

1890 ~ Eerste jaar Stoomtram

Brugge - Sluis - Heist

door wijlen Dr. Jos De Smet.

De buurtspoorwegen zijn bij ons eerst opgekomen in 1884, nadat er over geschreven werd sedert 1870. In 1882 bezat Nederland 29 lijnen van buurtspoorwegen in uitbating, waar bij ons nog geen enkele bestond. Maar in 1888 vonden we al in West-Vlaanderen de lijnen Oostende-Veurne, Aalter-Tielt, Oostende-Blankenberge, Ieper-Veurne en Hooglede-Tielt.

Het volgende jaar 1889 werd een begin gemaakt met de aanleg van de lijn Brugge-Westkapelle-Heist. Te Westkapelle werd een zijlijn aangelegd naar Sluis, die aldaar in verbinding stond met de Nederlandse buurtspoorlijn Beskens-Maldegem.

Vanaf de 14 maart 1890 was er een regelmatige dienst 't Zand-Ter Panne. De volledige lijn Brugge-Westkapelle-Heist werd in gebruik genomen op 18 maart en het vak Westkapelle-Sluis op 1 mei. De officiële inhuldiging, die gepaard ging met meerdere feestelijkheden aan verschillende standplaatsen, greep plaats op de 5 juni 1890.

De uitbaters stelden grote verwachtingen op de badgasten, die nu gemakkelijker en talrijker naar Heist en Knokke zouden komen. Het badseizoen duurde toen van 15 juni tot 30 september, en de bijzonderste maanden waren augustus en september omdat het

groot verlof in de scholen in die maanden viel.

De nieuwe buurtspoorlijn vertrok aan het vroegere station te Brugge, op het Zand, en liep langs de Noordzandstraat, de Geldmuntstraat, de Eiermarkt, waar de monumentale pomp enkele meters werd verplaatst, de Schouwburgplaats, de Vlamingstraat, de St.-Jorisstraat, de Komvest, naar Dudzele en Westkapelle. Daar kon men overstappen naar Sluis, en de tram liep verder over Knokke naar Heist. Het eindpunt aldaar lag bij de Graafd'Ursellaan nevens het station voor de trein, die langs de duinen uit Blankenberge kwam en niet verder reed.

Voor de periode van 15 juni tot 1 oktober 1890 werd, in medewerking met de Nederlandse Buurtspoorlijn Breskens-Maldegem, voor de badgasten, een stemmig Frans reisgidsje (afmetingen: 128 bij 85 mm) uitgegeven (prijs: 0,10 Fr), met de uurtabellen van de lijnen Brugge-Sluis-Heist en Breskens-Maldegem, alsook deze van de veerboten Breskens-Vlissingen. Bij deze laatste wordt vermeld dat, ingeval de Nederlandse trein, die om 18,11 te Vlissingen moest toekomen, onderweg vertraging opliep, de boten, die om 18,30 u. uit Vlissingen vertrokken voor Breskens en Terneuzen, niet langer dan 15 minuten zouden wachten.

De titel van deze kleine "Guide-Horaire" luidt: Chemin de fer Vicinal Bruges-L'Ecluse-Heyst, Tramway à Vapeur Breskens-Maldegem. De aanvang is als volgt: Il n'y a peut être pas d'endroit, dit Jean D'Ardenne dans son Guide illustré de la côte de Flandre, qui ait autant de charme que la région de Heyst à Knocke. Ce joli coin du littoral belge est désormais accessible aux touristes, par suite de la ligne vicinale .

Het gidsje bevat een beschrijving van de uitstappen die men met de stoomtram kon ondernemen, vooral naar het eiland Walcheren. De enige Vlaamse tekst staat op de binnenzijde van de omslag: "Men kan inlichtingen bekomen voor het vervoer van Koopwaren met den tram Brugge-Sluis-Heyst op de volgende standplaatsen". Deze staan echter uitsluitend in het Frans opgegeven. Op de achterzijde van de omslag staan de wapenschilden van Nederland en van België.

