

In het spoor van de Knokse tram

Frieda Devinck

Hoe kon Knokke tot op het einde van de 19de eeuw een rustig en teruggetrokken bestaan leiden?

Heel eenvoudig! Er was noch tram noch trein naar Knokke en zo bleef dit dorpje, omgeven door prachtig woest duinlandschap, het meest onbereikbare plekje aan de oostkust.

Avontuurlijke wandelaars die zich vanuit het naburige Heist door de hoge duinen waagden, ontdekten het afgelegen plaatsje als bij toeval.

De ezel was het eerste transportmiddel door de duinen voor personen en het goederenvervoer gebeurde moeizaam langs de zandwegels met kar en paardenspan. Toen in de jaren 1880 enkele hotels werden gebouwd in Knokke moesten de hotelgasten nog altijd met paard en koets of opgesmukte brik, dwars door de duinen, afgehaald worden aan het treinstationnetje van Heist dat zich rechtover het huidige Heldenplein bevond. Heist, een badplaatsje in wording, had al sinds 1868 een treinverbinding met Brugge via Blankenberge.

Stoomtram haalt Knokke uit isolement.

België bezat in 1870 al meer dan 3000 km spoorwegen maar de kleine lokaliteiten bleven verstoken van elke spoorverbinding, niet alleen nuttig voor het vervoer van personen maar ook van goederen. Er werd uitgekeken naar een kleinschalig spoorwegnet dat zou doordringen tot in de meest verlaten uithoeken. Zo werd op 29 mei 1884 de Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen opgericht (NMVB).

Belangrijk voor Knokke was vanzelfsprekend een verbinding met Brugge en Heist via een buurtspoorlijn.

Toen de eerste stoomtram uit Brugge al ratelend Knokke binnenpuite, was het dorp niet langer meer van de buitenwereld afgesneden!

De lijn Brugge-Knokke-Dorp werd officieel geopend op 18 maart 1890 maar was al meer dan een jaar voordien in gebruik genomen, iets wat wel vaker gebeurde. Vanuit Knokke-Dorp werd het tramspoor tot aan het treinstationnetje van Heist doorgetrokken, zo was er een directe verbinding tussen de twee kustplaatsen. In Heist kon de tramreiziger dan overstappen op de trein om verder te rijden naar Blankenberge of Brussel. In Westkapelle was er een aftakking naar Sluis via Sint-Anna-Ter-Muiden, die lijn werd op 1 mei 1890 geopend.

Ineens waren er veel mogelijkheden beschikbaar, zowel voor de reiziger als voor het vervoer van goederen.



De stoomtram wordt plechtig ingereeden op 18 maart 1890 in aanwezigheid van de gouverneur, de lokale mandatarissen en talrijke gasten.

Waar verdiende de tram zijn eerste sporen in Knokke?

De stoomtram vertrok aan het Zand in Brugge (toenmalig eindstation), reed langs Koolkerke, Dudzele, Westkapelle en stak op grondgebied Knokke de Smedenstraat over bij Driewegen. Daar spoorde hij door het huidige sportstadion Olivier om uit te komen aan de Polderwegel (De Klerckstraat), de bedding is trouwens nog zeer goed te zien. Op de Loskaai (nu het Gemeenteplein) lagen een drietal extra sporen voor het goederenvervoer. Dankzij zijn vorm en breedte konden er meerdere tramstellen worden opgesteld en was het lossen en laden van de goederen niet hinderlijk voor de omwonenden. Van daar reed de tram doorheen de Dorpsstraat (Sebastiaan Nachtegalestraat) tot aan de halte bij 'Hôtel du Cygne'. Aan de pastorie en de kerk werd de draai genomen om verder richting Heist te rijden langs exact dezelfde weg die de tram vandaag nog volgt vanaf het eindstation, voorbij de watertoren, over de Elizabethlaan tot in Heist.

Vooraleer aan de lange rit met de stoomtram te beginnen, werd door de stoker en de machinist de nodige voorraad water en kolen opgedaan aan de Loskaai. Het stoken gebeurde met briketten van 10 kilo, er werden er telkens 25 tot 30 opgeladen. 's Winters brandde er in elke reizigerswagon een klein, ijzeren potkacheltje met eierkolen. Op de grond, tussen de poten, stond een aslade voor het opvangen van sintels en kolengruis. Rond het gloeiend hete kacheltje was een plaatijzeren vuurscherm aangebracht als veiligheidsmaatregel.

