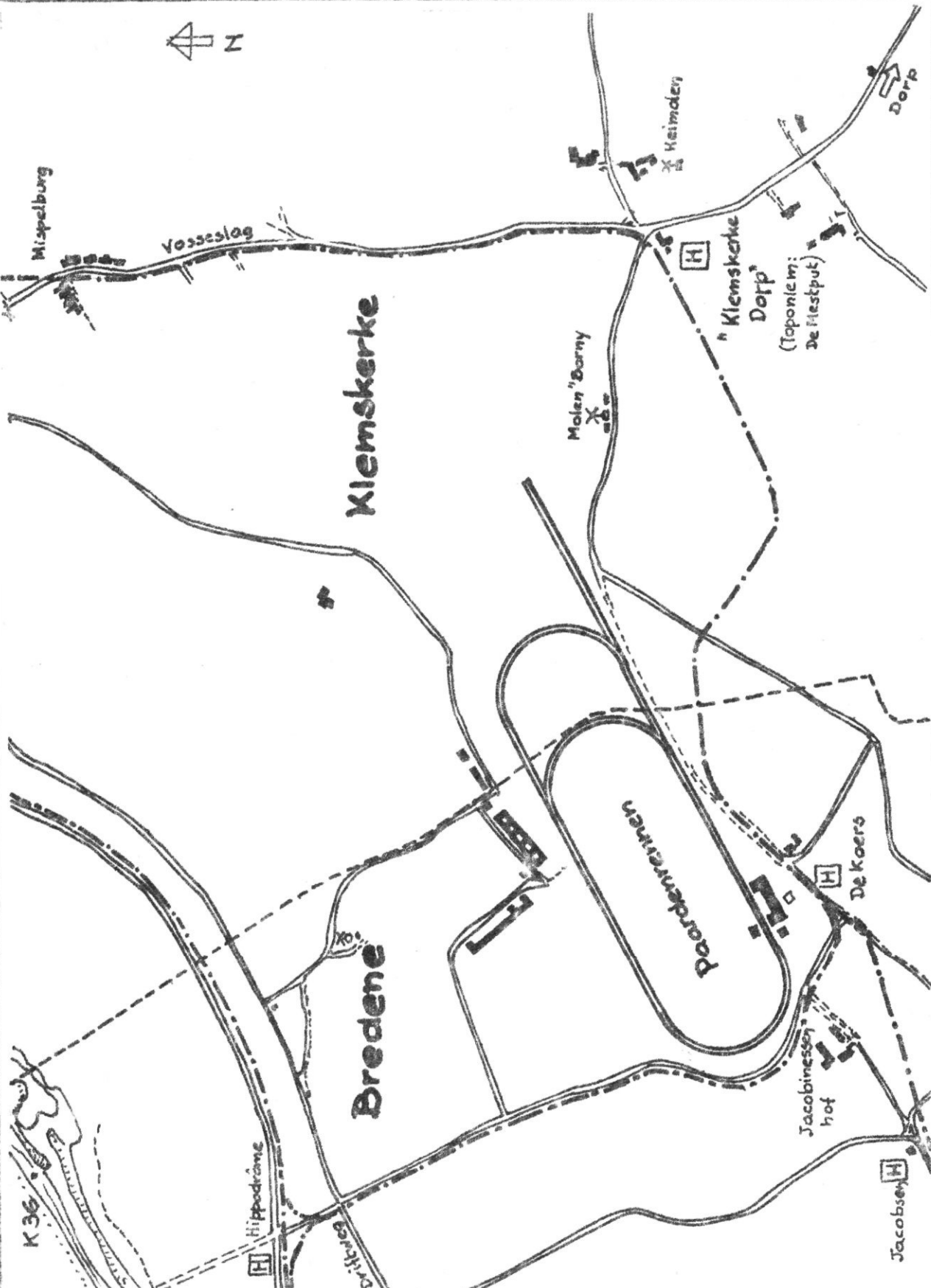
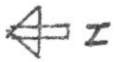
Bijlage n° 3





Buurtspoorweg sektie Bredene-Dorp 1886/1955

Bijlage n° 5



no.  
Buurt spw.-sektie Jacobsen-Mispelburg. 1920

Bijlage nr 6



TRAMKAARTJES 1936.

Tickets Paragon, Bruss.

OOSTENDE  
—  
SLYKENS  
2<sup>o</sup> Klas.  
Prijs : 1.00

Deze biljett. worden in derijtzig. niet afgelev.

A 02201

Tickets Maurice, Bruxelles

Deze kaartjevoeren in de rijtuigen niet afgeleverd worden.

OOSTENDE  
OSTENDE  
BREEDENE

1ste Kl.  
2de Cl.  
PRIJS } 1.80  
PRIX }

Ces coupons ne peuvent être distribués dans les voitures.

A 01701

Tickets Paragon, Brux.

OOSTENDE  
COSTENDE

Retranchement  
1<sup>ste</sup> KLASSE  
1<sup>re</sup> CLASSE

PRIJS 30.00  
PRIX

Retranchement

OOSTENDE  
COSTENDE

Stedits geldig den dag van afgifte. N'est valable que le jour de l'émission.

