

“HERMELIJNEN” – TRAMS AAN DE KUST

door Emile SMISSAERT

Nog niet lang geleden, in 1991 en als gevolg van de “Staatshervorming”, ontstond “*De Lijn*”, de commerciële naam van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM). De Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer van Antwerpen en van Gent, resp. MIVA en MIVG, voorafgegaan door het Vlaamse deel van de NMVB (Nationale Maatschappij van de Buurtspoorwegen), bundelden hun krachten. Met almaar meer succes! Ja, “*De Lijn*” groeit en bloeit.

Ze beschikt over een uitgebreid en gevarieerd voertuigenpark. Naast heel veel bussen, grote en minder grote, zijn de kust, Antwerpen en Gent geoutilleerd met een tramnet dat grote voldoening schenkt. In het oog springend: één persoon staat in voor het vlotte op- en afstappen én voor het veilig rijden. De “kaartjesknipper” is allang verdwenen; tegenwoordig “knip” je zelf, naar gelang de afstand die in “zones” verdeeld is. Ook hier heeft de automatisering en de computer heel wat vergemakkelijkt of technisch en organisatorisch mogelijk helpen maken.

Bekijk je aan de kust een tramstel en je ziet dat, naast een groot voor- en achterstel, een derde, toegankelijkheidsvriendelijke “lagevloer-tussenkast” meerijdt. Voor fietsen, kindercarrioles en gehandicapten. Moderne en frisse affiches-in-plastiek kleuren de buitenzijde van het tramstel. Binnenin vergemakkelijken audiotieve en visuele halteaanblijfsborden het transportcomfort van de kusttram (1). Vandalisme en af en toe ordeverstoring maken haar kwetsbaar.

Het reizigersaantal neemt nog voortdurend toe (2), gedeeltelijk in de hand gewerkt doordat de senioren gratis meereizen. Vergeet niet dat aan de kust deze “*Kusttram*” zoals ze zichzelf graag laat noemen, in 2004 49 voertuigen rijk is en dé schakel tussen alle Vlaamse badsteden, van Knokke tot De Panne, met de stad Oostende als middenstuk dat kan tellen. Verleden jaar kwam men tot meer dan 9 miljoen reizigers! Nu nog “maakt de tram de kust”, althans ten dele maar belangrijk!, om de titel van historicus Van Craeynest's meesterwerk aan te halen (3). Volgens mij niet eens ten onrechte.

Is het wonder dat er tijdens het zomerseizoen nood is aan supplementaire vervoerscapaciteit? Technische verbeteringen droegen ertoe bij dat vanaf mei 2004 een nieuwe generatie tramstellen, de zogenoemde “*Hermelijnen*” in gebruik kwamen in Antwerpen en Gent. Nog in 2004 werd dit type tram getest aan de kust, zonder reizigers aan boord te nemen. Het jaar daarop, in 2005, werden vier (volgens een andere bron vijf) “*Hermelijnen*”-trams tijdelijk overgeplaatst naar Oostende “(...) Om tijdens het zomerseizoen een gecadanceerde versterkingsdienst te verzekeren tussen Oostende en Westende-Bad (op de lijn naar De Panne). Ze werden voor deze gelegenheid zelfs vernummerd, waarbij hun oorspronkelijk wagennummer eveneens behouden bleef” (4). Vier “*Hermelijnen*” (de 7225, 7229, 7236 en 7246) die tijdens hun dienst aan de kust een tweede immatriculatienummer (6050 tot 6053), aangebracht onder het originele nummer, droegen. De reden hiervan is dat de dispatching zo gemakkelijker kon identificeren door middel van de radioverbinding (5).

De aanblik van deze zeer modern aandoende tramversie moet even wennen; ze telt vijf geledingen (aan de kust) en lijkt goed op een kruipende rups. De “*Hermelijnen*” hebben, althans voor zover ik weet, maar één waarschuwingsbel: niet schel, eerder bescheiden, wel goed hoorbaar en efficiënt. Zoals men van een tram verwacht. De voorgaande soort kusttrams die we sedert de tachtiger jaren kennen en toen heel tof vonden, hebben diverse toeters - ik schat: wel tien, als het nog niet meer is - en het merendeel komt storend, ja zelfs agressief over. Sommige worden ongepast en buiten proportie gebruikt zodat men af en toe de daver op z'n lijf krijgt, om het populair uit te drukken en onder woorden te brengen. Als men opmerkzaam is merkt men dat het geluid dat dit nieuwe stel

van de "Hermelijnen"-klasse machine voortbrengt *anders* klinkt dan dat van de kusttram die we nu nog volop kennen. Minder luidruchtig en toch hoorbaar!