Een rit Knokke-Brugge kostte 1Bf. De tickets werden verkocht in het 'tramkotje' vóór de 'Cygne' en waren redelijk groot, 10x10cm, met het station van vertrek er op vermeld en de plaats waar je wilde uitstappen. En er was geen kans om gratis te reizen want de kaartjesknipper keek goed uit de ogen!



Alle openbare vervoersmiddelen aan Knokkes drukste kruispunt bij 'Hôtel de Bruges' op één foto: vlnr, de koets, de boardentram en rechts de stoomtram.

De paardentram, een ware attractie.

De badgasten die Knokke bereikten met de stoomtram werden afgezet te midden van het dorp bij de herberg 'le Cygne'. Daar stonden koetsiers met paard en rijtuig te wachten om hen naar het strand of hun hotel te brengen. Er werd een 'N.V. Tramway van Knokke-aan-zee' gesticht die de 1,7 km lange verbinding van het dorp naar zee zou verzorgen. Tramway, een groot woord voor wat eigenlijk zonder meer "een tram op riggels getrokken door een paard" betekende. Louis Herreboudt, die het 'Hôtel de la Couronne' uitbaatte in Knokke, nam de exploitatie van de Tramway op zich. De sporen werden aangelegd op het niet gekasseide gedeelte van de Zeeweg en een fors trekpaard moest tussen de sporen lopen om de reizigerswagon te trekken.

Het was een groots moment toen op 2 april 1904 de eerste paardentram, getrokken door één onvervalste paardenkracht, langs de Zeeweg richting dijk ratelde.

Koetsiers zagen dit met lede ogen aan want een rit met de paardentram, 10 centiem, was minder duur dan een rit met de koets die van 20 tot zelfs 50 centiem kon oplopen. Halfweg de rit naar zee toe, begon de weg te stijgen en was het zeer zwaar voor één paard om een volgeladen wagen te trekken. Als het dier de last niet meer aankon, moesten de reizigers van de tram uitstappen en een eindje helpen duwen.

De tram bezondigde zich ook aan 'buiten-sporig-heden'. En ja, het gebeurde wel eens dat de tram ontspoorde, de reizigers moesten dan met 'vereende' krachten proberen hem terug 'op de riggels' te krijgen. Een echte vaudeville!

De koetsiers, die op dit moment met hun klanten voorbijredden, hadden er hun grootste plezier in, staken hun kop omhoog en lachten misprijzend. Maar de paardentram bleef zijn vracht vervoeren tussen Dorp en Dijk.



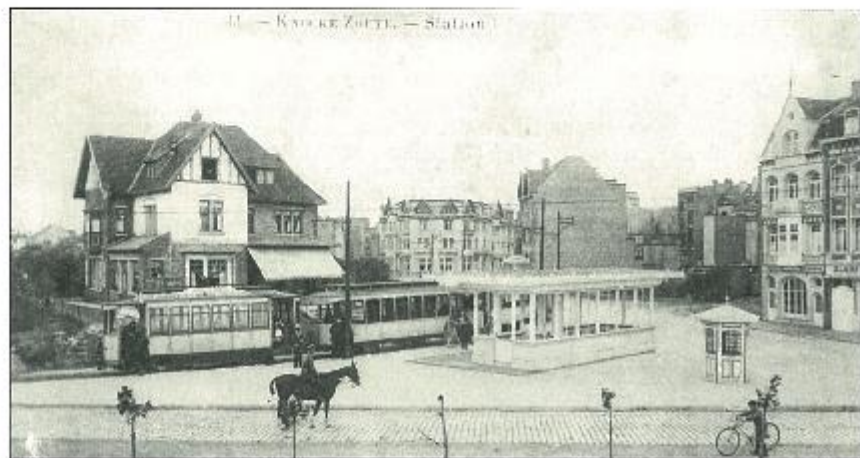
De legendarische paardentram van Louis Herreboudt was een ware attractie.

Een getuigenis van Fons Billiau van 'Wantje van Spander' die werkte op de paardentram, werd opgetekend en schetst een mooi beeld van de gang van zaken.

"De paarden werden heel goed verzorgd en regelmatig gecontroleerd in de stallingen (naast de huidige brandweerkazerne). De Zeeweg was niet veel meer dan een 'graveetje' met één kant in assen, waar de sporen liepen. Bij warm en droog weer, stampte het paard zoveel stof omhoog dat ik me geregeld moest wassen. Op zonnige dagen was de wagen open en zag die er echt feestelijk uit. De mensen genoten van hun rit. Als het paard dat de wagen trok te veel zweette, werd het afgelost door een reserve paard dat gewoon meeliep naast de wagen. Er waren 12 paarden die elk één uur op weg waren; het beste trekpaard was een 'Wuul' van de grenadiers. Op het einde van de rit kon de tram de stallingen eenvoudigweg binnenrijden en stond een vers paard met wagen al klaar voor de nieuwe rit."