Terug - Retour  
Heen  
Aller

A 00202

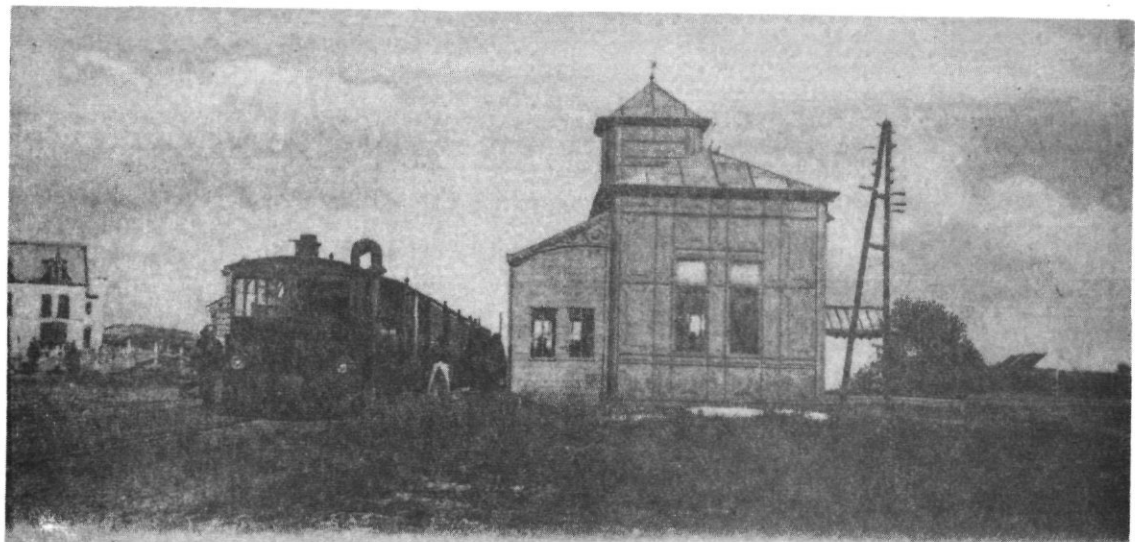
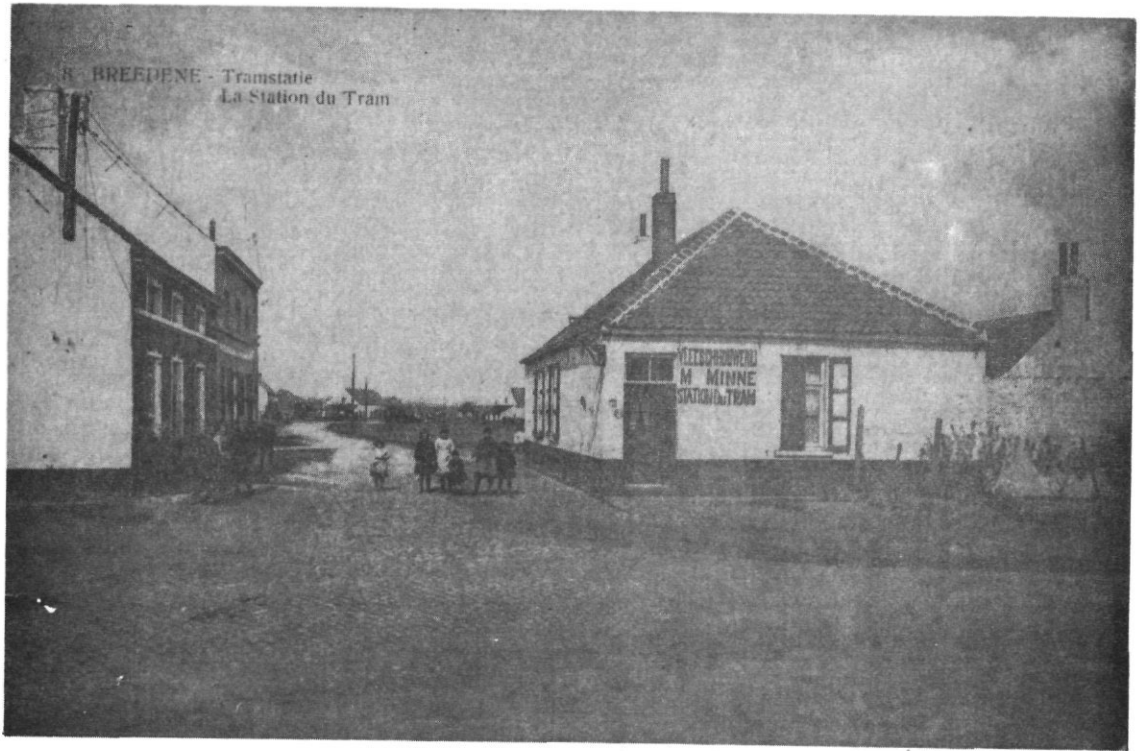
|         |    |    |    |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---------|----|----|----|----|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1       | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7   | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 2.00    |    |    |    |    |    | Lijn Oostende - Blankenb. - Knokke - Het Zoute                    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| B 00901 |    |    |    |    |    | BIJZONDERE DIENST<br>Renbaan { BREEDENE<br>KLEMSKERKE<br>BREEDENE |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 17      | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23  | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 |

N.M.V.B. PARAGON TICKETTEN.

