

De Kusttram, 125 jaar erfgoed!

Mieke Renders

cv Lichte Cavalerie, Gelijkheidstraat 68, 8400 Oostende



■ Paardentram te Knokke in 1904 (collectie Pierre De Meyer)

In 2010 viert de Kusttram haar 125^{ste} verjaardag. Op 5 juli 1885 reed in aanwezigheid van Leopold II voor het eerst een stoomtram van Oostende naar Middelkerke Dorp. Het was lang wachten geweest op deze 'boerentram' die de dorpen van de polders verbond met enkele badplaatsen die reeds over een treinstation beschikten. Vandaag is de Kusttram nog steeds een van de belangrijkste iconen van de Belgische kust en het kusttoerisme. Het project '125 jaar Kusttram' plaatst diverse aspecten van dit bijzonder stukje rijdend erfgoed in de kijker.



■ Stoomtram met locomotief te Knokke in 1930 (collectie Dirk Eveleens Maarse)



In 1886 was de eerste kusttramlijn van Oostende naar Middelkerke-Nieuwpoort (uit 1885) in westelijke richting verlengd tot in Veurne en in oostelijke richting tot Blankenberge. Zoals overal in ons land vormden deze “buurtspoorwegen” een welgekomen aanvulling voor het reeds bestaande treinsporennet (collectie Centrale Bibliotheek Leuven)

De pioniersjaren

De trein naar zee

België bezit een van de dichtste transportnetwerken ter wereld. Al vroeg in de 19^{de} eeuw ontstonden nieuwe waterwegen, treinverbindingen en buurtspoorwegen die de diverse steden met elkaar verbonden en de toegankelijkheid van het platteland aanzienlijk verbeterden. In 1835 reed de eerste trein tussen Brussel en Mechelen en al gauw volgde een verbinding tussen Brussel en Oostende: op 28 augustus 1838 van Brugge naar Oostende en vanaf 2 september 1838 begon de uitbating van het volledige spoortraject Brussel-Oostende. Een kwart-eeuw lang was de Koningin der Badsteden de enige plaats aan de kust geweest met een treinstation, maar in 1863 en in 1869 volgden ook Blankenberge en Nieuwpoort, en in 1868 werd de spoorlijn van Blankenberge doorgetrokken tot Heist. Toeristen die naar Knokke wilden, werden afgehaald met de koets aan het station van Heist - vanaf 1885 op de plaats van het huidige infokantoor. Knokke zou pas in 1890 rechtstreeks bereikbaar zijn vanuit het binnenland door de aanleg van de tramlijn Brugge-Westkapelle-Knokke-Heist. Voor een eigen treinstation moest het wachten tot 1926.

Eerste Kuststoomtram in 1885

De loodrechte verbindingen tussen kust en binnenland waren al vroeg klaar. Een laterale ontsluiting tussen de verschillende dorpjes in de duinen en aan het strand ontbrak echter. Niet enkel de toeristen maar ook de landbouw en de industrie hadden dringend behoefte aan een goedkoop vervoermiddel om hun afzet te vergemakkelijken en te vergroten. Reeds in de jaren 1870 ontstond dan ook het idee om een kleinschalig netwerk van buurtspoorwegen aan te leggen. Het wetsvoorstel zou uiteindelijk pas in 1884 goedgekeurd worden, samen met de oprichting van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB). In juni 1885 begon men met de aanleg van een tramspoor tussen Oostende en Middelkerke, dat feestelijk werd ingewijd op 5 juli van dat jaar. De krant *L'Echo d'Ostende* van 9 juli 1885 beschreef uitvoerig de feestelijkheden van deze inwijding. Een maand later werd de tramverbinding al doorgetrokken naar Nieuwpoort. Het waren de Belgische staat, de provincie en de betrokken gemeenten die het kapitaal voor deze aanleg bijeenbrachten. Zelfs enkele particulieren financierden mee aan de lijn Oostende-Middelkerke-Nieuwpoort, een project met een prijskaartje van ruim 700.000 frank. Ook alle volgende

projecten steunden op zowel overheidsgeld als privé-kapitaal.

De Kusttram kende een groot succes en beetje bij beetje werd het Kusttramnet verder uitgebreid. Eerst werd in 1886 de lijn Oostende-Nieuwpoort verlengd tot in Veurne, in 1888 ging ze zelfs tot in Ieper. In 1901 bereikte de Kusttram via Veurne nu ook Koksijde en De Panne. Vanaf 1886 legde de NMVB ook een verbinding naar de oostkust aan. In dat jaar opende de lijn Oostende-Blankenberge, op vraag van de toenmalige directeur van het Blankenbergers Casino die goud zag in de aanleg van deze tramlijn en toeristen naar zijn casino wou lokken. De tramlijn zou een zegen zijn voor de inwoners van de gemeente en voor alle zelfstandigen.