Ter hoogte van de Zoutelaan bevond zich de tramwissel. Daar reed de tram van de rechterkant (oost) naar de linkerkant (west) van de Lippenslaan en verder naar het Van Bunnensplein en het Zoute.



De tramhalte in het Zoute ter hoogte van pension Scherrens.

De elektrische tram maakt zijn intrede.

De lijn Oostende-Heist was al geëlektrificeerd in 1909 maar het stuk Heist-Knokke werd nog door de stoomtram bediend. Er reden nu zowel een stoomtram (lijn Brugge tot in Heist) als een paardentram (Dorp naar Dijk) in de gemeente.

Maar in februari 1912 kwam de mededeling dat de NMVB de paardentram wilde overnemen en vervangen door een elektrische tram. Op 29 juni 1912 reed de eerste elektrische tram vanaf Oostende triomfantelijk Knokke binnen tot in het Zoute. Het traject doorheen Knokke was als volgt: Dorpsplaats-Lippenslaan-Dijkplaats (Van Bunnensplein)-Kustlaan-Leopoldplein (Albertplein)-Elizabetlaan-Zoutelaan-Lippenslaan-Dorpsplaats. Een directe verbinding zonder overstappen was nu ontstaan tussen Oostende en Knokke-Zoute. De lijn kende een enorm succes zodat er in het zomerseizoen om de 10 minuten een tram aankwam aan het Leopoldplein.

De verbinding met Brugge gebeurde nog steeds met de stoomtram.

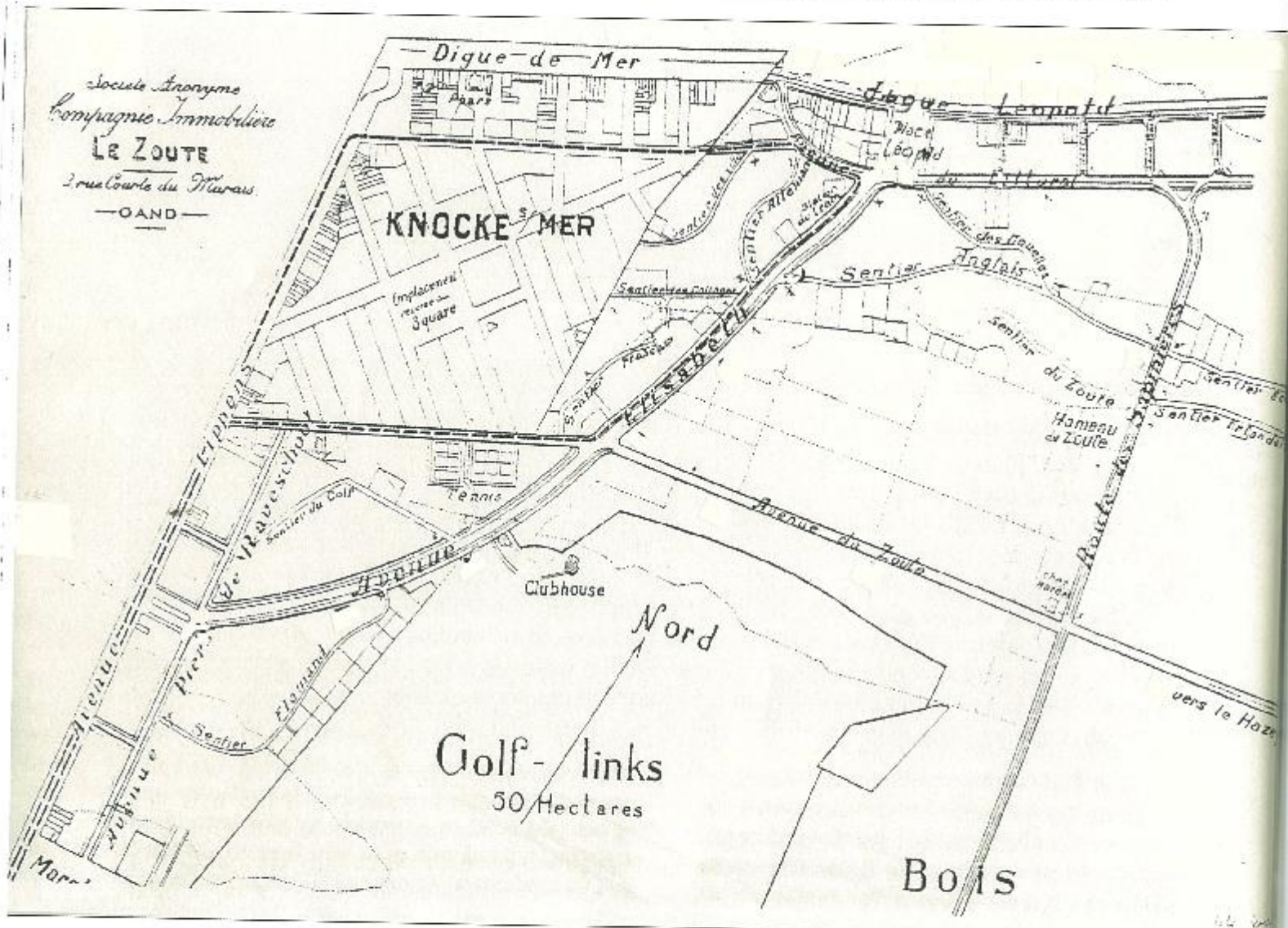
Gedurende de eerste wereldoorlog namen de Duitsers alle vervoermiddelen in beslag en gebruikten de platte tramwagens om hun kanonnen te vervoeren. De stoomtramdienst naar het 'neutrale' Sluis werd volledig stilgelegd. De tramsporen kwamen zwaar beschadigd uit de oorlog en heel wat materiaal was stuk. De beide bruggen over de afleidingskanalen waren opgeblazen maar in 1919 was er al weer een verbinding met Brugge en Oostende. Bijkomende tramdiensten werden 's zomers ingelegd tussen het tramstation van Knokke en het Zoute om de vele toeristen naar het strand te brengen.

