

## DE STADSTRAM VAN OOSTENDE

Volgend jaar zal het al veertig jaar geleden zijn dat de eigenlijke Oostendse stadstram werd afgeschaft. Ik bedoel daarmee de tram die door de Oostendenaars stadstram werd genoemd. De trams van de Vuurtoren, van 't Sas, en later van de Vismijn, waren geen stadstrams voor de Oostendenaars. Toch liepen de trams naar de Vuurtoren en de Vismijn uitsluitend op het grondgebied van de stad Oostende. Alleen de tram van 't Sas liep vanaf de Voorhavenbrug op het grondgebied van de gemeente Bredene.

Laat ik het hier hebben over de eigenlijke stadstram die vooral in de beginjaren een moeizaam bestaan heeft gekend. De stadstramlijn is ontstaan samen met en in het kader van de eerste buurttramlijn van Oostende naar Middelkerke op 5 juli 1885.

Het is bekend dat voor het aanleggen van buurtspoorwegen, die heel het Belgisch grondgebied zouden doorkruisen, in 1885 bij wet de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.) werd opgericht. Op 1 januari 1891 werd de N.M.V.B. in het kader van de staatshervorming opgedoekt. In Vlaanderen ging toen de Vlaamse Vervoermaatschappij (V.V.M.) van start, beter gekend als "De Lijn". Elke lijn die van in het begin werd aangelegd had haar eigen kapitaal, samengebracht door de Staat, de provincies en de gemeenten die door deze lijn zouden doorlopen worden. Dat kapitaal werd aangewend voor de spoorinstallaties, de stelplaatsen, stapelplaatsen en bestuursgebouwen en ook voor het rollend materieel. Elke lijn had zo zijn getal stoomlocomotieven, platte wagens, bakwagens en gesloten wagens voor het vervoer van goederen, en ook zijn getal reizigerswagens 1e klas, 2e klas, of gemengd 1e en 2e klas, en een klein aantal pakwagens voor het vervoer van colli en reisgoed.

### **De stoomtram als stadstram.**

Aanvankelijk had men in Oostende gedacht aan een stadslijn die 's zomers door paardentractie zou uitgebaat worden. Maar toen men aan het oorspronkelijk project van de stoomtramlijn Oostende-Middelkerke een omloop rond de stad toevoegde om de vismijn, de grote hotels en het Kursaal te bedienen, ontstond meteen de stadslijn als onderdeel van de stoomtramlijn naar Middelkerke (nadien verlengd tot Nieuwpoort en Veurne). Zo werd op dezelfde 5 juli 1885 de stadslijn ingereden met stoomtractie.

Het beginpunt van de stadsomloop lag op de Keizerskaai (Vindictivelaan sinds mei 1919) op de hoek van de Kapellestraat. Verder werden de Visserskaai, de Zeedijk (Albert I-Promenade sinds augustus 1934), de Van Iseghemlaan, de Torhoutsesteenweg en de Zuidlaan (Alfons Pieterslaan sinds 31 mei 1912) gevolgd om zo terug op de Keizerskaai te komen. Die omloop was enkelsporig behalve op de Keizerskaai waar er twee sporen lagen. Op de stadsomloop waren de secties en de vervoerprijzen de volgende bij vertrek aan de Kapellestraat :

naar :	eerste klas	tweede klas
Vismijn	0,15	0,10
Havenhoofd (Langestraat)	0,15	0,10
Vlaanderenstraat	0,20	0,15
Kursaal	0,25	0,20
Petit Paris	0,30	0,25
Constantinopelstraat	0,35	0,30
Station (=Kapellestraat)	0,40	0,35

Hierbij een paar verklaringen. De Constantinopelstraat werd in mei 1919 omgedoopt tot Ieperstraat. Dat de halte "station" aan de Kapellestraat was, is gemakkelijk te verklaren als men bedenkt dat het spoorwegstation van Oostende toen gelegen was langs de overkant van het tweede handelsdok (nu Mercatordok) met toegang langs het Van der Sweeplein (Ernest Feysplein sinds maart 1945).