|         |    |    |    |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---------|----|----|----|----|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1       | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7   | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 1.00    |    |    |    |    |    | Lijn Oostende-Westende-De Panne           |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| A 21001 |    |    |    |    |    | BIJZONDERE DIENST<br>Renbaan { WELLINGTON |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 17      | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23  | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 |

N.M.V.B. PARAGON TICKETTEN.

|                  |           |          |              |           |              |                |
|------------------|-----------|----------|--------------|-----------|--------------|----------------|
| MAR. D. LAAN     | DERBY     | KERKH    | KLEIN. PARIS | KAAL. ST. | KLEIN. PARIS | N. M. V. B.    |
| MAR. JOS. PLAATS | KAAL. ST. | VOORHAV. | A 0.25       |           |              | S. N. C. V.    |
| 13201            |           |          |              |           |              | PARAGON TICKET |



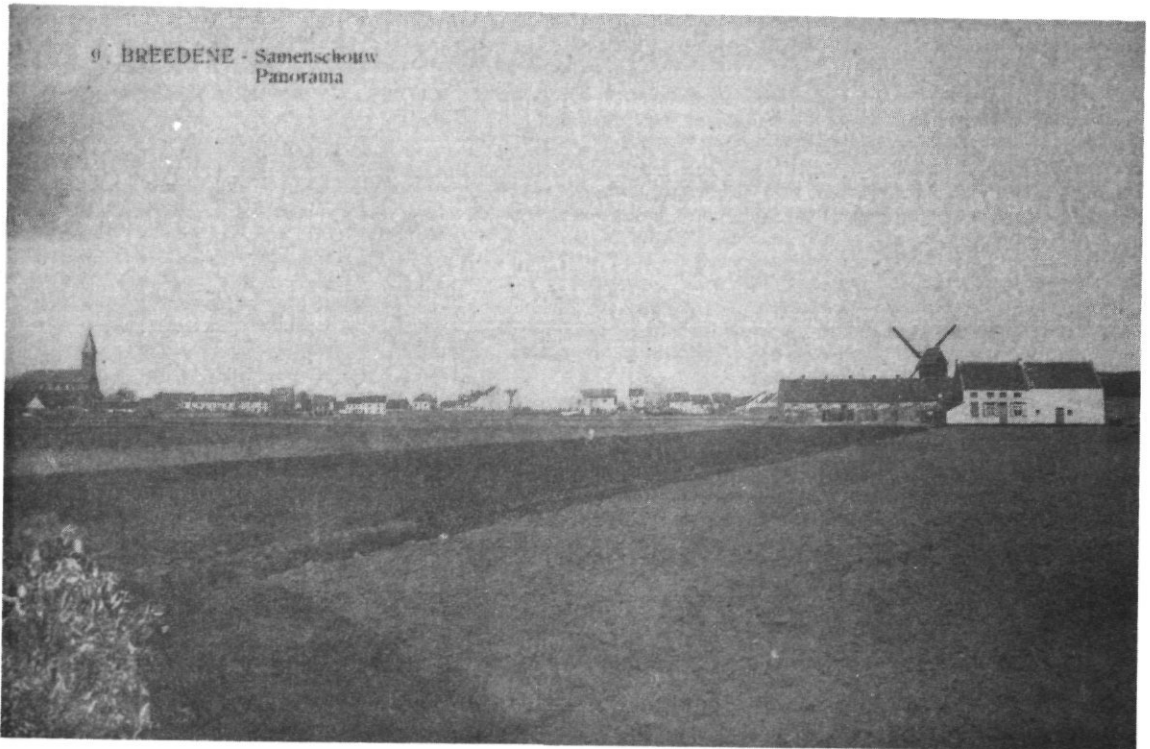
*Le Coq-Sur-Mer*

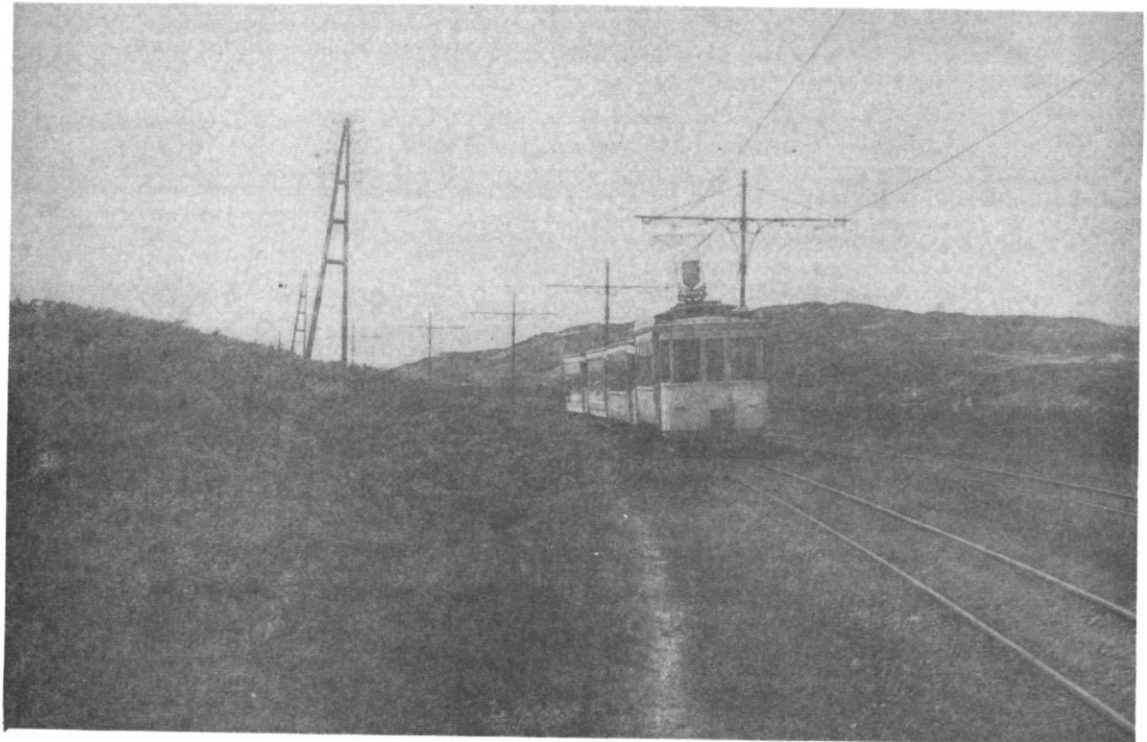
Arrivée du Tram

10 BREEDENE - Grootte baan  
La Grand'Route



9 BREEDENE - Samenschouw  
Panorama







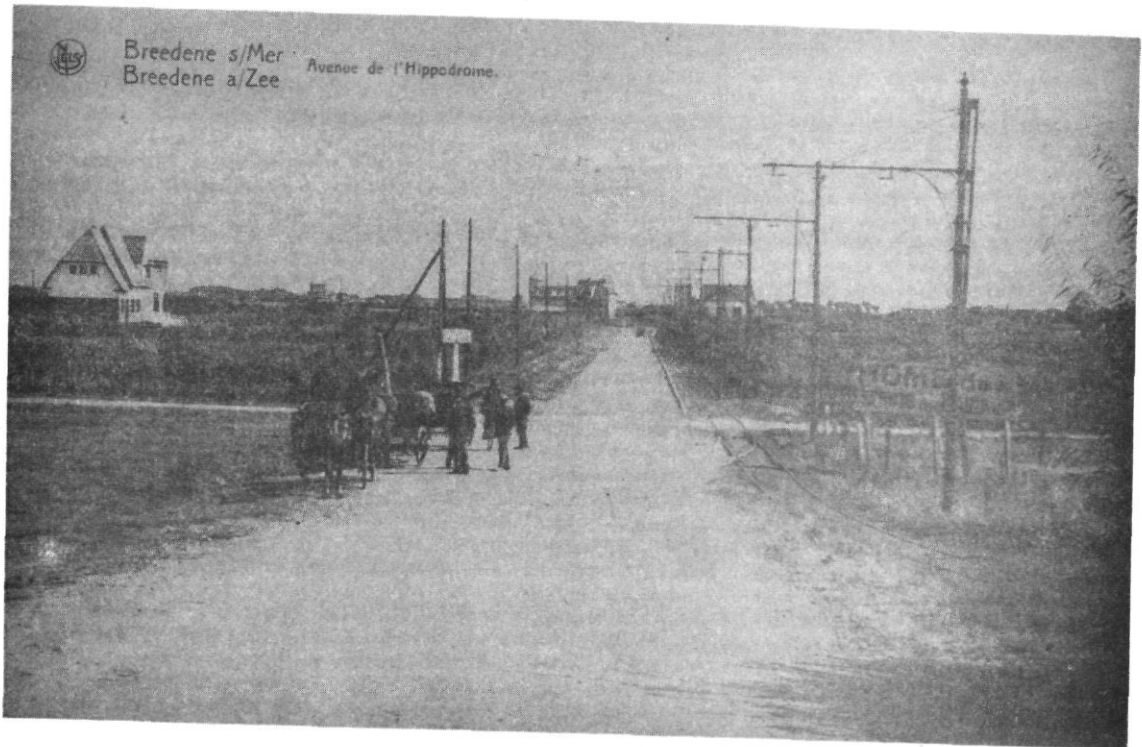
Ostende

Panorama de la ville à la sortie de la Gare.



Breedene s/Mer  
Breedene a/Zee

Avenue de l'Hippodrome.



**LIGNES VICINALES DU LITTORAL.**(Société anonyme des Chemins de fer Electriques  
d'Ostende-Blankenberghe et Extensions.)**Ostende-Blankenberghe.**

Départs d'Ostende: *Le matin* 5.30 S. — 6.32 S. —  
7.24 S. — 8.00 K. — 8.38 K. — 9.00 K. — 9.30 S. — 10.00 K.  
— 10.30 K. — 11.00 K. — 11.30 K. — 12.00 S. — 12.30 K.  
— *Le soir* 1.00 K. — 1.30 K. — 2.00 K. — 2.30 S. — 3.00 K.  
— 3.30 K. — 4.00 K. — 4.30 K. — 5.00 S. — 5.30 K. —  
6.00 K. — 7.00 K. — 8.00 K. — 8.30 K. — 10.30 K.

Arrivées à Ostende: *Le matin* 6.53 S. — 8.20 K. —  
8.58 K. — 9.40 K. — 10.23 K. — 10.58 K. — 11.23 K. —  
— 11.58 S. — 12.23 K. — 12.53 K. — *Le soir* 1.23 K. —  
1.53 K. — 2.23 S. — 2.53 K. — 3.23 K. — 3.53 K. —  
4.23 K. — 4.53 S. — 5.23 K. — 5.53 K. — 6.23 K. —  
6.53 K. — 7.23 S. — 7.53 K. — 8.23 K. — 9.18 K. —  
10.10 K. — 11.03 S.

