

150 Jaar Mechelen – Terneuzen

Inhoudsopgave

Figuren.....	3
Inleiding	4
De Industriële revolutie, ontstaan - teloorgang	4
Duurzame mobiliteit.....	6
Erfgoedlijnen	7
Het Project.....	8
GrensDorpen	8
Logo 150 jaar Mechelen - Terneuzen	8
Meewerkende Organisaties en personen	9
Publiciteit.....	10
Officiële momenten.....	11
Lied M-T Paul Vereecken	12
De Mars Mechelen-Terneuzen.	12
Fietsroute langs het Spoor	14
Musea	15
Museum Hulst	15
Sint-Gillis-Waas, Heemkundige Kring De Kluize	15
Terneuzen, Heemkundige Kring en Bibliotheek	16
Sluiskil, een mini tentoonstelling	17
Moerbeke en Stekene	17
Lezingen.....	19
Gidsen en Rondleidingen.....	19
Zonnetrein.	20
Informatieborden langs de lijn.	20
Kunstprojecten.	21
Moerbeke	21
De Klinge.....	22
Foto's.....	22
Archief Onderzoek.....	23
Personeelsbeheer in het KOKW archief.	24
Verhalen van 150jaar Mechelen-Terneuzen.	25

Krabben vangen in Terneuzen.....	25
De kinderen van de statie	26
Station De Klinge	26
Jammer dat de trein verdwenen is.....	27
Meer informatie over het treintraject.....	27
De Spoorlijn in de oorlog	28
Het Spoor bij Brandrampen en Oorlog.....	29
Gedichten	30
Inhulding der reusagtige brug Temsche	30
Ik wou dat er in Hulst nog steeds een trein was	33
Een Grensoverschrijdende Studie van de Stations van Lijn 54,	34
Bronnen.	34
Samenvatting.....	36

Figuren

FIGURE 1, UIT HET ARCHIEF VAN DE KOKW SINT NIKLAAS, KAART VAN DE SPOORLIJN/AANDEEL VAN DE M-T	5
FIGURE 2, IPCC 6, AARDOPPERVLAKTE TEMPERATUUR RELATIEF T.O.V 1850-1900	7
FIGURE 3, DE SPOORLIJN IN HET HEDENDAAGSE GOOGLE EARTH PLAATJE	7
FIGURE 4, LOGO 150 JAAR MECHELEN - TERNEUZEN	9
FIGURE 5, LOGO'S ORGANISATIES	9
FIGURE 6, VOORBEELD VAN EEN IDENTITEITSKAART	10
FIGURE 7, VLAGGEN LANGS HET SPOOR, HULST MIDDEN, SINT-NIKLAAS RECHTS (TOTAAL VERSLETEN).	11
FIGURE 8, OPENINGSMOMENT HULST	11
FIGURE 9, SLUITINGSMOMENT KLINGSPOOR	12
FIGURE 10, LIED PAUL VEREECKEN, ANN DE LENTACKER	12
FIGURE 11, MARS M-T, EEN VODJE	14
FIGURE 12, QR CODE ROUTEYOU, HULST - TERNEUZEN	14
FIGURE 13, QR CODE ROUTEYOU SINT- NIKLAAS - HULST	15
FIGURE 14, SPOORLOOS MUSEUM HULST	15
FIGURE 15, TENTOONSTELLING HEEMKUNDIGE KRING DE KLUIZE SINT GILLIS WAAS	16
FIGURE 16, MAQUETTE STATION SINT GILLIS WAAS ANNO 1948	16
FIGURE 17, IMPRESSIE FOTO TENTOONSTELLING TERNEUZEN	17
FIGURE 18, IMPRESSIE FOTO'S TENTOONSTELLING SLUISKIL	17
FIGURE 19, IMPRESSIEFOTO TENTOONSTELLINGEN	17
FIGURE 20, FOTO'S VAN TENTOONSTELLING MOERBEKE	18
FIGURE 21, FLYER TENTOONSTELLING STEKENE	18
FIGURE 22, GIDSEN EN RONDLEIDINGEN	19
FIGURE 23, GIDSEN EN RONDLEIDINGEN IN AXEL, HULST EN MOERBEKE	19
FIGURE 24, GIDSEN EN RONDLEIDINGEN SINT NIKLAAS EN DE KLINGE	20
FIGURE 25, HET ZONNETREINTJE	20
FIGURE 26, INFORMATIEBORD STATION HULST	21
FIGURE 27, SPOREN IN HET LANDSCHAP MOERBEKE	21
FIGURE 28, SPOREN IN HET LAND MOERBEKE, FIETSLUS	22
FIGURE 29, WERKSTUK NELE MERCKX DE KLINGE	22
FIGURE 30, FOTO'S MECHELEN - TERNEUZEN IN HET STATION VAN TEMSE EN SINT NIKLAAS	22
FIGURE 31, ARCHIEF ONDERZOEK IN MIDDELBURG	24
FIGURE 32, PERSONEEL SPOOR M-T TE CLINGE	24
FIGURE 33, PERSONEELSEVOLUTIE VAN 1869 TOT 1947	25

Inleiding

Op 26 augustus 2021 was het 150 jaar geleden dat de eerste grensoverschrijdende treinreis Mechelen – Terneuzen plaatsvond namelijk in 1871. Deze spoorlijn werd in de volksmond en afhankelijk van aan welke kant van de grens men stond de M-T of de T-M genoemd en aangezien de terugreis pas de andere dag plaatsvond ook wel dialectisch de Mèrren Trug oftewel Morgen – Terug trein. Officieel was het lijn 54.

Er zijn meerdere redenen waarom wij, de werkgroep GrensDorpen, meewerkende gemeenten, erfgoed en culturele organisaties, musea, heem en oudheid kundige kringen en verenigingen, zoveel aandacht hebben willen schenken aan deze in onze ogen toch wel belangrijke en memorabele spoorlijn. Kort samengevat zijn dit

- Het Economische, Sociale en Culturele belang
- Bewaken van Grensoverschrijdend Erfgoed .
- Initiëren van Grensoverschrijdende samenwerking.
- Verzamelen van nieuwe kennis.
- In kaart brengen van Bronnen.
- 2021, Het Jaar van het Spoor.

Terecht werd in de aankondiging van een lezing over 150 jaar Mechelen / Terneuzen in het Industrieel Museum van Zeeland te Sas van Gent het volgende opgemerkt:

Veel Zeeuws-Vlamingen herinneren het zich nog, een uitgebreid openbaar vervoersnetwerk met trein- en tramverbindingen. We kunnen er slechts nog over dromen. Bijvoorbeeld, over een openbaar vervoersnetwerk dat aansluit op het hoofdnetwerk van de Nederlandse Spoorwegen, richting Antwerpen, Westerscheldetunnel, of Bergen op Zoom. Een klein gedeelte van de spoorlijn is nog in Zeeuws-Vlaanderen in gebruik als aan- en afvoerroute van grondstoffen en producten in het industriegebied van Terneuzen. Maar voor treinreizigers is Zeeuws-Vlaanderen zonder spoor, en dus SPOORLOOS. `

Dit geldt niet alleen voor de Zeeuws Vlamingen maar ook voor de Oost-Vlamingen net over de grens.

De Industriële revolutie, ontstaan - teloorgang

Het is niet de bedoeling om uitgebreid in te gaan op de spoorlijn. Daarvoor zijn de bekende bronnen te raadplegen zoals Boonefaes, H.G. Hesselink, auteurs en experts die de MT tot in detail hebben beschreven. Er is echter ook veel documentatie zoals foto's, kranteartikelen van werknemers aan het spoor terechtgekomen bij hun nakomelingen, bij verzamelaars, musea en andere organisaties en deze informatie is misschien nog niet helemaal "ontgonnen" en geïnventariseerd.

Een verkorte versie van ontstaan, het succes en de teloorgang van deze spoorlijn lijkt onontbeerlijk om het belang van den M-T aan te tonen.

De Industriële revolutie, de overgang van handmatig naar machinaal geproduceerde goederen begon rond 1760 in Engeland. De uitvinding van de stoommachine door James Watt in 1777 was daarin wellicht beslissend. De locomotief is niet veel later ontstaan door "simpelweg" een stoommachine op een rijdbaar onderstel te plaatsen en daarmee was de stoomtrein ontstaan. De eerste reed in 1804 in Wales bij een ijzermijn. De eerste passagierstrein rijd pas in 1830 tussen Manchester en Liverpool.

België was na Engeland het Europese land dat herkende dat vervoer en transport een belangrijke schakel was in de industriële revolutie en begon in de 2^{de} helft van de 19^{de} eeuw een uitgebreid spoornet te ontwikkelen, Noord – Zuid en Oost – West. De meeste initiatieven kwamen van privaat geld. In België kwam dat er op neer dat er een 20-tal maatschappijen spoorlijnen exploiteerden.