Persoonlijk heb ik maar een handsvol keren zelf gebruik gemaakt van de "Hermelijnen", en dan nog toevallig en omdat het gratis was ... Hoe zou jijzelf zijn. Aan de halte was er geen gemopper bij het naderen van de machine en bij het verlaten van deze nieuwigheid ook niet. Blijkbaar viel het reizen ermee in de smaak van het publiek.

Door lektuur vooraf wist ik dat de ruimten enger waren dan bij hun voorgangers. Verder vertrouwd ik op mijn geheugen. Het interieur is me niet bijzonder opgevallen of misvallen. Wellicht door de vele gelijkenissen met vroegere trams? Keurig en net, modern en gebruiksvriendelijk. Merkwaardig : de buitenste treden om op te stappen zijn niet opklapbaar, maar niet onveilig omdat nergens aan de buitenwand van dit type tram een houvast is. De in- en uitgangen zijn anders gesitueerd dan vroeger. Ook het stopsignaal door het publiek aan te vragen was niet hetzelfde. Men kreeg een klaar rechte doorzicht binnenin in de tram, van de kop tot de staart, eenvoudigweg omdat er geen niveauverschil is. Opvallend was hoe al rijdend zich weinig of geen "schokken" voordeden. Omdat alles nog nieuw was en is ? Als leek in het "vak": wie weet?

Wonend aan het Marie Joséplein hebben wij al honderden keren trams horen aan- en wegrijden. In de lente van dit jaar zagen wij de uitverkoren bestuurders oefenen met de "Hermelijnen". In juli en augustus werd het menens. Om de tien minuten reden de "gewone" kusttrams op en af, naar Blankenberge en Knokke of naar Nieuwpoort en De Panne. En volk, volk ! 's Jonge...Tussenin reden de "Hermelijnen", van Oostende Station naar Westende-Bad, kort volgend na de "gewone" tram en nog vele passagiers na haar opladend. Zonder dat reclame aangebracht was, heel sober in de kleuren van "De Lijn". Gepast en vooral nuttig-ontlastend. Benieuwd hoe "men" volgend seizoen 2006 zal uitpakken ! Na het zomerseizoen 2005 keerden de "Hermelijnen" bijna allen terug naar Antwerpen alwaar ze buiten de zomervakantie goed van pas komen.

Andere initiatieven zijn inmiddels in de media gekomen. "De Lijn" laat, volgens de krant (6), onderzoeken of het traject van de "Kusttram" doorgetrokken kan worden tot in Brugge ! Hoedat ? De tram zou tussen Zeebrugge en Brugge op de bestaande treinbedding kunnen rijden. Deze studie moet tegen de zomer van 2006 afgerond zijn. Tevens wordt uitbreiding naar Frankrijk en Nederland gezocht.

Ook in onderzoek is welk type voertuig het beste zou zijn voor de volgende tien tot twintig jaar ...

N O T E N

- (1) Veel uitvoeriger op de websites : www.delijn.be en www.dekusttram.be.
- (2) Aantal reizigers De Lijn stijgt, in dagblad Het Volk, ed. Oostende-Westhoek, 12 oktober 2005, p. 19.
- (3) R. Vancraeynest: De tram maakte de kust : geschiedenis van de kusttram 1885-1985- (Oostende, 1985).
- (4) Spoorwegjournaal (tijdschrift); nr. 147, sept.-okt. 2005, p. 76 (met 1 ill.). "(...) Om het aanbod te verhogen heeft "De Lijn" vijf (sic) Antwerpse "Hermelijnen" tijdelijk naar Oostende overgeplaatst (...)" Vier of vijf, wie heeft het aan het rechte eind?
- (5) Op de baan (tijdschrift); nr. 69, oktober 2005, p. 45 (met 1 ill.).
- (6) Kusttram tot in Brugge, in: Het Volk; 6 oktober 2005, p. 11.
Kusttram naar Brugge?, in: Krant van West-Vlaanderen; 7 oktober 2005, p. 21.