Voor een goed begrip moet nog gewezen worden op het volgende. De N.M.V.B. liet, zoals gezegd, de spoorlijnen aanleggen, de stelplaatsen, enz... bouwen, en bestelde de rytuigen bij de verschillende constructiewerkhuizen, maar de N.M.V.B. baatte de lijnen zelf niet uit. De uitbating werd verpacht aan maatschappijen die daarvoor belangstelling hadden en die het meest profijt opleverden voor de N.M.V.B. Voor Oostende-Nieuwpoort, inbegrepen de stadslijn, en alle latere kustlijnen was dat de "Compagnie générale des Railways à voie étroite", die de uitbating afstond aan de "Société anonyme des Railways économiques de Liège-Seraing et extensions" (R.E.L.S.E). Op de stadslijn mocht die maatschappij 85% afhouden op de bruto ontvangsten.

De stadslijn werd -zoals vermeld- op zondag 5 juli 1885, dag van de plechtige zeewijding in Oostende, ingewijd en op maandag 13 juli ging ze definitief van start met stoomtractie. Na het seizoen, waarschijnlijk op 15 september, werd de dienst stilgelegd. Hij herbegon op 15 juli 1886 en eindigde op 15 september met afreizen om de 15 minuten. Tussen 16 september en 15 oktober 1886 werd alleen het traject Petit Paris-Visserskaai uitgebaat en dan was het weer gedaan tot het volgende seizoen. We kunnen het ons nog nauwelijks voorstellen hoe na 15 september de Zeedijk, de Van Iseghemlaan en de aanpalende straten doods en verlaten waren. Het Kursaal was gesloten, alle grote hotels waren dicht en de vensters afgeschermd met planken van beneden tot boven.

In het voorjaar 1888 werd er een spoor gelegd op de Rogierlaan voor de stoomtram naar Blankenberge. Het is niet zeker dat de stadstram, die alleen in de zomermaanden de stadsomloop bereed, ook de weg langs de Rogierlaan volgde.

### **De elektrische stadstram met accu's.**

Toen in januari 1895 een conventie werd ondertekend tussen de Belgische Staat en kolonel John Thomas NORTH, een persoonlijke vriend van Koning Leopold II, begon de R.E.L.S.E. zich zorgen te maken. In de conventie stond o.m. dat kolonel NORTH de concessie kreeg voor de aanleg en de uitbating van een buurtspoorweglijn *met elektrische tractie* tussen Oostende en Middelkerke. Die lijn zou tussen Mariakerke-Bad en Middelkerke-Bad langs de zee op de rand van

de duinen lopen. Toen was daar nog geen sprake van een rijweg. Die werd, tussen de Dorpsstraat in Mariakerke en de inkom van Middelkerke, pas aanbesteed op 23 april 1908. De concessie van die lijn werd op 11 maart 1897 toegekend aan de "Compagnie du Tramway électrique d'Ostende-Littoral", ook kortweg de "Compagnie North" genoemd. De inwijding greep plaats op maandag 19 juli 1897.

Het waren elektrische trams die met een trolley DICKINSON ( een buigzame verende stang met wielje) de stroom afnamen van een luchtlijn. Dat was een grote concurrentie en een ware uitdaging voor de N.M.V.B. die nog altijd traag en gezapig langs de Nieuwpoortsesteenweg met haar stoomtrams voortkroop.

De pachtende maatschappij R.E.L.S.E. reageerde door op de stadslijn van Oostende ook elektrische trams in te leggen. Op 1 juni 1897 was de zomerdienst op de stadslijn weliswaar hervat met de stoomtram, waarbij toen de Rogierlaan werd gevolgd, maar op 29 juni 1897 greep de officiële inwijding plaats van de elektrische stadstramlijn met accurijsuigen. Het ging hier om trams zonder luchtlijn, waarvan de motoren hun stroom kregen uit accumulatoren. De luchtleidingen van de trams van de Compagnie North, die op vele plaatsen door palen gedragen moesten worden, kregen om esthetische redenen veel kritiek. De R.E.L.S.E. moest het dus beter doen, zonder luchtlijnen.

De genodigden werden om 11 uur aan het station ontvangen en met een speciale tram naar de stelplaats van de Nieuwpoortsesteenweg gevoerd. Daar werd een bezoek gebracht aan de installaties voor de lading van de accu's. Met twee rijtuigen werd er vervolgens naar Middelkerke gereden, waar een receptie werd aangeboden in het salon van het tramstation. Vervolgens werd er terug naar Oostende gereden en, na de rondrit van de stad, werd gestopt aan het Kursaal. Van daar ging men te voet naar het "Splendid Hotel" waar een prachtig banket werd opgediend bij de tonen van een orkest onder leiding van PIERKOT, leraar aan de Muziekacademie.