De spoorlijn M-T was een initiatief van vier bezielde oprichters van de Société Anonyme du Chemin de Fer International de Malines à Terneuzen die met privaat geld hun kapitaal wilden laten renderen,. Naar het noorden toe eindigde de spoorlijn Mechelen – Terneuzen aan de Nederlandse grens, aan Zeeuws-Vlaanderen. Logischer wijze sluit een spoorlijn aan op een goederen aan-en afvoerplaats, een aansluiting op andere sporen, wegen of een haven van waaruit goederen via schepen over zee kunnen worden vervoerd. Dus werden er pogingen ondernomen om de spoorlijn door te trekken tot Breskens, een kleine haven in West Zeeuws Vlaanderen met het ultieme doel om de verbinding te realiseren naar Engeland en Duitsland. Dankzij een spoorlijn van Breskens tot Mechelen kon men ook aan sluiten op andere spoorlijnen (Boonefaes).

Door de niet stabiele moerasachtige ondergrond is uiteindelijk besloten om niet het west Zeeuws Vlaamse Breskens maar de lijn in het midden Zeeuws-Vlaamse Terneuzen, toen nog Neuzen geheten, te laten eindigen., Terneuzen had ook een kleine haven.

De startjaren waren succesvol maar problematisch omdat de groei van van de goederenstroom om meer investeringen vroeg in infrastructuur met uitbreiding van de haven en opslag capaciteit. Dit ging ten koste van de winsten. Toch bleek al snel dat de aandelen flink in waarde stegen en de M-T was een tientallen jaren waardevaste investering. De omzet aan goederen werd verder uitgebreid door aanvoer uit verre streken. De verbindingen met andere spoorweg maatschappijen waren goed ondanks het feit dat zij ook elkaars concurrenten waren.



Figure 1, uit het archief van de KOKW Sint Niklaas, kaart van de spoorlijn/aandeel van de M-T

De private lijnen hadden een concessie van de Staat nodig voor de uitbating.

De 2 relatief kort op elkaar volgende wereldoorlogen, (met onder andere de scheiding van België en Nederland dat niet bezet werd (WOI), de vernietigingen van de brug over Temse en de benodigde tijd voor wederopbouw, de confiscatie van locomotieven en treinstellen), het verminderende passagiers vervoer, de traagheid van het spoor en de ontwikkeling van vervoer door meer flexibele vrachtauto's, bussen en personenauto's zijn uiteindelijk oorzaak dat de Nederlandse en Belgische Staat het respectievelijke Nederlandse (de latere NS) en Belgische (de latere NMBS) gedeelte van het spoor overnamen.

Nadat in eerste instantie het personenvervoer was gestopt (1952) werd een aantal jaren later ook het goederenvervoer gestopt. Het definitieve einde van den M-T kwam in 1975.

Wat zichtbaar overblijft is een fietsroute over de oude bedding van Sint Niklaas tot Hulst, nog enkele relictten langs de lijn, enkele monumenten en nog hoewel gerenoveerd enkele herkenbare seinhuisjes.

Toch heeft de lijn M-T in zijn relatief korte bestaan een enorme invloed gehad op de economische ontwikkeling van het armoedig agrarische Waasland en Zeeuws-Vlaanderen. Het heeft gezorgd voor een meer welvarende op industriële leest geschoeid bestaan. Samen met de enkele jaren eerder aangelegde lijn Gent -Terneuzen was de M-T het zaadje van de industriële ontwikkeling

Door het ontbreken van vervoerbewijzen kunnen we niet direct het belang van de M-T voor de lokale industrie aantonen maar er was vervoer van en naar de textiel en tapijtweverijen, de breigoederenfabrieken van St-Niklaas en Kapellebrug, het vervoer van klompen, suikerbieten voor de suikerfabriek, de erwtenfabriek te De Klinge, het vervoer van vee,kolen.

Deze spoorlijn heeft onmiskenbaar veel betekend niet alleen voor het Waasland en Zeeuws-Vlaanderen maar ook voor gebieden zelfs ver daarbuiten.

De industrialisatie had als gevolg dat het inkomen van veel mensen hoger werd en dat heeft onmiskenbaar een effect op sociaal en cultureel gebied gehad. De stad werd bereikbaar, toeristische uitstapjes met het "pleziertreintje" werden mogelijk. Verenigingen zoals muziekgezelschappen, sportclubs hadden een groter reikbereik. De stad was voor jongeren beter bereikbaar en dit was zeker van toepassing voor studenten.

Duurzame mobiliteit

In de afgelopen 130 jaar is het wereldwijd gemiddeld 0,9°C warmer geworden. De laatste dertig jaar was zeer waarschijnlijk de warmste periode in 1400 jaar. Dat stelt het IPCC, het Intergovernmental Panel on Climate Change van de Verenigde Naties. In de 21^{ste} eeuw wordt een verdere stijging van de gemiddelde temperatuur op aarde verwacht. De oorzaak van deze temperatuurstijging is ontegensprekelijk de uitstoot van broeikasgassen waaronder CO₂, methaan, stikstofoxides, fluorkoolwaterstoffen. Maar ook waterdamp is een broeikasgas. CO₂ is (hoewel niet met de hoogste intensiteit) wel het meest voorkomende broeikasgas. Niet toevallig valt de start van de geconstateerde temperatuurverhoging samen met de ingezette en voortgaande industrialisatie. Sommigen zeggen zelfs dat de eerste aanzet al eerder werd gegeven namelijk door de overgang van een nomadisch bestaan naar de vestiging van kleine gemeenschappen, dorpen. Het geologische holocene tijdperk is overgegaan naar het antropoceen, het tijdperk waarin de veranderingen van het klimaat en de atmosfeer een gevolg zijn van de activiteiten van de mens. Het gebruik van fossiele brandstoffen in de industrie, voor verwarming en vervoer is hoofdoorzaak van de toename van CO₂. We zullen het gebruik van fossiele brandstoffen dus moeten minimaliseren en overstappen op duurzame energie (energie uit bronnen die niet opraken, zoals windenergie, zonne-energie en waterkracht) en duurzame brandstof (brandstof die zo min mogelijk grondstoffen verbruikt, brandstof uit herwinbare bronnen). Veel landen hebben het klimaatakkoord van Parijs ondertekend om maatregelen te nemen om de klimaatverandering tegen te gaan door het gebruik van fossiele brandstoffen aan banden te leggen en over te gaan op gebruik van duurzaam opgewekte energie via zon, wind, geothermie, waterkracht, etc. . Ook voor transport van personen en goederen zal de eis van verduurzamen gaan gelden. Vast staat dat de trein het meest duurzame vervoermiddel is met de minste uitstoot van het broeikasgas CO₂ in vergelijking met vliegverkeer, scheepvaart en autoverkeer. De meest duurzame vorm is de elektrische lokomotief, de zogenaamde Eloc, welke werd ontwikkeld

eind jaren 1940. Het Nederlandse spoorwegnet is bovendien volledig duurzaam electrisch m.a.w. alle elektriciteit wordt op een duurzame manier opgewekt. Heel waarschijnlijk is en/of gaat ook het Belgische spoor voldoen aan deze duurzaamheidseisen.

Human influence has warmed the climate at a rate that is unprecedented in at least the last 2000 years

Changes in global surface temperature relative to 1850-1900

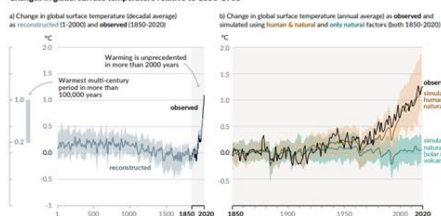


Figure 2, IPCC 6, aardoppervlakte temperatuur relatief t.o.v 1850-1900

Er was kort na het ontstaan van de spoorlijn reeds een verduurzamings proces aan de gang. De reden was de klacht van langs de spoorlijn wonenden over de vervuilende uitstoot van de door steenkool aangedreven lokomotieven. In plaats van steenkool werd daarom overgegaan op cokes. Cokes is een warmtebehandelde steenkool. Door de warmtebehandeling worden vluchtige verontreinigende stoffen verwijderd. De technische ontwikkeling en omschakeling naar de betere diesel-lokomotief resulteerde in een verdere verduurzaming.

De vraag om een hernieuwde lijn Mechelen – Terneuzen voor personen en goederen lijkt gerechtvaardigd in deze naar duurzaam vervoer snakkende regio. Deze streek lijkt echter te dun bevolkt om een positieve business case te verwezenlijken wat personenvervoer betreft. Het is wel een feit dat er een enorme trafiek van goederen is in de driehoek Gent – Antwerpen - Terneuzen, Een spoorlijn Antwerpen -Terneuzen een idee?