Glorietijd van de Knokse tram.

In de jaren 1920 kende de tram zijn hoogtepunt en kon men in Knokke het 'spoor' absoluut niet meer bijster raken. Op het einde van 1927 werd het lokale buurtspoornet met een dubbel spoor uitgebreid vanaf het Zoute (Albertplein) door de Kustlaan, via de Lekkerbek tot aan de Oosthoek (Siska) waar de tram voor het plein een lus maakte om terug te keren. Pas op 1 juli 1928 werden de nieuwe sporen in gebruik genomen en later feestelijk ingewijd toen een met vlaggen getooide tram, met genodigden aan boord, in volle glorie naar de Oosthoek reed.

Het waren afzonderlijke trams die, enkel en alleen tijdens de zomermaanden, dit nieuwe spoorvak bereiden met afreis aan het tramstation van Knokke tot aan de Oosthoek. De trams van Oostende reden enkel tot aan het Albertplein.

Op aanvraag van het gemeentebestuur werd besloten het 'Casino du Lac' aan het Zegemeer (Albertstrand) door een tramlijn te verbinden met de Lippenslaan. In juli 1929 werd de tramlijn geopend op enkel spoor met afreis Albertstrand langs de Consciencelaan en de Bayauxlaan om zo via het bestaande spoor in de Lippenslaan verder te rijden. Later werd die lijn vanaf het Albertstrand tot in Duinbergen verlengd langs de Elizabetlaan waar ze aansloot op de lijn Oostende-Knokke.



Plan van het 'Station Bainsaire Le Zoute' met het traject van de tram uit 1912. - - - - - = tramspoor.

Grenzen houden tram niet tegen.

Knokke wilde absoluut de elektrische tramlijn vanaf de Oosthoek tot in het 4 km verder gelegen Retranchement (Nederland) doortrekken. Het enkel spoor liep van de Oosthoek langs de Vrede naar Retranchement, waar de Belgische lijn aansluiting gaf op de Nederlandse stoomtramlijn naar Breskens. Op donderdag 27 juni 1929 was het zover. De internationale tramlijn was een feit! De kleurrijke officiële opening zou echter pas op 19 juli 1929 gebeuren. Om 10u vertrok de tram, getooid met de Belgische en Nederlandse kleuren, met de burgemeester en personaliteiten aan het tramstation van Knokke. In Retranchement werden de linten die de sporen versperden, weggenomen onder het spelen van de 'Brabançonne' en het 'Wilhelmus'. Er was elektrische tractie tot Retranchement en verder stoomtractie tot Breskens.