De gewone dienst begon op 1 juli 1897. De tarieven werden vastgesteld bij Ministerieel Besluit van 21 juni 1897 en bepaald op 0,05 frank per sectie, met een minimum van 0,10 frank. De sectieïndeling was de volgende : Kursaal-Rogierlaan / Rogierlaan-Kappellestraat / Kappellestraat-Staketsel / Staketsel-Kursaal.

De vier rijtuigen (later aangevuld met een vijfde experimenteel rijtuig), die door de R.E.L.S.E op de stadslijn werden ingezet, waren van het type "Métallurgique" omdat ze gebouwd waren door de "Ateliers métallurgiques" in Nijvel. Het waren smalle rijtuigen met overlans geplaatste houten banken met de rugleuningen tegen de vensters, plaats biedend aan 24 reizigers. Ze hadden langs weerszijden vijf vensters waarvan het middelste het grootste was. Zoals toen gebruikelijk was hadden die rijtuigen geen windschermen. Voor- en achteraan droegen ze boven de buffer een typische klokvormige koperen bel, waardoor ze spottend "petrolkarren" werden genoemd.

Op maandag 9 augustus 1897 kwamen het College van Burgemeester en Schepenen en verscheidene gemeenteraadsleden van Gent, onder leiding van burgemeester BRAUN, hier de nieuwe elektrische installaties bekijken in de stelplaats van de Nieuwpoortsesteenweg. Ze waren daarin bijzonder

geïnteresseerd omdat dezelfde maatschappijen de pacht hadden bekomen voor de uitbating van de Gentse tramlijnen met accurijsuigen. Een banket werd opgediend in het "Hôtel d'Allemagne", uitgebaat door August STRACKE.

Op 1 juli 1898 begon men opnieuw te rijden op de stadslijn met accutrams.

In juni 1899 legde de N.M.V.B. het plan voor om de stadsomloop volledig op dubbel spoor te brengen en dat werd goedgekeurd in de gemeenteraad van 8 augustus 1899. Het enkel spoor, dat op de meeste plaatsen langs de stoep liep, werd naar het midden toe van de rijweg verschoven en ontdubbeld. Op de Keizerskaai, tussen de Christinastraat en het Handelsplein (nu ongeveer het SS. Petrus- en -Paulusplein), lagen er al twee sporen. Het spoor langs de kant van de dokken was van de N.M.V.B. en het andere was van de Compagnie North.

Op 1 juli 1900 kon de stadslijn opnieuw van start gaan en nu kon de omloop in beide richtingen bereden worden over het Kursaal, de Rogierlaan, de Zuidlaan, de Keizerskaai, de Visserskaai, de Zeedijk, het Kursaal. Ook de volgende jaren werd er met de exploitatie van de stadslijn aangevangen begin juli. In augustus 1904 werd de Rogierlaan verlaten en er werd weer gereden langs Petit Paris over een enkelsporige bocht, die het dubbel spoor op de Torhoutsesteenweg verbond met het dubbel spoor op de Zuidlaan. Met de inzet van de zomerdienst 1905 werd er niet meer in beide richtingen rond de stad gereden, maar slechts in één richting. Daarenboven werd de dienst verdergezet tot 1 oktober 1905. Vanaf 's anderendaags 2 oktober werd er op de stadslijn nu voor het eerst ook een winterdienst verzekerd tussen de Koninginnelaan en de Langestraat langs de Zuidlaan, de Keizerskaai en de Visserskaai, en dat tussen 08.00 uur 's morgens en 20.00 uur, om de 20 minuten in beide richtingen. Met ingang van de zomerdienst 1906 werd er weer rond de stad gereden en in 1907 begon de zomerdienst zelfs al op 1 juni.

### **De elektrische stadstram met luchtlijn.**

Blijkbaar was de exploitatie met accutrams, eerst het neusje van de zalm, toch niet zo ideaal, want de vier rijtuigen "Métallurgique" werden nu omgebouwd en uitgerust met een sleepbeugel, om vanaf 28 juni 1908 de stroom af te nemen van draden die op de stadslijn waren gespannen. Die rijtuigen werden toen ook voorzien van windschermen, maar de platforms bleven langs de zijanten op en waren alleen voorzien van lage draaiende poortjes. Deze ombouwwerken werden verricht door de "Société anonyme du Chemin de fer électrique d'Ostende-Blankenberghe et extensions" (C.F.O.B.E.), die in 1905 de pacht van de kusttramlijnen van de R.E.L.S.E had overgenomen. Nadat in 1904 een overeenkomst was gesloten tussen de Compagnie North en de N.M.V.B. om de elektrische tramlijn met bovenleiding Oostende-Middelkerke-Westende, samen met het rollend materieel, af te kopen, was ook daar de uitbating door de C.F.O.B.E. begonnen op zaterdag 10 juni 1905.