In de reisbeschrijvingen lezen wij o.m. Badgasten uit Heist, Blankenberge en Oostende kunnen met de nieuwe stoomtram

een uitstap ondernemen naar Zeeland. Tussen Heist en Knokke lopen dertien trams per dag. "Les dunes de Knocke, nous citons encore Jean D'Ardenne, ont une renommée spéciale de pittoresque, et elle n'est pas usurpée; nulle part on ne trouve une végétation aussi riche, des couleurs aussi variées, un tel charme et une telle délicatesse d'impression". Knocke va prendre un essor rapide. Plusieurs villas s'échelonnent déjà sur la route qui conduit du village à la mer (1.200 mètres), un tronçon de digue est construit (van Grand Hôtel tot Vuurtoren), et le "grand hotel de Knocke" splendide construction, ouvrira cette année ses portes hospitalières à tous ceux qui aiment le confortable loin du bruit. Ce gigantesque établissement, vraie merveille de goût, réunit la quintessence de ce qu'on peut réaliser comme résidence balnéaire; il a été édifié à la suite de trois années d'études et de voyages des architectes sur le littoral européen. Bij een advertentie voor dit hotel staat nog: Magnifique situation au bord de la digue de mer en face les bains. Hôtel de 1er ordre, 170 spacieux appartements avec logias salons. Un médecin est attaché à l'établissement. Omnibus à la station du tram (bij Hôtel du Cygne).

Vanuit Knokke kronkelt de tram door de polders naar Westkapelle. Hier geeft de gids een goede raad: de reizigers naar Zeeland moetengewoonlijk niet overstappen te Westkapelle, toch is het best het te vragen aan de garde. Het oponthoud te Westkapelle is zeer kort (sic), toch hebt ge de tijd om een pintje te pakken in de herberg "la salle d'attente".

Met de tram voor Sluis komt men te St.-Anna-ter-Muiden, een kleine agglomeratie met een imposante toren. Men rijdt verder door het onlangs ingedijkte bed van het Zwin (bedoeld wordt de afsluiting van het Zwin door de Internationale Dijk in 1872), en men komt te Sluis, waar de vestingen veranderd werden in een wandeling. Het mooiste gebouw van de stad is het belfort uit de 14e eeuw. Let op "Jantje van Sluis" bij de klokken. Te Sluis wordt overgestapt op de tram Sluis-Breskens, die over Draaibrug naar Oostburg rijdt. Oostburg is een mooi dorp (un beau village) met een schone kerk. De terminus Breskens is beroemd om zijn garnalen, die tot in Parijs worden uitgevoerd.

Te Breskens neemt men de Stoomboot naar Vlissinge. Aan het prachtig spoorwegstation te Vlissinge kan men een stoomboot nemen naar het centrum van de stad. Deze bezit een prachtige zeedijk en een breed strand met badgelegenheid. Te Vlissinge vertrekken : maalboten voor Queensborow (Londen - Na 1940 is de dienst voor de maalboten aldaar afgeschaft), alsook stoomboten voor Terneuzen (3 per dag) en voor Middelburg.

Er bestaat een stoomtram Vlissinge-Middelburg, om het anderhalf uur. Daarbij heeft men nog de Nederlandse staatsspoorweg (driemaal per dag). Middelburg is de hoofdplaats van Zeeland. Op de gevel van het prachtig gothisch stadhuis staan de beelden van 25 "graven van Vlaanderen" (sic). Verder worden nog vermeld: de gebouwen van de Abdij, de toren Lange Jan, die men kan zien vanuit Heist, de verzamelingen van het Zeeuws Genootschap der Wetenschappen, en enkele mooie gevels. Middelburg bezit prachtig ingerichte kringen of clubs.