Vergane glorie, de M-T spoorlijn (rode lijn) in een hedendaags Google Earth plaatje

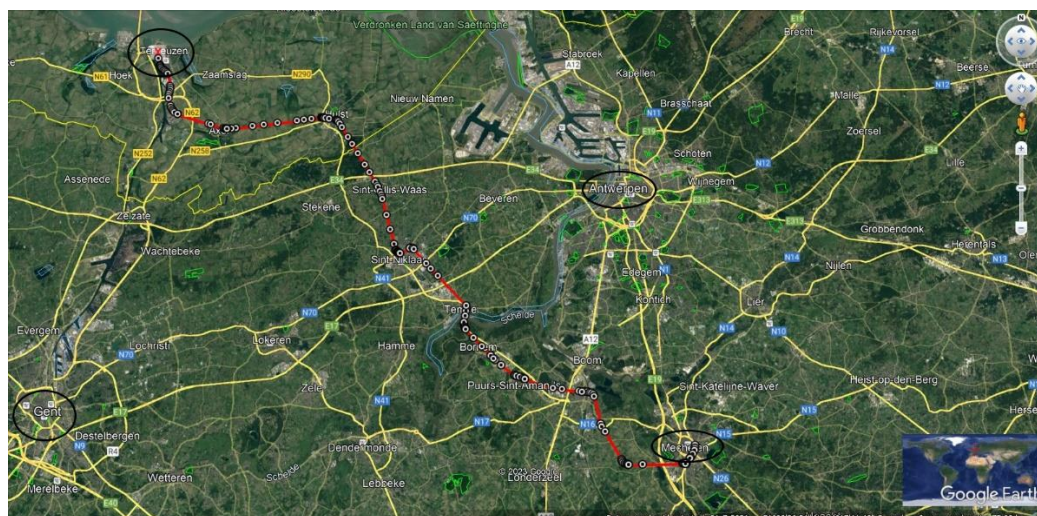


Figure 3, De spoorlijn in het hedendaags Google Earh plaatje

Erfgoedlijnen

Zeeuwse Ankers en Erfgoed Zeeland hebben voor zeeland een aantal erfgoedlijnen opgesteld. Lijnen die een samenhang brengen in de verhalen over de rijke zeeuwse geschiedenis. En om enkele erfgoedlijnen te noemen: Zilt en Zoet, Smaken van Zeeuwse Bodem, Schorren en Slikken en Polders,

Nieuw Zeeland, (moderne bedrijvigheid in een veranderend landschap). Er zijn er 9 lijnen gedefinieerd en aan deze lijnen kunnen de verhalen opgehangen worden.. Alles is terug te vinden op www.zeeuwseankers.nl/erfgoedlijnen

Duidelijk is dat de spoorlijn erfgoed is en perfect past in de Zeeuwse Nieuw Zeeland, (moderne bedrijvigheid in een veranderend landschap) Erfgoedlijn. Voor ons houdt deze erfgoedlijn niet op aan de Belgisch – Nederlandse grens, de grens van Zeeuws-Vlaanderen met Oost-Vlaanderen maar trekken wij deze door. Natuurlijk zijn er grensoverschrijdende samenwerkingen en een voorbeeld hiervan is het Grenspark Groot-Saeftinghe waar er samenwerking is tussen Zeeuws-Vlaanderen, Oost en West-Vlaanderen en Brabant. Hopelijk is er een begin gemaakt met de grensoverschrijdende erfgoedlijnen. Op Zeeuwse Ankers is in ieder geval het grensoverschrijdende verhaal van het M-T Erfgoed terug te vinden.

Tot slot nog een allerlaatste zij het minder belangrijke reden van deze viering van de spoorlijn.

2021 was ook het jaar van het Europese Spoor. Het voorstel van erfgoed voor de Open Monumenten Dag van 2021 was dus aandacht geven aan het Spoor.

De Europese Federatie van Verenigingen rond Industrieel en Technisch erfgoed (EFAITH) werkte het thema Impact van het spoorwegen-erfgoed op de identiteit van regio's en gemeenten verder uit en kwam met de volgende aandachtsgebieden:

1. Over **specifieke spoorweginfrastructuur**: stations, goederenstations, stelplaatsen, watertorens, seinhuizen,.maar ook viaducten, bruggen en tunnels...
2. Over de impact van de spoorwegen op het dorps- en stadsweefsel : **identiteit van stationsbuurten**
3. Over **lijnen in het landschap** en welk erfgoed zien we langs de spoorlijnen en welke cultuurhistorische landschappen doorkruisen we en zijn te zien langs de spoorweg en van op de trein.

Het Project.

GrensDorpen

Het is niet moeilijk te raden waarom juist GrensDorpen het initiatief genomen heeft om dit project te starten. KLINGSPOOR is de site die zich ontwikkeld heeft aan de oudespoor bedding , daar waar het spoor de grens overtrok. Het is één van de tijdlijnen in het KLINGSPOOR museum. KLINGSPOOR op de Klinge is ook de plaats waar GrensDorpen zijn oorsprong vond. Daar waar de initiatiefnemer geboren en getogen is, de geschiedenis van de spoorlijn kent.

Dit project begon in augustus 2021 en liep tot december 2021. In deze periode werden er heel wat evenementen langs het spoor georganiseerd van Puurs tot Terneuzen en om in spoortermen te blijven, tijdens deze periode haakten er steeds meer wagonnetjes aan.

Logo 150 jaar Mechelen - Terneuzen

Erfgoed Waasland heeft het logo van dit project mee helpen ontwikkelen. Dit logo is gebruikt voor alle evenementen rond 150 jaar M-T door alle deelnemende organisaties.



Figure 4, Logo 150 jaar Mechelen - Terneuzen

Meewerkende Organisaties en personen

Allereerst willen we alle medewerkende organisaties aan dit project vermelden

Gedurende het project hebben zich meerdere organisaties geëngageerd waardoor het project uiteindelijk is uitgegroeid tot een samenwerking met de volgende organisaties:

OHK De Vier Ambachten Hulst

De Klomp De Klinge VZW (KLINGSPoor)

Erfgoedcel Waasland

Erfpunt Waas

EGTS Linie Land van Waas

Erfgoed Zeeland

Gemeentebesturen van Willebroek, Puurs, Bornem, Temse, Sint-Niklaas, Sint-Gillis-Waas, Stekene, Moerbeke Hulst en Terneuzen

Sint-Niklaas (KOKW-Kon.Oudh.Kring waas)

Heemkundige kringen: Hulst, Terneuzen, KLINGSPoor, Sint-Gillis-Waas, Stekene, Moerbeke, Puurs

Museum Hulst

Toonbeeld Terneuzen

Cultuurraad Moerbeke

Model SpoorClub (MSC) Het Spoor Sint-Niklaas

Cultuurtuin Waas

Nederlandse Vereniging Belangstellenden van het Spoor (NVBS)

De organisaties in de vorm van hun logo's weergegeven in de onderstaande figuur.



Figure 5, Logo's organisaties

Scheldemondfonds, provincie Oost-Vlaanderen, EGTS, De Klomp De Klinge VZW, Erfgoedcel Waasland, OHK en werkgroep GrensDorpen, de gemeentes langs de lijn van Terneuzen tot Puurs behoorden tot de ondersteunende organisaties zowel in financiële als personele zin. Zonder deze ondersteunende organisaties was het project niet uitvoerbaar geweest.

De andere organisaties hebben de lokale evenementen georganiseerd, zelfs een enkele grensoverschrijdend zoals Moerbeke cultuur die samengewerkt heeft met Toonbeeld uit Terneuzen. Een ander voorbeeld is het Museum Hulst met de KOKW Sint Niklaas door het bruikbaar stellen van voorwerpen door de KOKW aan het museum.

Het is verbazingwekkend ook hoeveel tastbare voorwerpen, foto's, reis en vervoers documenten bewaard zijn gebleven in privébezit. Hele mappen zijn boven water gekomen en aangeboden om ten toon te stellen. Ook deze personen, nostalgische aanbidders van de spoorlijn M-T hebben aan het project meegewerkt. We zijn hen zeer dankbaar. Om toch enkelen te noemen: mevrouw Lea Van Arenthals uit ...X..., de heer Walter Franckaert uit Terneuzen, de heer...X Verstraeten uit Vlissingen, wijlen de heer Roger Himbrecht uit Clinge.



Figure 6, voorbeeld van een identiteitskaart

Publiciteit

Voorafgaand aan en tijdens het project zijn er natuurlijk talrijke acties geweest om het project te promoten. Er zijn uitzendingen geweest op Radio2 Oost-Vlaanderen, omroep Hulst, TVOost en Radio Land van Waas. Het Erfgoed krantje van Erfgoed Waasland was geheel gewijd aan de M-T en ook verspreid aan beide kanten van de grens. Niet te vergeten ook de publikaties in de regionale Kranten en de Flyers die werden uitgedeeld.

Langs de route van Puurs tot Terneuzen, en langs het zijspoor van Sint-Gillis tot in Moerbeke zijn vlaggen met het 150 jaar M-T logo en de sponsors geplaatst in samenwerking met de gemeenten en het waterschap van zeeuws vlaanderen. Deze vlaggen markeerden ook de oorspronkelijke route en waren bedoeld als ondersteuning voor de talrijke fietsers van de Mechelen – Terneuzen Spoorlijn tochten.



Figure 7, Vlaggen langs het spoor, Hulst midden, Sint-Niklaas rechts (totaal versleten).

Het is niet bedoeling en het is ook ondoenlijk om van alle deelprojecten een uitgebreid relaas te doen. Sommigen zijn op een realistische manier te beschrijven van andere kunnen we slechts impressies geven. We hopen dat vragen om informatie van geïnteresseerden door de deelnemende organisaties worden beantwoord.