“Le littoral” of de elektrische tram

Een geladen race tegen de tijd

De eerste Kusttram - in de volksmond de “Vicinal” genoemd - was een stoomtram. Langzaam aan begon nu ook de idee van een elektrische tram te circuleren. In 1895 ondertekenden de Belgische staat en Kolonel John Thomas North een verdrag waarin onder andere stond dat kolonel North een elektrische buurtspoorweglijn mocht aanleggen en

uitbaten tussen Oostende en Middelkerke. Het hoeft niet te verwonderen dat dit initiatief op heel wat protest stootte van de betrokken gemeenten en de provincie. Als aandeelhouders in de NMVB zagen zij de elektrische tram immers als grote concurrent. Desondanks werd de *Compagnie du Tramway électrique d'Ostende-Littoral* opgericht. Ondertussen deed de NMVB zijn uiterste best om de nieuwkomer de loef af te steken en toch als eerste een elektrische tram te laten rijden. Uiteindelijk was het ook de NMVB die op 29 juni 1897 op het stadsnet van Oostende de eerste elektrische tram mocht inwijden. Pas drie weken later - op 19 juli 1897 - volgde de *Compagnie Ostende-Littoral* met de plechtige opening van de eerste elektrische Kusttramlijn. Dit waren tevens de eerste sporen aangelegd in de huidige Kusttrambeding!

De Kusttram en de uitbouw van een elektriciteitsnet

De nieuwe elektrische tram had vrij veel voordelen tegenover de stoomtram: het nieuwe voertuig zette veel sneller aan en haalde een snelheid van meer dan 30 km per uur. Ook het traject van de nieuwe tram hield een belangrijke vernieuwing in. Omdat het grotendeels tussen duinen en zee liep, kon men vanaf nu genieten van een prachtig uitzicht. Bovendien had de *Compagnie Ostende-Littoral* prachtige wagens met open zomerrijtuigen. Al gauw stond deze tram bekend als "de tram van de rijken", ook al omdat ze stopte vlak voor de deur van de renbaan in Oostende waar de rijkere klasse graag zijn tijd doorbracht. De eerste uitbreidingen van de lijn volgden in het begin van de 20^{ste} eeuw: in 1903 werd de lijn Oostende-Middelkerke verlengd tot in Westende. In 1909 reed de eerste elektrische tram op de lijn tussen Oostende en Blankenberge en in 1912 werd de lijn doorgetrokken tot in Knokke. Vanuit Oostende kwamen er ook elektrische tramlijnen naar Diksmuide en naar Brugge. De dorpen waren meestal zeer blij met de aanleg van de elektrische tram, niet in het minst omdat op die trajecten ook de elektriciteit werd ingevoerd en de dorpen op het elektriciteitsnet konden aansluiten. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de EBES - de voorloper van Electrabel, die de elektriciteit leverde voor de trams - aan de kust het levenslicht zag.

VLucht- en bevoorradingsinstrument tijdens de Wereldoorlogen

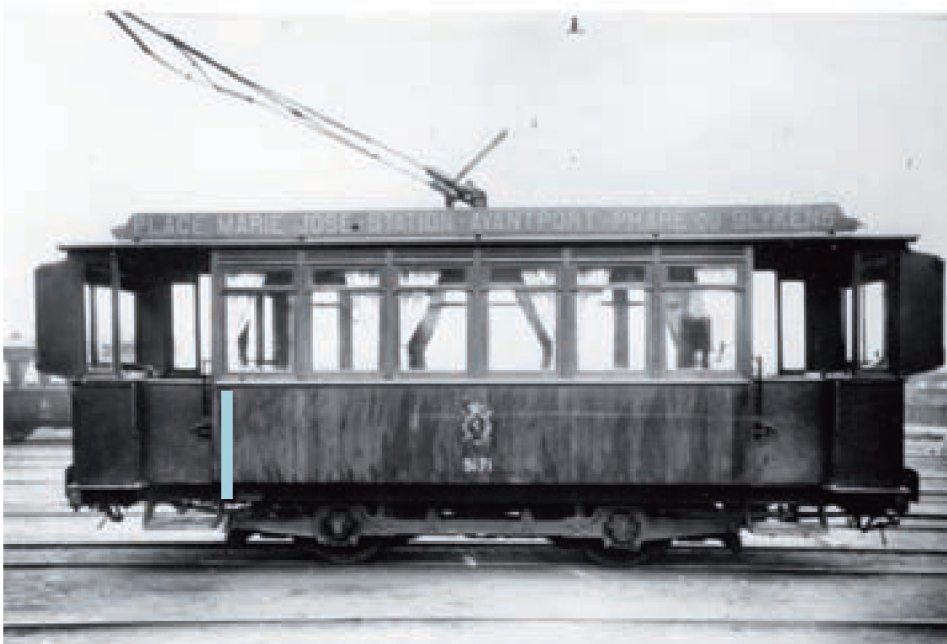
De Kusttram kende een intensief gebruik in beide wereldoorlogen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog was het Kusttramtraject in twee delen gesplitst. De tramlijnen van de Nederlandse grens tot aan de IJzer liepen door bezet gebied en kwamen onder het beheer van het Duitse leger te staan. Ze speelden een belangrijke rol bij de bevoorrading van soldaten en burgers. Daarnaast waren er de tramlijnen achter het