Les chiffres suivis de la lettre K. sont ceux des trains qui partent du Kiersal pour Blankenberghe ou qui s'y arrêtent à l'arrivée à Blankenberghe; tous ces trains passent par la station. — Les chiffres suivis de la lettre S. se rapportent aux trains qui partent directement de la station ou s'y arrêtent, au retour de Blankenberghe, sans aller jusqu'au Kiersal.

**Ostende-Blonport (Bois)-Turnea-  
Le Panno.**

Départs d'Ostende: *Le matin* 6.18 (dépôt) — 6.23 —  
7.59 — 9.40 — 10.46 — 12.38. — *Le soir* 2.16 — 3.25 —  
5.18 — 7.16. — 8.10. — Tous ces trains partent d'Ostende-  
Station sauf le premier.

Arrivées à Ostende-Station: *Le matin* 6.45 — 8.40  
— 10.32 — 11.24. — *Le soir* 2.08 — 3.08 — 5.04 — 6.50 —  
7.45 — 9.05 — 10.59 (dépôt). — Tous ces trains s'arrêtent  
à Ostende-Station sauf le dernier.

**Ostende-Dixmude.**

Départs d'Ostende (Petit Paris): *Le matin* 7.25 —  
9.27 — 11.31. — *Le soir* 2.40 — 4.31 — 6.10.

Arrivées à Ostende (Petit Paris): *Le matin* 6.40 —  
9.37 — 11.24. — *Le soir* 2.16 — 4.08 — 5.20.

**Ligne Electrique Ostende-Westende.**

Départs d'Ostende: *le matin* à 6.40 — 7.10 — 7.30 —  
8.00 — 8.20 — 8.40 — 9.00 puis de 10 en 10 minutes  
jusqu'à 7.40. — 8.00 — 8.20 — 8.40 — 9.00 — 9.20 — 9.40  
— 10.00 — 10.20 — 11.20.

Départs de Westende: *le matin* à 5.45 — 6.10 — 6.30  
— 7.25 — 7.55 — 8.15 — 8.45 — 9.05 — 9.25 — 9.45. —  
9.55 puis de 10 en 10 minutes jusqu'à 8.25 — 8.45 — 9.05  
— 9.25 — 9.45 — 10.05 — 10.25 — 10.45.

**Ostende — Quartier du Phare et retour.**

Départs de la place Van der Zwep: 5.30 — 6.00 —  
6.35 — 7.10 — 7.40 — 8.15 puis de 15 en 15 minutes jusque  
6.55 soir. Dernière à 7.20 — 8.05 — 8.30 — 9.00 — 9.30.

Le dimanche à 10 h. du soir.

Tous ces trains font le tour du quartier du Phare et  
repartent immédiatement.

**PAROISSES OSTENDE-DOUVRES.**

Départs d'Ostende-Quai: 10.47 m. — 3.30 s. — 11.05 s.  
Départs de Douvres-mer: 11.0 m. — 4.30 s. — 11.0 s.

**BATEAUX A VAPEUR D'OSTENDE A BRUGES.**

(Service pour voyageurs et marchandises).

D'Ostende tous les jours à 9 h. et à 16 h. (dimanche  
excepté). De Bruges tous les jours à 7 h. et à 17 h. (diman-  
che excepté). Durée du trajet, environ 1 h. 30.