Officiële momenten.

Dit project heeft zijn officiële momenten gekend, namelijk de openings en afsluitings bijeenkomsten. Op beide momenten waren gedeputeerden van de provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen uitgenodigd evenals burgemeesters van deelnemende gemeenten, vertegenwoordigers van erfgoed Zeeland en Waasland, vertegenwoordigers van de deelnemende organisaties en andere belanghebbenden. Dit waren ideale momenten om na enige officialiteiten in een ontspannen sfeer te netwerken.

Het project werd op 20 augustus officieel geopend op Spoor 11 door de toenmalige burgemeester van de gemeente Hulst de heer Frans Mulder. De eindafsluiting op KLINGSPOOR op 25 september werd gedaan door de burgemeester van Sint Gillis Waas mevrouw Maaïke de Rudder. Beide momenten werden afgesloten met een receptie aangeboden door de gemeenten.



Figure 8, Openingsmoment Hulst

J. Begijn Terneuzen (W), J. Van Campenhout, W. Dhondt Sint Gillis (S), J.F. Mulder Hulst (B), M. De Rudder Sint Gillis Waas (B), L. de Handschutter Sint Niklaas (B), L. Truymen Temse, E. De Keyzer GrensDorpen (W=wethouder, S=Schepen, B=Burgemeester)



Figure 9, Sluitingsmoment KLINGSPoor

Tijdens de officiële momenten was er ook tijd voor muziek, gedichten en enkele voordrachten door de heer De Keyzer. We willen toch enige aandacht schenken aan de ludieke momenten.

Lied M-T Paul Vereecken

De heer Vereecken heeft samen met mevrouw de Lentacker een lied geschreven en gecomponeerd genaamd Mechelen – Terneuzen. De melodie en tekst is hieronder weergegeven.

1

Paul Vereecken, Ann De Lentacker **Mechelen-Terneuzen**

De rij van vel - den lijkt wel ein - de - loos als je ver - tra - gend langs ze
Het Zeeuw - se en het Wa - se plat - te - land rol - len de sta - len lo - per
Kom met de fiets of wan - del langs het pad. Treed in de spo - ren van de

5 rijdt. Een mo - za - lek, een bon - te kleu - ren - doos, dor - pen ge - wor - pen in de
uit. Met ij - zer - wa - ren of met fon - nen zand spo - ren wij al - tijd weer voor
tijd. Langs - heen de rou - te zal je merken dat de trein in dro - men nog steeds

9 tijd. En tuf fend trekt de far - se trein een lan - ge lijn door - heen het
uit. In ste - den, dor - pen, zeer char - mant, wordt al die snel - heid ge - ne -
rijdt. Om - hels je fan - ta - sie. Ge - niet van schoonheid en cul -

13 land. Langs a - ver - we - gen klinkt het sein. Zet je maar e - ven aan de
geerd. Al - leen een kat kijkt hier nog op als da - ve - rend de trein pas -
tuur, Ver - geet het fraai ver - le - den niet. Be - leef een flit - send a - von -

17 kantl
seert -
tuur!

21 stil. De dou - a - nier die telt bedaard, ook als de chef ver - trek - ken wil... De trein pas

25 seert in Hulst of Sint - Ni - klaas en lijkt voor eeu - wig door te gaan. Zie al die

29 bra - ve koei - en staan. Ze zijn im - muun ge - wor - den voor 't ge - raas.

Figure 10, Lied Paul Vereecken, Ann de Lentacker

Dit lied werd onder muzikale begeleiding op beide officiële momenten door de heer Vereecken zelf vertolkt.

De Mars Mechelen-Terneuzen.

Tijdens een gesprek met een collega-opa langs de zijlijn van het voetbalveld, samen kijkend naar onze kleinkinderen kwam ik met de opmerking dat onze werkgroep GrensDorpen aan een project 150 jaar Mechelen – Terneuzen werkte. Deze opa bleek lid te zijn geweest van de Harmonie van Hulst en

vertelde me dat de harmonie ooit een mars Mechelen – Terneuzen had gespeeld tijdens één of andere feestelijkheid rond “den M-T”. De zoektocht naar deze mars was met deze informatie gestart. De Harmonie had, zoals je altijd zal zien, net het archief geschoond en veel oude “rommel” opgeruimd. De zoektocht leidde ook naar fanfares en harmoniën die in die goede oude tijd nog door de straten van dorpen en steden hebben gemarcheerd en op kiosken hun beste kunnen ten gehore brachten tijdens concoursen. Veel van die gezelschappen uit dorpen en steden langs de spoorlijn per reisden per trein naar de plaats van het optreden. Geen enkele vereniging wist echter van het bestaan af van de M-T mars. Ook de nieuwe media wegen werden aangeboord en via een facebookpagina oproep die in de nieuwsbrief van de Zeeuwse Muziekbond terecht kwam (hoe dan ?) kreeg ik bericht van de secretaris van het Museum Hulst, de heer Jos de Blok, dat hij de mars M-T had gevonden in het museum. Schijnbaar had iemand die een boedel aan het opruimen was de vooruitziende blik dat dit papiertje, een vodje eigenlijk, erfgoed was. Het kladje behoorde toe aan een zekere Emiel Eeckhout, muziekleraar en dirigent van enkele accordeongezelschappen in de omgeving van Hulst. Emiel, zoon van de meer bekende Hulsterse componist en muziekleraar August Eeckhout had zijn opleiding gevolgd aan het bekende oorspronkelijk Mechelse Lemmens Instituut. Dit instituut verhuisde pas in 1968 naar Leuven. Wellicht reisden zowel vader August als zoon Emiel met de M-T naar het Lemmensinstituut en het is dan ook niet ondenkbaar dat deze mars gecomponeerd werd in de trein. Tot op heden is er geen andere informatie gevonden, ook niet in de nederlandse HaFaBra database of de Vlaamse evenknie hiervan. Gevoeglijk nemen we nu aan dat de heer E. Eeckhout deze mars gecomponeerd heeft.

Duidelijk was dat deze partituur niet voor een blaasinstrument was maar voor een akkordeon. Het was dus nog een hele opdracht om het uiteindelijke doel deze mars tijdens het openingsmoment door een fanfare ten gehore te laten brengen. De grootste uitdaging was dus om deze accordeon partituur te bewerken en om te zetten voor fanfare of harmonie. Uiteindelijk heeft de dirigent van de fanfare Weldoen Door Vermaak(WDV) uit Clinge, de heer Richard Schroevers in samenwerking met Daan Stienen een bewerking voor fanfare gerealiseerd. WDV heeft deze bewerking uitgevoerd op het slotmoment op 25 september 2021. Enkele maanden later is er een opname van gemaakt. Elke fanfare of harmonie staat het vrij om deze mars ten gehore te brengen, de partituren voor de verschillende instrumenten zijn vrij verkrijgbaar.

We zijn ook op het spoor gekomen van de zonen van de heer Eeckhout, die jammer genoeg zelf op nog jonge leeftijd is overleden. Een van de zonen speelt in de harmonie van Udenhout die nu een goed contact hebben met WDV. Deze harmonie wil ook de mars M-T uitvoeren.

Accordeon Partituur mars Mechelen – Terneuzen

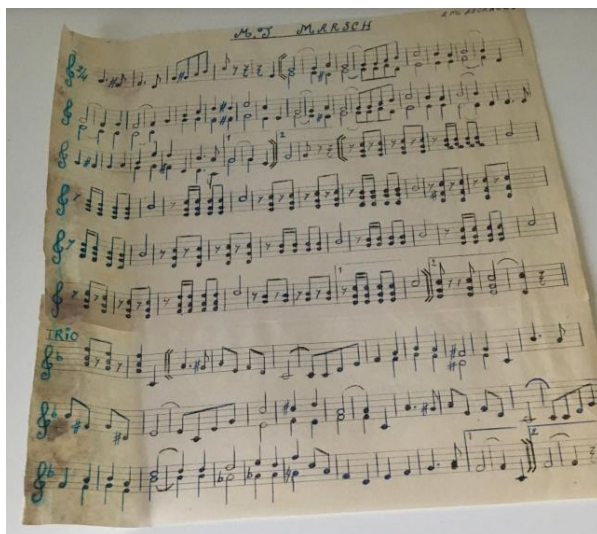


Figure 11, Mars M-T, een vodje

Fietsroute langs het Spoor

GrensDorpen heeft in samenwerking met de gemeente Terneuzen (G. Drumont / en B. Tolboom) een fietsroute ontwikkeld langs de spoorlijn vanaf Hulst tot Terneuzen en via de oude tramroute terug tot Hulst. De Gemeente Terneuzen heeft de route geadopteerd onder hun RouteYou contract in het kader van de gemeentelijke fiets en wandelpaden. De route kan via ROUTEYOU gedownload worden met bijbehorende informatie van M-T, beschrijving van de interessante punten, relict en foto's.