■ Raversijde omstreeks 1905, met elektrische tram, type North (collectie Provinciale Bibliotheek Tolhuis, Brugge)



■ In 1912 was het stoomtramnetwerk in de kustprovincie gevoelig uitgebreid. Dé vernieuwing was echter de opkomst van de elektrische tram. Die opereerde in 1897 voor het eerst aan de kust op het stadsnet van Oostende (NMVB) en kort daarna tussen Oostende en Middelkerke. Al gauw zou de volledige kustlijn zijn eigen elektrische tramtraject kennen (collectie Centrale Bibliotheek Leuven)



■ Deze foto uit 1919 toont een vroege elektrische tram 'Type Phare'. Dit type reed vanaf 1897 tussen Oostende en Middelkerke en verhuisde na de opkomst van de OB-tram naar het stadsnet van Oostende. Zijn naam dankte hij aan de eindhalte nabij de oude vuurtoren, gelegen t.h.v. het huidige 'Klein Strand' en het monument van de zeelieden (collectie Walter Weyts)



■ Tijdens de oorlogen gebruikten de verschillende legers de trams voor vervoer van goederen, bevoorrading, geneesmiddelen en soldaten. Op deze foto zien we soldaten die te Raversijde goederen en gebruiksvoorwerpen uittladen uit bakwagens (collectie Ronny Van Troostenberghe, Middelkerke)

front. In beide gebieden vervulden de elektrische- en de stoomtrams belangrijke functies. Mensen namen de tram om te kunnen vluchten naar Nederland, Frankrijk of Engeland. Ook het Rode Kruis gebruikte de Kusttram voor het vervoer van gewonde soldaten en burgers. Tijdens de Tweede Wereldoorlog was er minder tramverkeer dan voordien en stond de Kusttram vooral in voor het transport van kolen en voedsel. Door de heersende hongersnoden werden ze regelmatig geplunderd.

Naar een nieuw succesverhaal

Na de Tweede Wereldoorlog kreeg de Kusttram het aanvankelijk zwaar te verduren. Het succes van koning auto en de concurrentie van het bustransport zorgden ook voor een aanpassing van de weginfrastructuur. Waar wegen werden verbreed, dienden nogal wat tramsporen plaats te ruimen voor auto's en bussen. Gevolg: heel wat tramlijnen verdwenen voorgoed uit het landschap. De kustlijn bleef echter als één van de weinige tramlijnen gehandhaafd.

Eind van de jaren 1970 drong een modernisering van het Kusttramnet zich op en begon men met de vernieuwing van de

luchtlijn en de sporen, en met de modernisering van de tractie-onderstations. In het begin van de jaren 1980 sloot de NMVB (had in 1904 de Compagnie Ostende Littoral overgenomen) een overeenkomst met het huidige Bombardier en kocht een reeks van geheel nieuwe 'Light Rail' tramrijtuigen aan.

En in 1991 vloeit de NMVB over in 'De Lijn', die tot op vandaag blijft investeren in een betere kwaliteit en dienstverlening voor de reiziger. Momenteel vervoert de Kusttram meer dan twaalf miljoen reizigers per jaar: inwoners, scholieren, toeristen en gepensioneerden. Hoefst het nog gezegd: de Kusttram is een icoon voor België en voor de kust en draagt bij aan de duurzaamheid en de leefbaarheid van deze regio.