Waarschijnlijk werd met het aanbrengen van de luchtlijn in 1908 ook het vijfde experimenteel rijtuig "Métallurgique" naar Oostende gebracht. Nu werd er op zondag en maandag 's avonds gereden tot middernacht en op dinsdag tot 22.00 uur. De winterdienst werd nu verzekerd door twee rijtuigen die in dezelfde richting rond de stad reden tussen 08.00 uur en 20.30 uur. Aan Petit Paris draaiden ze in naar de Nieuwpoortsesteenweg waar inmiddels een dubbel spoor

was aangebracht in 't midden van de weg, tussen de Koninginnelaan en de Steenbakkersstraat. Van daar was het een enkel spoor langsheen de stelplaats dat onder stroom stond tot aan de Duivenhokstraat, ongeveer waar de ingang was naar de toen in opbouw zijnde nieuwe stelplaats.

Met ingang van 1 januari 1911 kocht de N.M.V.B. de vijf rijtuigen "Métallurgique" over van de C.F.O.B.E. en gaf ze de nummers die op dat ogenblik in het nummeringsstelsel van de N.M.B.S. pasten. Zo kregen die rijtuigen de nummers 9480 tot 9484 in plaats van de vroegere nummers 1 tot 5.

### **Eerste uitbreidingen van de eigenlijke stadslijn**

Na W.O. I werd de dienst op de stadslijn pas gedeeltelijk hernomen in december 1920. Vanaf maart 1921 werd er heen en terug gereden tussen de stelplaats en de Nieuwstraat en op 15 mei 1921 werd de dienst rond de stad in beide richtingen hervat.

In april 1923 werd er op de Torhoutsesteenweg, tussen de Koniginnelaan en de Elisabethlaan, een tweede spoor gelegd naast het reeds bestaande spoor van de tram van Diksmuide en dat traject werd geëlektrificeerd. Het dubbele spoor, dat al bestond op de Torhoutsesteenweg tussen Petit Paris en het Leopold I Plein, werd nu met een enkel spoor, lopend over Petit Paris, verbonden met het bestaande enkel spoor van de tram van Diksmuide, waarnaast nu een tweede spoor was gelegd tot aan de Elisabethlaan. De verlenging van de stadslijn tot aan de Elisabethlaan werd ingewijd op dinsdag 14 augustus 1923. Afspraken werden gemaakt om het enkelsporige deel over Petit Paris te berijden tussen de Edmond Laponstraat en de Koninginnelaan.

Om aan de uitbreiding van het stadsnet het hoofd te bieden kwamen in 1924 vier rijtuigen type "Seneffe" uit Leuven naar Oostende. Die waren voorzien van dwarsbalken met twee zitplaatsen langs de ene en één zitplaats langs de andere kant van de middengang. Er was een afdeling 1e en een afdeling 2e klas met een schuifdeur ertussen. Dat onderscheid werd op de stadslijn van Oostende niet in acht genomen. Tientallen trams van dat type liepen ook in de andere Belgische steden. Ze hadden ook langs weerskanten vijf zijramen waarvan het middelste groter was dan de vier andere. De buffers liepen over de volledige breedte van het rijtuig.

Ook langs de Nieuwpoortsesteenweg werd de stadslijn in het voorjaar 1927 op dubbel spoor gebracht dat in het midden van de rijweg werd gelegd en geëlektrificeerd tussen de Steenbakkersstraat en de Frankrijkstraat (Rozenlaan sinds 1938). De stadstram liep nog wel een eindje verder op het enkel spoor van de stoomtram naar Veurne tot aan het voorlopig kerkje ("de barak") bij de Ruslandstraat (nu Lijsterbeslaan), waar nu een lagere afdeling van het O.L.V.-College is gevestigd. Op zaterdag 18 juni 1927 werd de zo lang verwachte verlenging van de stadslijn naar Mariakerke-Bad in gebruik genomen.