C. De Beer, R. De Mulder (KOKW), N. Van Stichel, L. Vandebos (d'academie) en T. De Maeyer (cultuur gemeente Sint Gillis Waas).hebben een fietsroute ontwikkeld van Sint Niklaas tot Hulst en terug met bijbehorende informatie van M-T, beschrijving van de interessante punten, relict en foto's. Ook deze route is ondergebracht bij RouteYou onder het gemeente Terneuzen contract.

Beide routes zijn via de RouteYou app te downloaden op een mobieltje via de onderstaande QR codes.

Eric, kunnen we de pdf files niet opslaan bij Erfgoed? Evenals andere documenten?



Figure 12, QR code RouteYou, Hulst - Terneuzen



Figure 13, QR code RouteYou Sint- Niklaas - Hulst

Musea

Meerdere Musea langs de lijn hebben tentoonstellingen georganiseerd, een enkele voor of na de tijdsperiode van het project. Hulst is reeds in April gestart, Sluiskil heeft een tentoonstelling georganiseerd als laatste in 2022, na de afsluiting. De deelnemende musea hebben getracht lokale thema's in de tentoonstelling te verwerken.

Museum Hulst

Museum Hulst had als thema grensoverschrijdende smokkel per spoor, een welgekende "sport aan de grens. Daarnaast is er aandacht gegeven aan de inspanning die de gemeente zich heeft moeten getroosten om de treinroute in Hulst te krijgen want Hulst zat niet in het oorspronkelijke plan dat Hulst rechts (niet het bekende links!) liet liggen. Dankzij enkele notabelen uit Hulst is ook daar een station gerealiseerd. Museum Hulst heeft tegelijkertijd de toenmalige tramlijn Hulst – Walsoorden onder de aandacht gebracht. Hulst heeft voor de tentoonstelling samengewerkt met het archief van de gemeente Hulst (Antoine. Prinsen) en grensoverschrijdend samengewerkt met de Koninklijke Oudheidkundige Kring van het Land van Waas, beter bekend als De KOKW. Ook partikulieren aan beide zijden van de grens hebben voorwerpen en foto's in bruikleen gegeven. Als aandenken aan de prachtige tentoonstelling kreeg elke bezoeker een boekwerkje met de titel SPOORLOOS, 150 jaar Trein en Tram.

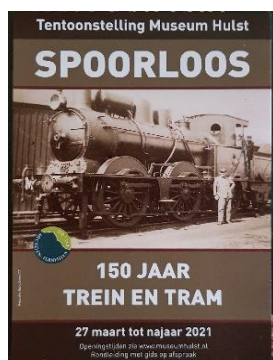


Figure 14, Spoorloos
Museum Hulst

Sint-Gillis-Waas, Heemkundige Kring De Kluize

De tentoonstelling in Sint-Gillis-Waas door Heemkundige Kring De Kluize verwees naar vrouwen aan de spoorweg. In een lijst van 1947 van ondertussen NMBS-personeel lees je duidelijk dat er

heel wat vrouwen verantwoordelijk waren voor de spooroverwegen. Dit bevestigde dat vanaf de start de routehuisjes bemand werden door spoorwegfamilies waarbij de man de opdracht had om bij vriesweer de sporen in de onmiddellijke omgeving vorstvrij te houden terwijl de vrouw gedurende de dag zich klaar moest houden om de overwegen te bedienen zodat een trein passage veilig kon gebeuren. Dat was voor de geprogrammeerde treinen van reizigersvervoer en voor de goederentransporten die niet op regelde tijdstippen reden.

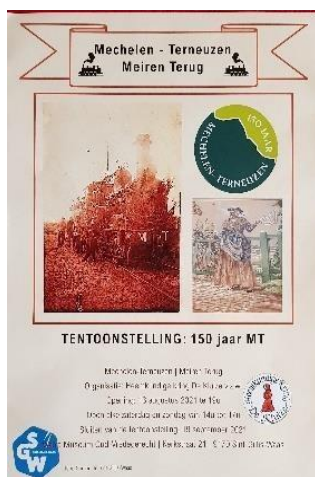


Figure 15, Tentoonstelling Heemkundige Kring De Kluize Sint Gillis Waas

Het Spoor, de club van model spoorbouw uit Sint Niklaas heeft een prachtige maquette gemaakt van het station van Sint Gillis Waas anno 1948. Deze maquette stond opgesteld in het museum. De bouw van de maquette staat beschreven in het blad Modelspoor magazine 23^{ste} jaargang november 2021.



Figure 16, maquette Station Sint Gillis Waas anno 1948

Terneuzen, Heemkundige Kring en Bibliotheek

De heemkundige vereniging Terneuzen heeft in samenwerking met de bibliotheek van Terneuzen een tentoonstelling georganiseerd in het nieuwe bibliotheek gebouw. Deze vereniging heeft naast deze tentoonstelling ook een Nieuwsbrief gepubliceerd geheel gewijd aan het 150 jarig jubileum van de spoorlijn. Daarin wordt opnieuw het ontstaan van de spoorlijn besproken met daarnaast onder andere aandacht aan onregelmatigheden en ongevallen, de M-T als pleziertrein Het Neuzeke of ook wel het Plezierke genoemd, over August Verstraeten die 40 jaar werknemer was en natuurlijk ook over M-T en de haven. Nieuwsbrief Heemkundige Vereniging Terneuzen nr 118 – 2021.



Figure 17, Impressie foto tentoonstelling Terneuzen

Sluiskil, een mini tentoonstelling



Figure 18, Impressie foto's tentoonstelling Sluiskil

nog enkele andere impressiefoto's

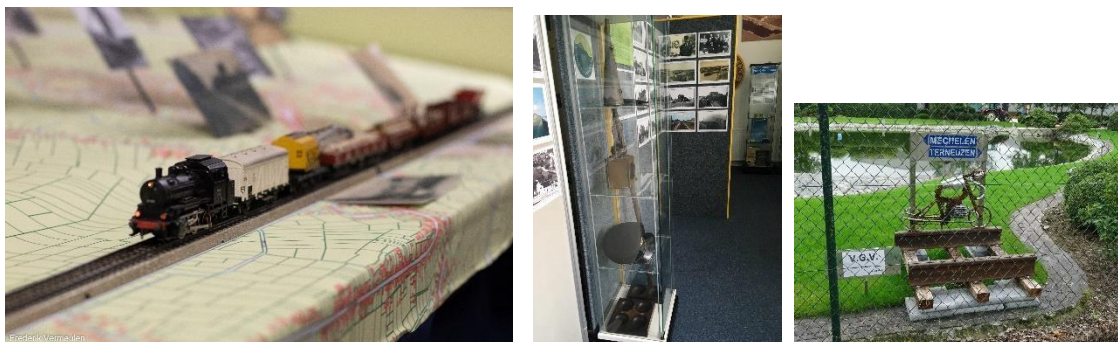


Figure 19, impressiefoto Tentoonstellingen

Moerbeke en Stekene

Moerbeke en Stekene liggen niet op de lijn 54 maar aan de aftakking hiervan te Sint Gillis Waas. Dit was spoorlijn 77, Stekene-Moerbeke-Waas-naar Zelzate die enkele jaren na Mechelen – Terneuzen werd gerealiseerd (1873). De totale lengte van dit spoor is 27 km. Spoorlijn 77 werd aangelegd als onderdeel van een alternatieve treinverbinding van Antwerpen naar de kust. Tegenwoordig is de volledige lijn opgebroken. Het reizigersverkeer is in de begin

jaren 1950 stopgezet. Het stuk Kemzeke - Sint-Gillis-Waas is al in 1956 opgebroken en dit tracé is gebruikt voor de aanleg van een afwateringskanaal (Hoge Watergang der Lage Landen). In 1974 is ook het traject Kemzeke - Moerbeke opgebroken en kort daarna ingericht als geasfalteerd wandel- en fietspad, een vroeg voorbeeld, van recreatief fietsgebruik, omdat dit omstreeks 1980 nog relatief zeldzaam was. In de jaren '90 van de 20e eeuw is ook het traject Kemzeke - Sint-Gillis-Waas verhard, als jaagpad naast het afwateringskanaal op het oorspronkelijke tracé.te

Moerbeke

In Moerbeke werd in het Museum Oud Station in een uitgebreide, gedocumenteerde tentoonstelling de geschiedenis van spoorlijn nummer 77 met zijn stations en wetenswaardigheden getoond. Naast de aandacht voor kunst was er ook aandacht voor de suikerfabriek van Moerbeke, met zijn eigen tramlijn naar Axel. Hieronder enkele foto's om een impressie te geven van de tentoonstelling



Figure 20, fot's van Tentoonstelling Moerbeke

Stekene

Ook Stekene heeft een tentoonstelling georganiseerd, Den ijzeren weg door Stekene met het thema speuren naar sporen



Figure 21, Flyer Tentoonstelling Stekene

Naar aanleiding van Open Monumentendag bracht de Heemkundige Kring d'Euzie de geschiedenis van het treinverkeer te Stekene op 2 manieren onder de aandacht namelijk door een gegidste wandeltocht. Op deze wandeling vertelde de gids tal van wetenswaardigheden over het station, de spoorlijn zelf en de jarenlange activiteiten waarin het vervoer per trein een cruciale rol speelde. Maar ook de omgeving, gebouwen en andere objecten langsheen het wandeltraject werden in de context van het spoor belicht. De 2^{de} manier om het spoor onder de aandacht te brengen was een uitgebreide, gedocumenteerde tentoonstelling waarin de geschiedenis van spoorlijn nummer 77 met zijn stations en wetenswaardigheden werd getoond in het Museum Oud Station, aan Spoorwegwegel te Stekene. Deze tentoonstelling liep tot in december.