# REISDIENSTEN - UURTABLEL VAN 4 FEBRUARI TOT 14 MEI 1934.

## Elektrielijn Knoeke-Heyst-Blankenberghe-Oostende.

|               |                      |      |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|---------------|----------------------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Knoeke        | { Dijk .....         | 5.08 | —    | 6.10 | 6.46 | —    | 8.16 | 9.17  | —     | 19.16 | 11.31 | 12.22 | 13.14 | 14.23 | 15.30 | 16.15 | 17.26 | 18.31 | 19.16 | 20.27 |
|               |                      | 5.10 | —    | 6.18 | 7.07 | —    | 8.30 | 9.30  | —     | 19.20 | 11.33 | 12.24 | 13.16 | 14.27 | 15.32 | 16.17 | 17.28 | 18.33 | 19.23 | 20.34 |
| Heyst         | { Staatsstatie ..... | 5.18 | 6.23 | 6.25 | 7.15 | 7.43 | 8.35 | 9.35  | 9.53  | 10.25 | 11.41 | 12.32 | 13.24 | 14.35 | 15.40 | 16.25 | 17.36 | 18.41 | 19.31 | 20.42 |
|               |                      | 5.28 | 6.28 | 6.36 | 7.25 | 7.43 | 8.48 | 9.48  | 9.53  | 10.33 | 11.51 | 12.42 | 13.34 | 14.45 | 15.50 | 16.35 | 17.46 | 18.51 | 19.41 | 20.52 |
| Zeebrugge     | { Vaart .....        | 5.36 | 6.33 | 6.44 | 7.33 | 7.53 | 8.56 | 9.56  | 10.03 | 10.46 | 11.59 | 12.50 | 13.42 | 14.53 | 15.58 | 16.43 | 17.54 | 18.59 | 19.49 | 20.60 |
|               |                      | 5.39 | —    | 6.47 | 7.35 | —    | 8.59 | 9.59  | —     | 10.49 | 12.02 | 12.53 | 13.45 | 14.56 | 16.01 | 16.46 | 17.57 | 19.02 | 19.52 | 20.63 |
| Blankenberghe | { Statie .....       | 5.47 | —    | 6.55 | 7.44 | —    | 9.07 | 10.07 | —     | 10.57 | 12.10 | 13.01 | 13.53 | 15.04 | 16.09 | 16.54 | 18.05 | 19.10 | 20.00 | 21.08 |
|               |                      | 5.50 | —    | 6.58 | 7.47 | —    | 9.10 | 10.10 | —     | 11.00 | 12.13 | 13.04 | 13.55 | 15.07 | 16.12 | 16.57 | 18.08 | 19.13 | 20.03 | 21.07 |
| Wenduyne      | { Park .....         | 5.58 | —    | 7.05 | 7.55 | —    | 9.18 | 10.18 | —     | 11.09 | 12.21 | 13.12 | 14.04 | 15.15 | 16.20 | 17.05 | 18.16 | 19.21 | 20.13 | 21.17 |
|               |                      | 6.07 | —    | 7.15 | 8.05 | —    | 9.27 | 10.27 | —     | 11.17 | 12.30 | 13.21 | 14.13 | 15.24 | 16.29 | 17.14 | 18.25 | 19.30 | 20.20 | 21.28 |
| Den Haan      | { .....              | 6.16 | —    | 7.24 | —    | —    | 9.36 | —     | —     | 11.26 | —     | 13.30 | —     | —     | 15.33 | —     | 17.23 | —     | 19.39 | 20.39 |
|               |                      | 6.24 | —    | 7.32 | 8.14 | —    | 9.44 | 10.37 | —     | 11.34 | 12.40 | 13.39 | —     | 15.41 | —     | 17.31 | —     | 19.47 | 20.37 | —     |
| Braedene      | { Dorp .....         | 6.39 | —    | 7.46 | 8.28 | —    | 9.52 | 10.51 | —     | 11.49 | 12.54 | 13.52 | 14.37 | 15.55 | 16.53 | 17.45 | 18.49 | 20.01 | 20.51 | 21.50 |
|               |                      | 6.43 | —    | 7.51 | 8.33 | —    | —    | 10.56 | —     | 11.53 | 12.59 | 13.57 | 14.42 | 16.00 | 16.68 | 17.50 | 18.54 | 20.06 | —     | 21.50 |

## Elektrielijn Oostende-Blankenberghe-Heyst-Knoeke.

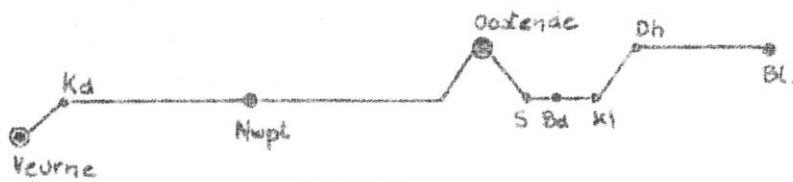
|               |                           |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|---------------|---------------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Oostende      | { Marie-Josephiants ..... | —    | —    | —    | 7.53 | 8.45 | —     | 10.53 | 12.05 | 13.01 | 13.59 | 14.44 | 16.02 | 17.00 | 17.52 | 18.56 | 20.05 | —     | —     |       |
|               |                           | 5.25 | —    | —    | 6.59 | 7.59 | 8.50  | 10.05 | 11.03 | 12.10 | 13.06 | 14.04 | 14.49 | 16.07 | 17.05 | 17.57 | 19.01 | 20.13 | —     | 20.56 |
| Breedene      | { Dorp .....              | 5.34 | —    | —    | 7.04 | 8.12 | 9.04  | 10.19 | —     | 12.24 | —     | 14.18 | 15.03 | —     | 17.19 | —     | 19.15 | —     | 21.10 | —     |
|               |                           | 5.43 | —    | —    | 7.12 | —    | 9.12  | 10.27 | —     | 12.32 | —     | 14.26 | 15.11 | —     | 17.27 | —     | 19.23 | —     | 21.18 | —     |
| Den Haan      | { .....                   | 5.51 | —    | —    | 7.21 | 8.22 | 9.21  | 10.36 | 11.27 | 12.41 | 13.30 | 14.35 | 15.20 | 16.31 | 17.36 | 18.21 | 19.32 | 20.37 | 21.27 | —     |
|               |                           | 6.00 | —    | —    | 7.30 | 8.31 | 9.30  | 10.45 | 11.36 | 12.50 | 13.39 | 14.44 | 15.29 | 16.40 | 17.45 | 18.30 | 19.41 | 20.46 | 21.36 | —     |
| Wenduyne      | { Park .....              | 6.08 | —    | —    | 7.39 | 8.39 | 9.33  | 10.53 | 11.44 | 12.57 | 13.47 | 14.52 | 15.37 | 16.48 | 17.53 | 18.38 | 19.49 | 20.54 | 21.44 | —     |
|               |                           | 6.11 | —    | —    | 7.41 | 8.42 | 9.41  | 10.55 | 11.47 | 13.01 | 13.50 | 14.55 | 15.40 | 16.51 | 17.56 | 18.41 | 19.52 | 20.57 | 21.47 | —     |
| Blankenberghe | { Statie .....            | 6.20 | —    | —    | 7.50 | 8.51 | 9.30  | 11.05 | 11.56 | 13.10 | 13.59 | 15.04 | 15.49 | 17.00 | 18.05 | 18.50 | 20.01 | 21.06 | 21.56 | —     |
|               |                           | 6.24 | —    | —    | 7.54 | 8.55 | 9.34  | 11.14 | 12.09 | 13.14 | 14.03 | 15.08 | 15.53 | 17.04 | 18.09 | 18.54 | 20.05 | 21.10 | 22.00 | —     |
| Zeebrugge     | { Vaart .....             | 6.32 | —    | —    | 8.02 | 9.03 | 10.02 | 11.17 | 12.03 | 13.22 | 14.11 | 15.16 | 16.01 | 17.12 | 18.17 | 19.02 | 20.13 | 21.18 | 22.08 | —     |
|               |                           | 6.36 | 6.36 | 7.55 | 8.02 | 9.03 | 10.02 | 11.17 | 12.03 | 13.22 | 14.11 | 15.16 | 16.01 | 17.12 | 18.17 | 19.02 | 20.13 | 21.18 | 22.08 | —     |
| Heyst         | { Staatsstatie .....      | 6.42 | 6.44 | 8.03 | 8.12 | 9.13 | 10.12 | 11.27 | 12.13 | 13.32 | 14.21 | 15.26 | 16.11 | 17.22 | 18.27 | 19.12 | 20.23 | 21.28 | 22.18 | —     |
|               |                           | 6.46 | 6.49 | 8.05 | 8.16 | 9.17 | 10.16 | 11.31 | 12.22 | 13.35 | 14.25 | 15.30 | 16.15 | 17.25 | 18.31 | 19.15 | 20.27 | 21.32 | 22.22 | —     |
| Knoeke        | { Dijk .....              | 6.48 | 6.51 | 8.10 | 8.18 | 9.19 | 10.18 | 11.33 | 12.24 | 13.33 | 14.27 | 15.32 | 16.17 | 17.39 | 18.33 | 19.18 | 20.29 | 21.34 | 22.24 | —     |
|               |                           | 6.48 | 6.51 | 8.10 | 8.18 | 9.19 | 10.18 | 11.33 | 12.24 | 13.33 | 14.27 | 15.32 | 16.17 | 17.39 | 18.33 | 19.18 | 20.29 | 21.34 | 22.24 | —     |