Nog verscheidene andere tramtypes werden rond die tijd naar Oostende overgebracht waarop ik binnen het bestek van deze bijdrage niet verder kan ingaan. Ik wil alleen de vier rijtuigen van het type "Liège" vermelden die hier toekwamen rond 1929-1930. Weldra werden ze hier omgebouwd tot moderne stadstrams en in juni 1932 kwamen ze in dienst. Het waren de eerste rijtuigen

met grote platforms die konden afgesloten worden met schuifdeuren. langs weerskanten waren er 4 even grote zijramen. De met riet beklede zetels stonden overdwars met langs weerskanten van de middengang twee zitplaatsen. In de jaren 1938-1940 werden de vier rijtuigen "Seneffe" naar dit model omgebouwd, en onmiddellijk na W.O. II ook nog de 5 rijtuigen "Métallurgique". Die 9 rijtuigen hadden een front dat in de bovenste helft licht hellend was en langs weerszijden hadden ze slechts 3 even grote zijramen. Binnenin waren er met riet beklede zetels met twee zitplaatsen langs de ene en slechts één zitplaats langs de andere kant van de middengang.

Langs de Nieuwpoortsesteenweg werd de enkelsporige stoomtramlijn verder onder stroom gebracht tot aan de Dorpsstraat. Dat gebeurde in twee fasen : op 23 april 1932 tot aan de Distellaan en, na het seizoen, op 8 november 1932 tot aan de Dorpsstraat. Vanaf 20 mei 1933 werd het nummer 6 ingevoerd met oranje plaat voor de trams die tot aan de Dorpsstraat reden. De bestaande stadslijn droeg het nummer 5 met groene plaat sinds de nummering van de kustlijnen in september 1923 werd ingevoerd. In 1938 reden er op de stadslijnen maximaal 16 rijtuigen met 3 rijtuigen in reserve.

Toen op 10 mei 1940 de oorlog over ons land kwam ging de stadstramdienst normaal verder. Toen op woensdagavond 15 mei zware bommen in de buurt van het Kaaistation terechtkwamen, werd alle tramverkeer op de Visserskaai onmogelijk, maar toch reed men nog altijd waar het mogelijk was. Zo ging het in feite gedurende heel het verder verloop van de oorlog. De stadstram bleef rijden en waar het niet ging, keerde hij terug.

Vanaf de eerste dagen na de capitulatie, in de nacht van 27 op 28 mei 1940, verschenen de trams terug op de stadslijnen. De nieuwe uurregeling van 29 juni 1940 maakte bekend dat er om de 12 minuten een tram zou rijden op de lijn 5, en om de 24 minuten op de lijn 6. Op 26 juli 1940 werd aangekondigd dat de stadstram voorlopig niet meer de lus rond de stad zou afleggen. In plaats daarvan zouden twee diensten verzekerd blijven, namelijk Elisabethlaan-Kursaal enerzijds en Mariakerke-Kapellebrug anderzijds. Na enige weken echter werd de stadsomloop opnieuw bereden. In de loop van 1942 werd de stadslus weer onderbroken en vanaf 1 mei 1942 kwamen twee diensten in de plaats : Mariakerke dorp-Kaaistation en Elisabethlaan-Schouwburg. Wegens de afbraakwerken aan het Kursaal, die begonnen op 3 november 1942, werd de lijn Elisabethlaan-Schouwburg ingekort tot aan de Koningstraat. Ten slotte, op 22 april 1944 werd de tram komende van de Elisabethlaan aan Petit Paris afgeleid langs de Alfons Pieterslaan en de Vindictivelaan naar het Kaaistation. Deze lijn kreeg later het nummer 7.

Na de bevrijding van Oostende op 8 september 1944 werden de stadslijnen 5, 6 en 7 gedeeltelijk heropend tot aan het Gerechtshof. Vanaf 21 juli 1945 werd er gereden tot aan het SS. Petrus- en Paulusplein, maar niet verder rond de stad. Pas op 15 april 1946 werden de stadslijnen uitgebaat zoals voor de oorlog, weliswaar met toevoeging van de nieuwe lijn 7.