Lezingen

Op verzoek van GrensDorpen heeft de heer Frits Van Buren toenmalig secretaris van de NVBS, de nederlandse vereniging van belangstellenden in het spoor en tramwegwezen een aantal lezingen gegeven over de spoorlijn Mechelen Terneuzen. De presentatie begon met de plannen voor een niet via Antwerpen lopende spoorverbinding van het centrum van België naar de Noordzee. In augustus 1871 volgde de opening van de spoorlijn Mechelen-Terneuzen (M-T). De presentatie volgde die spoorlijn dan ook eerst in die richting. Vervolgens kwamen onder andere de bruggen aan de orde. Bij het rollend materieel en het vervoer kreeg het voor de M-T zeer belangrijke goederenvervoer de meeste aandacht. Het hoogtepunt daarvan lag rond 1930 en daarna begon de "aftakeling". Ook de verbindingen met andere spoorlijnen, bedrijven met eigen railvoorzieningen en tramlijnen aansluitend op de M-T kregen aandacht. Lezingen werden onder andere gegeven in het Industrieel Museum Zeeland te Sas van Gent, de bibliotheek van Terneuzen voor de heemkundige vereniging. En op Klingspoor. Ook de heer De Keyzer was actief in het geven van lezingen

Gidsen en Rondleidingen.

Eric de Keyzer heeft een werkje geschreven voor de gidsen als inleiding voor hun rondleidingen in de diverse gemeenten. Elke gids gaf naast deze algemene beschrijvingen ook informatie over het lokale gebeuren rond de spoorlijn. In elke deelnemende gemeente waren er bijvoorbeeld (gratis) gidsbeurten op de open monumentendag. Op het KLINGSPoor was er overigens elke week een gegidste wandeling en alle gidsen brachten op hun eigen manier het verhaal van de spoorlijn.



Figure 22, Gidsen en rondleidingen

KLINGSPoor-rondleidingen.



Figure 23, Gidsen en rondleidingen in Axel, Hulst en Moerbeke

Axel

Hulst

Moerbeke



Figure 24, Gidsen en Rondleidingen Sint Niklaas en De Klinge

Zelfs binnen de coronaregels was het een waar succes (*hier Sint-Niklaas en De Klinge*).

Zonnetrein.

EGTS Linieland van Waas en Hulst beschikt over een zonnetreintje waarmee rondritten gemaakt kunnen worden. Dit treintje werd ook enkele malen ingehuurd om uitstapjes te maken langs de overgebleven relictten van de spoorlijn aan de Zeeuwse kant. Leden van de KOKW hebben van dit treintje dankbaar gebruik gemaakt.



Figure 25, Het zonnetreintje

Informatieborden langs de lijn.

Als blijvend aandenken aan @150jaarMechelen-Terneuzen zijn er langs de lijn van Sint Niklaas tot Terneuzen een aantal borden geplaatst met lokale informatie over de lijn. De gemeentelijke diensten van Terneuzen, Hulst, Sint-Gillis-Waas en Sint-Niklaas hebben hierin samengewerkt met Erfpunt, de werkgroep GrensDorpen en de KOKW. De vormgeving van alle borden is gelijk gehouden. Enkel de omlijstende kleur was gekoppeld aan de kleuren van de gemeente.

Als voorbeeld het bord in Hulst aan Brasserie Oud Hulst, een vroegere opslagloods van het station.

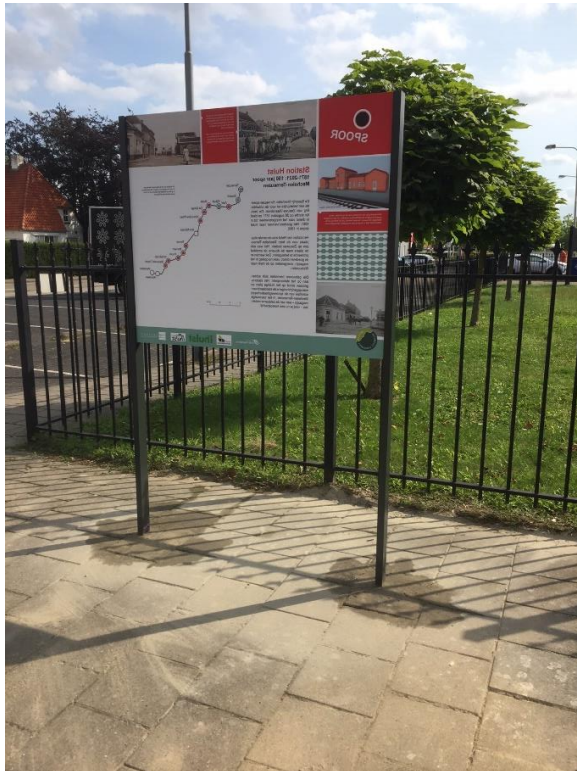


Figure 26, Informatiebord Station Hulst

Kunstprojecten.

Moerbeke

De cultuurraad van Moerbeke is in samenwerking met Toonbeeld, de kunst en cultuur akademie uit Terneuzen een grensoverschrijdende samenwerking aangegaan waarbij lokale en Terneuzense kunstenaars werden aangespoord om kunstwerken te maken met als thema Grenzeloos Sporen. Deze kunstwerken werden in het centrum “aan het raam” ten toon gesteld.

Er was ook een kunsttentoonstelling georganiseerd in de kerk van Moerbeke.



Figure 27, Sporen in het Landschap Moerbeke

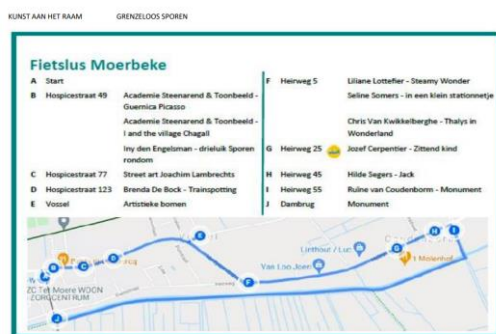


Figure 28, Sporen in het Land Moerbeke, Fietslus

De Klinge

Nele Merckx heeft een werkstuk op zeildoek gemaakt. Dit hangt in de buitenlucht op op KLINGSPoor



Figure 29, Werkstuk Nele Merckx De Klinge

Foto's.

Maar ook elders waar reusachtige foto's de aandacht trekken, zo onder meer in de stations van Temse en Sint-Niklaas.



Figure 30, Foto's Mechelen - Terneuzen in het station van Temse en Sint Niklaas

Archief Onderzoek.

Ondanks het feit dat de spoorlijn Mechelen – Terneuzen terdege is beschreven door de reeds genoemde heren Boonefaes en Hesselink blijft archief onderzoek interessant en nodig en was dus ook onderdeel van het project 150 jaar M-T. Elke nieuwe informatie is welkom.

We gingen op zoek aan belgische kant in de archieven van de KOKW in Sint-Niklaas, de Bibliotheca Wasiana, Archieven van de FOD Economie Brussel, het stadsarchief van Sint-Niklaas, het archief van de gemeenten Temse en Sint-Gillis-Waas. Aan nederlandse kant werd het Zeeuws Archief in Middelburg, het archief van de gemeente Hulst, de Heemkundige Vereniging van Terneuzen (vooral veel archief van de Heer H.G. Hesselinck) ondrzocht. Verder zijn er nog enkele prive archieven ontgonnen oa de privé-archieven van Walter Franckaert uit Terneuzen, van de heer J.C.J. Verstraeten uit Terneuzen en het archief van Willy van Branden van de Heemkundige Kring Ercus.

Dit archief onderzoek is bijlange na nog niet klaar maar het was wel leerrijk.

De KOKW Sint Niklaas bevat veel gegevens van de Heer Willy Boonefaes en Guillaume D’Hanens, deze laatste een mede investeerder / initiatiefnemer. Dit archief bevat vooral financiële en boekhoudkundige gegevens naast vele details over het spoor . Over het financieel beleid kan je werkelijk alles terugvinden. Niet alleen de jaarverslagen, maar vooral de handgeschreven boeken over het financiële beleid bevatten massa’s informatie over aan wie betaald werd en om welke reden. Je kan hier gerust vergelijkingen maken door de jaren heen om meer details te vinden over de gepubliceerde jaarverslagen.

Het museum van Temse heeft veel gegevens over de begingeschiedenis en het ontwerp van Gustave Eiffel van de brug in Temse staat daar zeker centraal.