## Autobuslijnen Oostende-Brugge

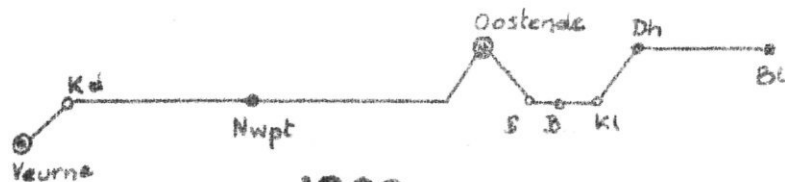
Vanaf 15 Januari en de uurtabel door hun gewijzigd worden zoals hieronder aangeduid:  
De autobus uit Oostende naar Brugge om 7.15 en van Brugge naar Oostende om 8.30 zal alleenlijk nog rijden op de Zaterdag en Dinsdagen.  
De autobus welke om 17.05 uit Oostende naar Brugge vertrekt, en om 18.30 uit Brugge naar Oostende zal alleenlijk nog rijden op de Vrijdagen en Zondagen.  
De nieuw gewijzigde uurtabel is vastgesteld.

|                               |                        |      |       |       |       |                                 |      |       |       |       |
|-------------------------------|------------------------|------|-------|-------|-------|---------------------------------|------|-------|-------|-------|
| Oostende                      | { Marie-Josephiants .. | 7.25 | 9.25  | 13.36 | 17.05 | Brugge statie .....             | 8.30 | 11.50 | 15.30 | 18.33 |
| Voorhaven .....               | Vandersweeplaaits ..   | 7.30 | 9.30  | 13.40 | 17.10 | Oostendische poort .....        | 8.35 | 11.55 | 15.35 | 18.37 |
| Brutsche Steenweg .....       | X                      | 7.33 | 9.33  | 13.43 | 17.13 | Sint-Pieters op den Dijk .....  | 8.39 | 11.59 | 15.38 | 18.31 |
| Blauwe Sluis .....            | X                      | 7.36 | 9.36  | 13.46 | 17.16 | Meeterkerke .....               | 8.43 | 12.03 | 15.43 | 18.43 |
| Clemenskerke .....            | X                      | 7.39 | 9.39  | 13.49 | 17.19 | Stroelen Haan .....             | 8.46 | 12.06 | 15.46 | 18.46 |
| Houttave .....                | X                      | 7.44 | 9.44  | 13.54 | 17.24 | Houttave .....                  | 8.50 | 12.10 | 15.50 | 18.50 |
| Stroelen Haan .....           | X                      | 7.50 | 9.50  | 14.00 | 17.30 | Clemenskerke .....              | 8.56 | 12.16 | 15.55 | 18.56 |
| Meeterkerke .....             | X                      | 7.54 | 9.54  | 14.04 | 17.34 | Blauwe Sluis .....              | 9.01 | 12.21 | 16.01 | 19.01 |
| Sint-Pieters op de Dijk ..... | X                      | 7.57 | 9.57  | 14.07 | 17.37 | Brutsche Steenweg .....         | 9.04 | 12.24 | 16.04 | 19.04 |
| Oostendische poort .....      | X                      | 8.02 | 10.02 | 14.12 | 17.42 | Neorhaven .....                 | 9.07 | 12.27 | 16.07 | 19.07 |
| Brugge statie .....           | X                      | 8.10 | 10.10 | 14.20 | 17.50 | Oostende { Vandersweeplaaits .. | 9.10 | 12.30 | 16.10 | 19.10 |
|                               |                        |      |       |       |       | Oostende { Marie-Josephiants .. | 9.14 | 12.34 | 16.14 | 19.14 |