De 'Hollandse' tram kende al direct een groot succes en kreeg een drukke bezetting. Ook de 'Hollandse Kaatjes' namen af en toe een ticket richting België en werden langs de kust van Knokke tot Oostende opgemerkt, uitgedost in hun prachtige lokale klederdracht. Een rit naar het eiland Walcheren, specifiek naar de donderdagse marktdag in Middelburg, was bijzonder populair bij de Knokkenaren en de toeristen. Vanaf juni 1936 werd iedere donderdag in de zomer een speciaal gecombineerde excursie 'tram-boot-trein' ingericht. De tram vertrok in Knokke-Dorp om 9u05, reed tot in Retranchement waar werd overgestapt op de stoomtram naar Breskens. Daar was er direct aansluiting op de boot naar Vlissingen en na de overzet werd de trein genomen naar Middelburg waar men aankwam om 11u02. Dus in krap 2 uur tijd werd de afstand, met behulp van 3 verschillende vervoermiddelen, overbrugd. Een waar succes! Weliswaar een hele onderneming, maar men was er vlugger dan met de wagen in die tijd.

De prijs voor de volledige reis, heen en terug, vanuit Knokke in 1936, was 62 Bf in 1ste klas en 49,5 Bf in 2de klas.



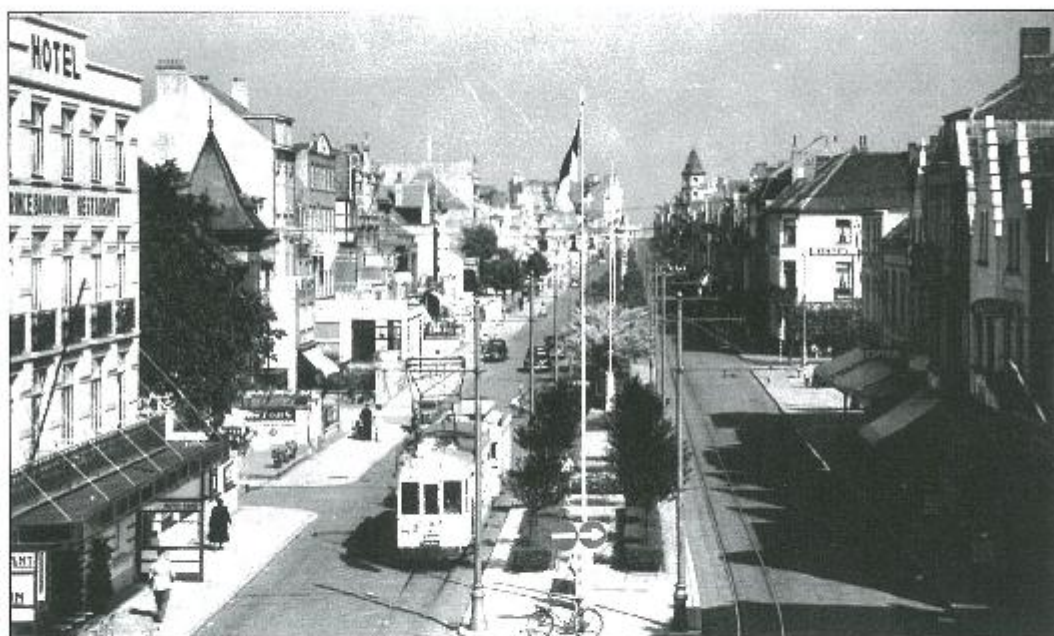
*De aanleg van de elektrische tramlijn naar de Oosthoek ter hoogte van de Lobberbek (1928-1929).
Op de achtergrond het bronhuize.*



De tram aan het kruispunt van de Bronlaan en Zoutlaan.



*Tramhalte in de Lippenslaan bij
Café du Tram van Rotsaert*



*De elektrische tram
ter hoogte van
de 'Prisca Pavoulin'
in de jaren '50*

Trams worden op het goede spoor gezet.

Intussen voelde de stoomtram van Brugge naar Knokke zich stiefmoederlijk behandeld, want hij tufte nog altijd in een wolk van stoom voorbij de Loskaai tot aan de 'Cygne'. Op 19 juli 1930 kwam daar cindelijk verandering in en werd ook het volledig traject Brugge-Knokke in gebruik genomen door elektrische trams. Eenmaal in Knokke aangekomen, reden de trams op dezelfde sporen als de lijn van Oostende tot in het Zoute. De afstand van 19 km werd afgelegd in 1 uur. Door de aanleg van de nieuwe baan Knokke-Maldegem in 1935 werd de spoorlijn verplaatst tussen Westkapelle en Knokke waardoor de tram nu tot vóór het treinstation reed en niet meer langs Driewegen en de Loskaai Knokke binnenkwam.