De Bibliotheca Wasiana heeft eveneens een uitzonderlijk archief met informatie over de lijn en zeker over de strijd met de stad Sint-Niklaas die jaren moest wachten op uitkering van dividenden. Details uit de studies van Willy Boonefaes zijn blijkbaar verspreid geraakt tussen de Bibliotheca Wasiana enerzijds en de KOKW anderzijds. Een goede overeenkomst tussen beide partners zou een meerwaarde zijn om dit archief te ontsluiten. In de Bibliotheca Wasiana is heel wat informatie over de tentoonstelling in Temse uit 2007 te vinden. Dit archief verwijst ook naar een tentoonstelling in het Rijksarchief in Zeeland, Middelburg, in het jaar 1968.

Het archief van Middelburg bezit dan weer veel meer technische gegevens die ook te vinden zijn in het archief van de Heer H.G.Hesselinck. Inbegrepen ook de correspondentie met Rijkswaterstaat Zeeland. Ook de heemkundige vereniging van Terneuzen heeft veel technische informatie, waaronder een aantal handleidingen voor arbeiders aan het spoor.

In de privé-verzameling van Walter Franckaert vinden we vooral veel informatie over het steenkappersbedrijf van Van de Mooter in De Klinge en de aansluiting op de lijn M-T. Vrachtbrieven, douanedocumenten, enz. documenteren de geschiedenis van de spoorweg op een eigen manier.

We moeten ook de nadruk leggen op de ongelooflijke verzameling van J.C.J. Verstraeten uit Terneuzen met afstempelingen op documenten van zowat alle kantoren op de lijn.

Dit is slechts een kleine opsomming en is natuurlijk niet compleet.



Figure 31, Archief onderzoek in Middelburg

Personeelsbeheer in het KOKW archief.

Waar drukker Strybol veel informatie over geeft is de documenten die ze voor de spoorweg hebben gedrukt, zelfs de aantallen per publicatie. Opvallend is dat vele van deze documenten in het Frans worden aangeleverd om vertaald te worden en daarna gedrukt. Even interessant zijn de gegevens over de ontvangsten per station tussen 1912 en 1914. Wat het reizigersvervoer aangaat zijn het vooral Sint-Niklaas en Temse die belangrijk zijn, terwijl het goederenverkeer in handen is van de stations Axel en Willebroek, gevolgd door Terneuzen. Zonder twijfel is voor het kantoor Axel de suikerbiet de grote bron van inkomsten.

Strybol geeft veel gegevens vrij over het personeel. Heel veel publicaties over het toekennen van vergoedingen aan beheerders, aan stationschefs maar ook gegevens van het gewone personeel bijvoorbeeld over het toekennen van kledijvergoeding. Zo kan je vaak verband leggen met de plaats waar die personeelsleden tewerk gesteld zijn en welke vergoedingen worden uitgekeerd. Ook de aanwezigheid op de algemene vergaderingen komen zo in zicht.

Het blijft ook opvallend dat twee Wase burgemeesters roots hebben in de spoorweg M-T, namelijk Willy De Rudder van Sint-Gillis-Waas en Lieven De Handschutter van Sint-Niklaas.



Figure 32, Personeel Spoor M-T te Clinge

In de personeelsdossiers kom je ook tegen wie wanneer is gestart en gestopt in de maatschappij.

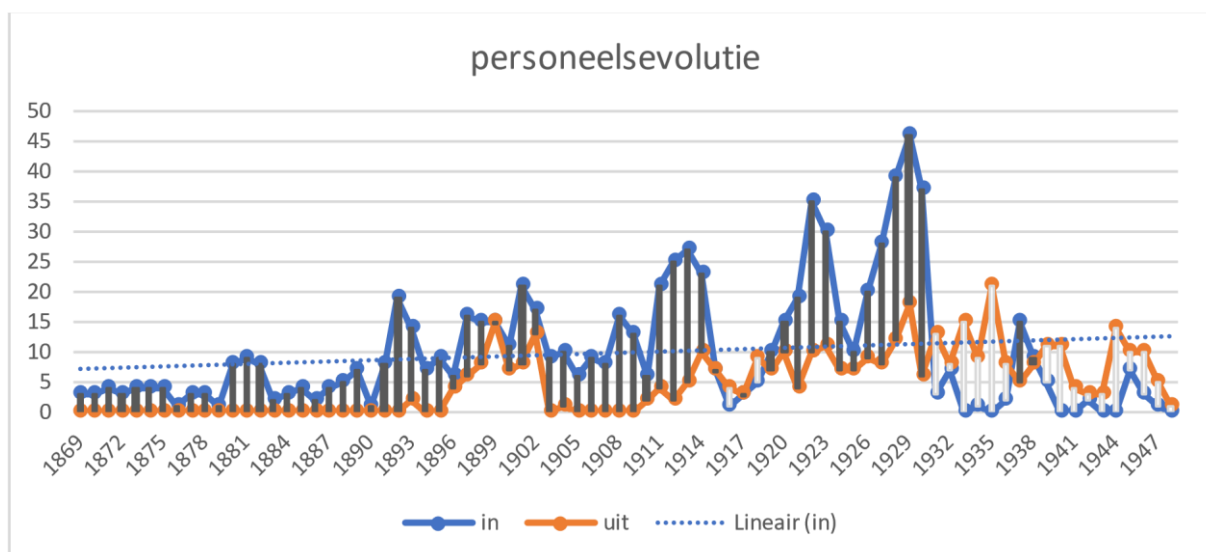


Figure 33, personeelsevolutie van 1869 tot 1947

Hieruit blijkt duidelijk dat de periode 1880, 1908, 1912, 1922 en 1929 de personeelsstijging gigantisch is.

Wanneer het stoomverkeer wijzigt in diesel en benzine, komen de spoorlijnen in gevaar omdat vrachtwagens sneller kunnen inspelen op de markt en minder organisatie vergen in het uitvoeren van opdrachten. Eerst over kortere afstanden maar al ras nemen zij heel het continent als afzet mee waardoor het zeer aanzienlijke aandeel in de markt (zie FOD Economie) verschrompeld

Verhalen van 150jaar Mechelen-Terneuzen.

De heer Guido Deloof heeft enkele verhalen verzameld over de spoorlijn Mechelen – Terneuzen.

Krabben vangen in Terneuzen

Mijn grootvader (°1888, †1965) en mijn vader (°1922 - † 2001) waren beiden spoorwegaarbeiders van de NMBS. Het grootste deel van zijn carrière heeft mijn vader gewerkt in het goederenstation van Muizen (bij Mechelen) als wagenschouwer. Mijn grootvader was reeds gepensioneerd toen ik geboren ben. Wat hij juist gedaan heeft bij de NMBS weet ik niet.

Zelf heb ik de trein Mechelen – Terneuzen niet meer weten rijden, aangezien ik geboren ben in 1955. Maar ik herinner mij het verhaal dat mijn vader af en toe vertelde over deze spoorlijn.

Hij en zijn vader (en misschien nog anderen mij onbekend) maakten geregeld gebruik van deze spoorlijn, vóór WOII, om in Terneuzen krabben te gaan vangen.

Zij namen 's ochtends de trein in Mechelen, voorzien van het nodige materiaal voor de krabbenvangst: lijnen, aasvoer en een zinken kuip om de gevangen krabben in te deponeren. In de namiddag keerden zij met de trein terug naar Mechelen, om thuis de krabben te bereiden (koken?). De krabben, eens klaar, werden vervolgens verorberd op straat, waarbij de burens konden delen in dit culinair gebeuren. Dit alles speelde zich af in de kindertijd van mijn vader, vóór het uitbreken van WOII.

André De Haes - Mechelen

De kinderen van de statie .

Wij de babyboomers , geboren rond de jaren '45 van de vorige eeuw , hadden wel het voorrecht en het geluk om van een prachtige omgeving ons speelterrein te kunnen maken namelijk het statiekwartier van St. Gillis Waas . Langs de ene kant van de rolbarreel had je de grote afvalbergen zaagmeel van de houtzagerij en klompenfabriek Laureys en langs de andere kant de statie en het statieplein met zijn vele leegstaande huizen en cafés . Als stille getuigen stonden ze daar uit een bloeiende periode toen die stampende zwarte stalen monsters hun rookpluimen in de lucht uitbliezen . In die tijd ,tot 1952 , werd er nog volop gebruikt gemaakt van de trein voor reizigers uit Hulst over De Klinge , St. Gillis tot St. Niklaas . Dan had je natuurlijk de “statie “ zelf met zijn verschillende opstelsporen waar de vele goederenwagons wachtten op de plaatselijke kolenmarchands om uitgeladen te worden om zo het zwarte goud aan de inwoners van onze mooie gemeente te leveren . Ook had je onze boeren die met paard en kar de nog dampende pulp , restafval van de ter ziele gegane suikerfabriek te Moerbeke , kwamen halen om het te gebruiken als veevoer . Dit was voor ons kinderen een geweldig sprookjesachtig oord waar we naar hartenlust “piepkenduik “ konden spelen (verstoppertje) op de bergen zage-meel en op en rond de opgestelde goederenwagons . Tevens bevond er zich een lang opstelspoor tot aan de aftakking van lijn 77 naar Zelzate via Kemzeke , Stekene waar nu de kruising is van de twee fietspaden die het oude trein tracé volgen . Op het einde van dit opstelspoor had je een stootblok dat verhoogd werd met zand tot ongeveer 1,5m, wij noemden het “het bergsken” . Deze plaats was soms getuige van “oorlogje “ spelen tussen de statiestraat enerzijds en de blok- en reepstraat anderzijds om het bezit van “ het bergsken” . Met onze zelfgemaakte zwaarden en schilden gingen wij de strijd aan om het bezit van “ het bergsken”.