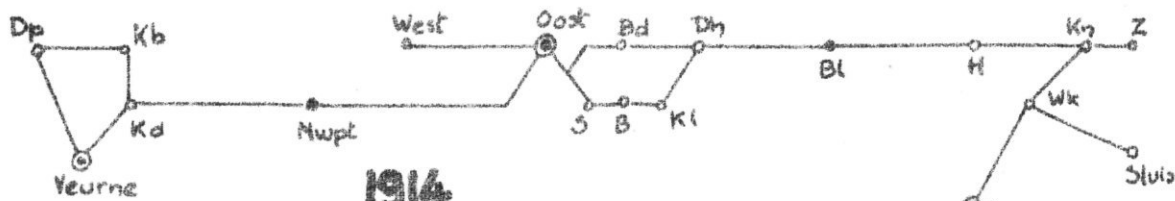
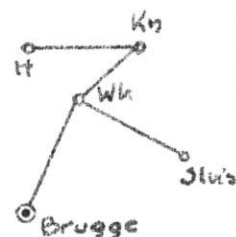
X = Stilstaan op aanvraag.



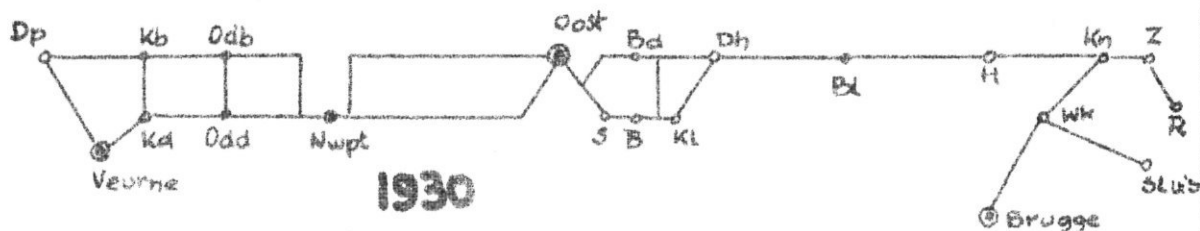
1886



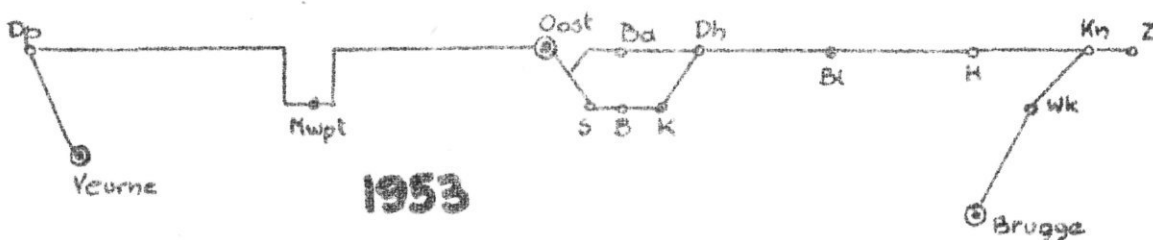
1890



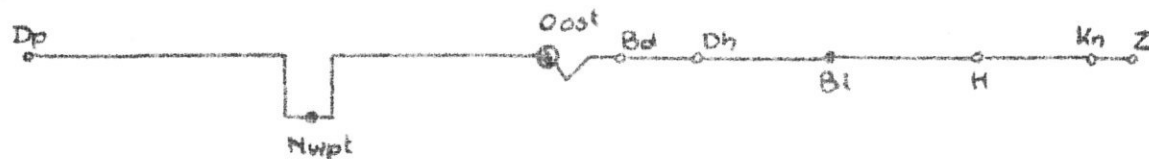
1914



1930



1953



1974

- |                     |                   |                    |                         |
|---------------------|-------------------|--------------------|-------------------------|
| Oost: Oostende      | Dh : De Haan      | R: Retranchement   | Kb : Koksijde-bad       |
| S : Sas-Slijkens    | Bl : Blankenberge | Wk: Westkapelle    | Dp : De Panne           |
| B : Bredene-dorp    | H : Heist         | West: Westende     | Oad: Oostduinkerke dorp |
| Bd : Bredene-duinen | Kn : Knokke       | Nwpt: Nieuwpoort   | Odb: " " " bad          |
| Kl : Klemkerke      | Z : Zoute         | Kd : Koksijde-dorp |                         |

# Ontwikkeling v.d. kusttram Bijlage nr.14