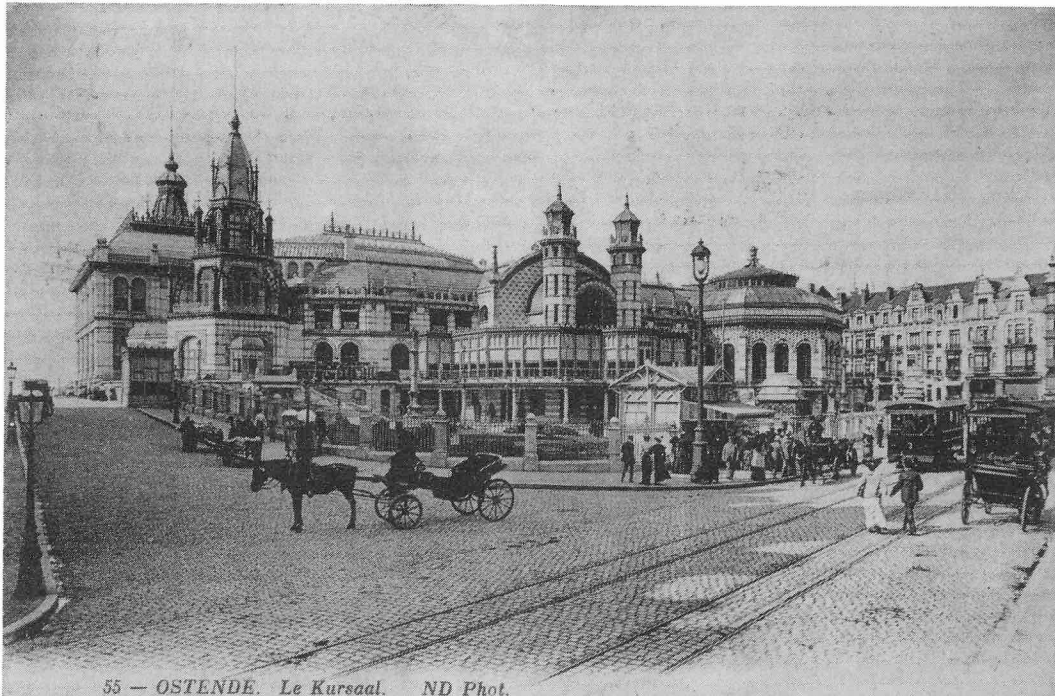
### **De laatste uitbreiding**

In de naoorlogse periode werd er nog één verbetering aangebracht. Het gedeelte enkel spoor tussen de stelplaats van Stene, even voorbij de Mariakerkelaan, en de Steensedijk werd geëlektrificeerd en op 1 januari 1949 door de stadslijnen 5 en 6 in gebruik genomen. Vanaf de Dorpsstraat rond de stad tot aan de Steensedijk bedroeg de afstand ongeveer 8,5 km.

### **De afschaffing van de stadstram**

Al in 1950 begonnen onweerswolken het bestaan van de stadstram te bedreigen. Het stadsbestuur wilde de stadstram zo vlug mogelijk zien verdwijnen uit het stadsbeeld. Onze bestuurders reden nooit met de tram en aan luchtbezoedeling, rijcomfort en stiptheid van de dienst voor de reizigers werd toen geen aandacht besteed. De tram reed in de weg van koning auto en hij moest dus zo vlug mogelijk door autobussen vervangen worden. Dat gebeurde al in 1955. eind januari 1955 kwamen de eerste 5 autobussen toe. Vanaf maandag 14 maart reden er trams én bussen en vanaf 1 april 1955 uitsluitend bussen op de stadslijnen, zogezegd op proef. Maar nog in dezelfde maand april werden de eigenlijke stadstrams, sommige nog maar onlangs omgebouwd, verkocht voor schroot. Weldra werden de luchtlijnen op de stadsomloop afgebroken. De sporen werden uitgebroken naarmate de bestratingen werden vernieuwd. Onmiddellijk na de afschaffing van de stadstrams werden, nog in het voorjaar 1955, de sporen uitgebroken op de Nieuwpoortsesteenweg tussen de Dorpsstraat en de stelplaats. De laatste tramsporen die werden verwijderd lagen op de Visserskaai tussen het SS. Petrus- en Paulusplein en de Langestraat.

Raymond VANCRAEYNEST  
10 april 1994



Een accutram n° 3, type "Métallurgique", aan de Kursaal ca. 1905.  
 Ernaast rechts, gedeeltelijk verstopt door een koets, een stoomtram van de lijn naar  
 Blankenberge. Het wachthuisje werd ca. 1909 overgebracht naar Westende-Bad.



Een omgebouwd rijtuig "Métallurgique", nu met windscherm en sleepbeugel,  
 op de Van Iseghemlaan ter hoogte van de Vlaanderenstraat ca. 1928.  
 Op de buffer staat een vierkante plaat met het lijnnummer.  
 De plaat was lichtgroen met een geel cijfer 5.  
 Welke Oostendenaar heeft geen heimwee naar deze prachtige Schouwburg ?





Tramwasinstallatie van De Lijn