De tramtrafiek in de Lippenslaan werd te druk omdat de tram enkel tot aan de Zoutelaan aan de rechterkant kon rijden. Daar ging hij over naar de linkerkant van de straat tot aan het Van Bunneplein en zo verder tot in het Zoute. In het voorjaar 1930 werd dan een nieuw spoor aangelegd aan de oostkant van de Lippenslaan, vanaf de Zoutelaan richting dijk. Nu kon de tram vanaf het station steeds de rechterkant van de Lippenslaan blijven volgen.

Dan kwam de oorlog! In mei 1940 legden de Duitsers beslag op alle vervoermiddelen om hun militair potentieel aan te vullen. Er was wel nog tramverkeer maar zeer onregelmatig en met een strenge controle binnen het 'Sperrgebiet' dat zich tot Brugge uitstreekte. De bruggen over het Schipdonk- en Leopoldkanaal alsook die aan de sluis van Zeebrugge waren vernietigd en pas vanaf 11 januari 1945 reed de tram opnieuw tot in Knokke.

Na de oorlog kende de tram nog een zeer drukke periode.

Kantelmoment in de hoogtijdagen van de stadstram.

Daar waar het vroegere gemeentebestuur ooit smeekte om een tram 'naar' en 'in' Knokke, wilde ze vanaf 1951 geen tram meer in het stadsbeeld zien. Ze voerde aan dat de tram ouderwets was en niet meer beantwoordde aan de vereisten van een moderne badstad. De spoorlijn Oosthoek-Retranchement was al in 1949 uitgedoofd en er reden geen trams meer op de vakken Duinbergen-Bayauxlaan en Albertplein-Oosthoek. Die verbindingen werden nu verzekerd door de autobuslijn Heist-Siska. Het uitbreken van de sporen en volledige bovenleiding gebeurde in september 1952. Enkel de elektrische tramlijnen Brugge-Het Zoute en De Panne-Oostende-Het Zoute reden nog door Knokke.

In 1953 vroeg het gemeentebestuur aan de NMVB om de trams buiten de kom van de gemeente te houden wegens lawaaihinder en verkeersmoeilijkheden. Drie jaar later maakte burgemeester Lippens, na herhaaldelijk schrijven, zijn voornemen kenbaar om indien nodig de trams aan de grens van de gemeente 'manu militari' tegen te houden.

De laatste tram tussen Brugge en Knokke reed zijn zwanzang op 29 september 1956. De allerlaatste rit ging bijna onopgemerkt voorbij: langs de Lippenslaan keek geen mens om naar de tram, ook in Het Zoute was er stilte alom. De tram reed de stelplaats van Knokke binnen en rangeerde zich in een hock. Voortaan bracht een bus de reizigers naar Brugge langs hetzelfde traject.

Maar ... de sporen bleven nog altijd liggen voor de tram Oostende-Het Zoute en dit was niet naar de zin van het gemeentebestuur die geen tramstellen meer wenste te zien in Knokke. In de zomermaanden van 1963 reden er - zogezegd op proef - geen trams meer door Knokke zelf. De tramreizigers moesten aan het station overstappen op bussen. Dat deze werkwijze moest uitdraaien op een volledige uitstoting van de tram is duidelijk. Een definitief einde aan het tramtraject doorheen Knokke kwam er in september 1966 toen ook tijdens de wintermaanden de trams door bussen vervangen werden. De terminus van de kusttram bevond zich vanaf dan aan het Opdedrinckplein.

Op 13 maart 1969 werd met het volledig uitbreken van de tramsporen begonnen. Alle rails verdwenen uit het Knokkse stadsbeeld.

De laatste sporen van de tram waren, in letterlijke zin, volledig uitgewist.

Het kan verkeren!

Ooit werd de tram met vlag en wimpel binnengehaald, nu moest hij, in alle stilte, zo vlug mogelijk verdwijnen.

Noch bloemen, noch kransen!

Bronnen:

Vancraeynest R., *De tram maakte de kust*, 1985.

D'hont A., *Historie van het openbaar vervoer te Knokke*, Cnocke is hier, 1996.

Lannoy D., *Van Polderdorp tot Badplaats*, eigen beheer, 1976.