Vanuit Middelburg kan men de landelijke badplaats Domburg bezoeken, ofwel per diligentie (anderhalf uur rijden, prijs één gulden), ofwel per vigilante aan 6 gulden. Als men doorrijdt tot Westkapelle-Walcheren is het 9 gulden. Daar ligt de machtigste zeedijk van Nederland. De beroemde vuurtoren wordt niet vermeld. Van Vlissinge en Middelburg kan men ook per stoomboot het stadje Vere bezoeken, met zijn enorme kerk en zijn mooi stadhuis.

Na de reisbeschrijving volgen de advertenties van hotels en restaurants, die reeds in de tekst vermeld werden: te Brugge, Hôtel de Londres; te Sluis, DE Koornbeurs; te Middelburg, De Abdij; te Vlissinge, Hôtel du Commerce; te Breskens, Hôtel du Commerce (hier worden prijzen vermeld: kamer met ontbijt 1,40 gulden, diner 1 gulden); te Knokke, Grand Hôtel de Knocke; te Heist, Grand Hôtel du Phare en Grand Hôtel Royal (pension vanaf 6 fr per dag).

Tot slot vermeldt het gidsje dat voor het jaar 1891 een verderderde uitgave zou verschijnen op 10.000 exemplaren; nieuwe advertentie worden gevraagd.

In de uurtabel zien we dat dagelijks acht trams reden in beide richtingen tussen Brugge en Heist. De eerste tram vertrok uit Heist om 4.26 u. en was te Brugge om 5.56 u. Uit Brugge ver-

trok de eerste tram om 6.01 en was te Heist te 7.28. De laatste tram uit Brugge was om 19.58 u. en kwam te Heist om 20.20. De laatste tram uit Heist om 20.01 was te Brugge om 21.30. Uit Sluis vertrok men om 6.11 en was te Breskens om 8.29; uit Brekens om 19.17 vertrokken, was men te Sluis om 20.49. Tussen deze twee plaatsen reden dagelijks in beide richtingen zes tram.

De kosten van vervoer per persoon begroegen op de stoomboten Vlissinge-Middelburg 7,5 of 10 cent. Op de stoomtram Vlissinge-Middelburg 20 cent, 15 of 10. Op de trein Vlissinge-Middelburg 35 cent, 30 of 20. De gulden was toen twee goudfrank waard.

Ik zag ook een reisbiljet van de stoomtram Brugge-Sluis-Heist. Het was voor de tweede (laagste) klas. Groen van kleur, meet het 81x122 mm. (série EM n° 93001). Op de voorzijde staan de onderscheiden halten : Statie (Brugge), Schouwburg, Ter Ballie, Komvest, Sluise plein, Fort Lapin, Ten Berge, Kruis Abeele, Dudzele, Selzaetebrug, Westcapelle, Schapenbrug, S. Anna T.M., Sluis, Knocke, Duinbergen, Heyst. Op de keerzijde staat "Tarief der Prijzen - Tarif des Prix". Van het vroegere station op het Zand te Brugge betaalde men in tweede klas: 0.10 F tot de Komvest, 0.20 F tot Ter Panne, 0.50 tot Dudzele, 0.65 tot Zelzatebrug, 0.80 tot Westkapelle, 1.15 F tot Sluis, 1.00 tot Knokke en 1.15 tot Heist. Van Knokke naar Heist betaalde men 0.20 F en van Westkapelle naar Sluis 0.35 F. De reis Brugge-Duinbergen, 1.10 F, stemde toen overeen met het dagloon van een ongeschoolde werkman.

De stoomtram Brugge-Knokke bleef voortbestaan tot rond 1930, wanneer hij vervangen werd door de elektrische tram nr 10, die bleef rijden tot 1955.

Ter gelegenheid van het aanleggen van het Brugse stadsnet van elektrische trams, waarvan de eerste liep in februari 1913, werd het traject van de stoomtram Brugge-Knokke gewijzigd. Vanaf het oude station liep hij sedert oktober 1912, langs de Nieuwe Wandeling (nu Hoefijzerlaan), de Guldenvlieslaan, naar de Komvest.

\$ \$ \$ \$ \$ \$

\$ \$ \$

\$