■ De tramhalte "Zeebrugge Môle" tijdens het Interbellum. In die periode reed er op de oude muur van Zeebrugge of Môle een toeristische tram heen en weer over een kort traject van 1408 meter (Kusthistories Middelkerke)



■ Koninklijk Rijtuig van Leopold II, ca. 1900 (collectie Trammuseum, Schepdaal)

Een bijzondere verjaardag

De Lijn viert dit jaar de 125^{ste} verjaardag van de eerste Kusttramrit. In een uitgebreid programma is niet enkel oog voor het rijke verleden, maar wordt ook geknipoogd naar de toekomst. Het feestprogramma omvat onder andere een tentoonstelling, een publicatie, tramrestauraties, een heuse trampoline, een project mondeling erfgoed, etc. Voor de uitwerking van het project kan De Lijn rekenen op de steun van de provincie West-Vlaanderen en Europa.

De tentoonstelling... met koninklijke baard

De tentoonstelling in de Venetiaanse Gaanderijen in Oostende vertelt verleden en toekomst van de Kusttram aan de hand van vijf thema's: sporen, tussenstops, mensen, zichten en bestemmingen. Naast de traditionele geschiedenis komen ook de verhalen van de mensen die op de Kusttram werkten aan bod of de passie van verzamelaars die de hand proberen te leggen op alles wat met de Kusttram te maken heeft. Ook de vraag naar

de rol van de Kusttram binnen het concept van duurzame mobiliteit krijgt aandacht. Een van de pronkstukken op de tentoonstelling is het koninklijk rijtuig. De band tussen de kust, het Belgisch koningshuis in het algemeen en Leopold II in het bijzonder is genoegzaam bekend. Marc Reynebeau schreef hierover: *"Over de Kusttram is bekend wie hier aan het dromen is geweest: koning Leopold II. In zijn tijd, de late negentiende eeuw, was de kust nog een achtergebleven en verwaarloosde uithoek van het land. Het was zijn droom om die 'als een goudmijn te ontginnen' - hij was nu eenmaal een Macher. De kustlijn zou één agglomeratie worden, doorsneden door een centrale boulevard die er ook is gekomen, de Koninklijke Baan, integraal bereikbaar gemaakt voor iedereen door wat vandaag de Kusttram is".* Leopold II liet in 1900 een koninklijk rijtuig vervaardigen en reed er ook zelf in. Het rijtuig bleef bewaard als één van de pronkstukken op de transite in Schepdaal, werd gerestaureerd en wordt voor de tentoonstelling naar Oostende overgebracht.

De publicatie *De Kusttram: een veelzijdige kijk op de ontwikkeling van de Belgische Kust* bundelt veertien thematische teksten over de ontwikkeling en de rol van de Kusttram. Wetenschappelijke essays over onder andere de historische ontwikkeling, de wisselwerking met het toerisme, de architectuur, de design en de toekomstige ontwikkelingen worden verlevendigd met historisch beeldmateriaal en kaarten, een fotoreportage van Michiel Hendryckx en teksten van Bernard Dewulf en Marc Reynebeau.



Michiel Hendryckx

Historische tramstellen in de kijker

De historische tramstellen zelf, het rijdend erfgoed bij uitstek, krijgen ook heel wat aandacht. Op 12 juni 2010 reed een historische trampoline van Westende-Bad naar Oostende. Erfgoed Vlaanderen en Meta vzw doen al jaren belangrijke inspanningen voor de restauratie van historische trams. Alle tramstellen in de parade hebben ooit aan de kust gereden, hetzij om de dienstregeling te verzekeren, hetzij in proefritten voor binnen- en buitenland. Het gaat zowel om goederen-trams als om trams voor personenvervoer. Tijdens de zomermaanden zijn een aantal historische trams ook te bewonderen in de oude stelplaats in De Panne.

Ook het erfgoed langs de Kusttramroute wordt tastbaar gemaakt. Op cruciale plaatsen verrijzen bakens die de rijkdom van de betreffende plek illustreren. Toevallige passanten en wachtende reizigers kunnen er zo in contact komen met het rijke erfgoed, de geschiedenis van de tram en toekomstige ontwikkelingen. Onder de titel 'De zaak Malchance' worden jong en oud dan weer geprikkeld om met de Kusttram een 'trammysterie' op te lossen. De zoektocht leidt je langs verschillende badplaatsen, doet je tramstations ontdekken en maakt het kusterfgoed tastbaar.

Meer informatie over '125 jaar Kusttram': www.delijn.be/125jaarkusttram.