Het had zoiets surrealistisch zoals uit de oude zwartwit film , de Witte , met de legendarische Jef Bruyninckx in de hoofdrol als de witte , naar het boek van Ernest Claes Toen ik onlangs mijn vaccinprik ging halen in het CC de Route had ik moeite om met een tedere glimlach terug te denken aan die tijd , een spreekwoordelijk nostalgisch traantje kon ik amper bedwingen.

René Suy

Station De Klinge

Het station De Klinge had een groot impact op de kleine grensgemeente. Bij toeval komt ze op de lijn te liggen, dat moet echt wel nieuws geweest zijn. Zo'n ijzeren ros dat langs de gemeente passeert. Sommigen zijn furieus omdat al de akkers worden doorkliefd, sommigen halen de schouders op en slechts enkelen juichen.

Maar na korte tijd komt heel die “Statie”-wijk toch wel tot leven nadat het dorp verenigd is met de stationsbuurt via de Statiestraat (nu Heidestraat).

In het hotel De Leeuw van Vlaanderen woont de zangeres Jetty Gitari. Ze zingt de pannen van het dak telkens als het kermis is, want ja, naast de Klingekermis is het een week later altijd Statiekermis. Een viering van de eerste trein op 26 augustus 1871. In de tent van de Leeuw van Vlaanderen worden de bloemekes buiten gezet. Bobejaan Schoepen is een goede vriend van Jetty en komt geregeld langs.

Aan de overkant, in hotel Op de Heyde, gaat het er anders aan toe. Daar moet je wat voorzigtiger zijn, want daar verblijven douaniers. Die kunnen beter niet te veel te weten komen, alhoewel, de waard heeft een aantal dochters en zo'n jonge man met een vaste job is toch wel een aanrader om de toekomst te verzekeren.

Bij den Bart, want zo noemen ze de cafébaas, kan je horen dat de naam afkomstig is van de eerste eigenaar van dit pand, die afkomstig is van Kruibeke. Hij heeft daar gestaan als douanier. Valt het niet op? Een soldaat ligt, een bediende zit, maar een

douanier staat. Maar deze douanier is ook ondernemer en investeert om tijdelijke logies aan te bieden voor de douaniers die van over het hele land komen om hier aan de grens dienst te doen, zelfs vele Franstaligen onder hen. Zijn naam is Van der Heyden en dat is dan ook de naam geworden van het hotel.

Het hotel dient ook geregeld voor het huisvesten van veekooplui die afkomen op de verkoop van dieren door de ontvanger van de douane, recht tegenover het station. Sommige dieren zijn op legale wijze aangevoerd per trein, zijn het kalk-bad doorgestapt en de dieren hebben veertig dagen gepasseerd in de quarantaine en zijn goedgekeurd door de veearts. Zij mogen in het land geleverd worden.

Maar de ontvanger van de douane doet de verkoop van de aangehaalde dieren bij smokkel. Ook die dieren staan eerst in de quarantaine en de verkoop gaat door met de opbrengst voor de staat.

Hoe vaak gebeurt het niet dat de smokkelaar zelf tussen het publiek staat en zijn eigen (gesmokkelde) koe terug koopt. De ontvanger begrijpt direct waarom er niet geboden wordt op dat dier. Een heilige wet onder smokkelaars: als iemand zijn eigen dier wil terugkopen zal dat zijn aan de instelprijs en geen frank hoger. De staat zal daar niet aan verdienen. De ontvanger en zijn collega's douaniers weten verdomd goed dat ze de koe moeten afstaan aan de smokkelaar aan de minimale prijs. Hij mag er op rekenen dat zijn boerderij vanaf nu kan rekenen op versterkt toezicht.

Net zoals heel die wijk toen tot leven is gekomen, heeft zich dat herhaald in 2013, toen door het stilvallen van de treinlijn er geen aandacht meer was voor de spoorweg. Alles was afgebroken en lag er verlaten bij. Tot de oude spoorzate fietspad werd. De gemeente heeft deze verpauperde buurt opgewaardeerd omdat een paar fanatiekelingen relictten hadden gered van het spoor. Door het KLINGSPOOR heeft die buurt weer leven gekregen. Het afschaffen van een oude verbindingsweg naar het voetbalterrein geeft de mogelijkheid om een prachtig terras en terrein te ontwikkelen. Nu is het café met zijn terras, het terrein met zijn vele informatieborden, de oude Cockerill-locomotief en het centrum KLINGSPOOR waar gidsen alle informatie kunnen geven over klompen, grens en smokkel, trein en natuur, een echt toeristisch centrum geworden waar zowel Zeeuwen als Waaslanders elkaar ontmoeten om vele verhalen op te waarderen. Dit verhaal is echt grensoverschrijdend. Of hoe de trein tot op vandaag zijn verhaal nog verder vertelt.

Eric De Keyzer, werkgroep GrensDorpen.

[Jammer dat de trein verdwenen is](#)

Wat leuk dat er aandacht voor dit onderwerp is. Het is jammer dat de trein verdwenen is. Het zou bijdragen aan een makkelijker reistraject tussen Nederland en België.

Mijn vader is als jonge jongen in 1919 vanuit Walcheren in Terneuzen komen wonen. Hij wilde bloemist worden, mooi bloemwerk zoals bruidsboeketten, bloemstukken en grafwerk kunnen maken. In Mechelen was hiervoor een opleiding.

Een maal per week nam hij de trein om naar school te kunnen gaan in Mechelen.

Een opleiding in Rotterdam was niet te doen met het openbaar vervoer.

Ik heb die later zelf gedaan, maar was vanuit Terneuzen toch drie en half uur onderweg met de eerste verbinding en kwam dan nog te laat op school.

Mijn vader heeft met veel passie, daarna nog bijna 50 jaar zijn zaak gehad, eerst op Noordstraat 82, en later op 72. Deze zaak was twee maal zo groot en hadden we een verkoopkas achter de winkel.

Aletta Kleine- Abrahamse Terneuzen.

akleine@zeelandnet.nl

[Meer informatie over het treintraject](#)

Hierbij meerdere informatie over dit treintraject: De laatste stoomloc op dit traject was het type 64-117 (oud nummer 64117). Welke juiste datum weet ik niet. Na 1946 werd dit

64117. De eerste loc van dit type P8 werd gebouwd in 1906. In 1910 na verbeteringen kwam deze locomotief in volle productie . Tot 1928 werden 3800 van deze loc s gebouwd . Bij het Verdrag van Versailles kregen de Belgische Spoorwegen 168 van deze P8 locomotieven en werden ze ook Wapenstilstandlokomotieven genoemd. In 1950 waren bij de NMBS nog 148 in dienst. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden deze locs gevorderd door de Duitse bezettende macht. Heeft zelf met de zoon van de stationschef van locatie Axel enkele meegereden met deze locomotieven . Soms werden er 2 locs ingezet voor meerdere trekkracht en was te zien en te horen bij de " verhoging " bij de Liniedijk (spoorwegovergang / spoorhuis . Meestal werd deze 2 de loc als "duwer " gebruikt . Ondergetekende heeft met mijn schoolkameraad meerdere keren het spoorterrein gereinigd van onkruid . Het Station Axel heeft zelf nog een eerste prijs gehad !! Als hobby noteerden wij de nummers van de wagons en uit welk land ze kwamen . Na de ingebruikname van de diesellocs werden deze spoorlijn ongebruikt en bleef lange jaren in dienst als stand-by voor het vervoer van militair materieel (NATO/NAVO).

Misschien kan U gebruik maken van deze gegevens .

Met vriendelijke groet ,

Carlo Vervaet .

De Spoorlijn in de oorlog

Deze tijd wordt veel aandacht geschonken aan 75 jaar bevrijding. Dus komen er ook bij mij wat herinneringen boven, zoals; Op 26 augustus 1944 mocht ik, toen 5 jaar, mee met onze burens uit het spoorhuis met de trein naar Hulst. We woonden toen op K44 nu Hulsterseweg 63. Naast ons huis liep een dreefje naar de spoorlijn daar woonden de burens in het spoorhuis. De buurman werkte bij het spoor en dus was de reis gratis. Het spoor was een Belgische firma en heette Mechel-Terneuzen of in het Frans Malines-Terneuzen. En liep dus van Terneuzen door Axel, Hulst, St Niklaas naar Mechelen.

Ik herinner me dat we op het station Hulst van uit vliegtuigen werden beschoten.

We moesten de trein uit en in Hulst zag ik een auto waarvan de voorruit wat omhoog was getild. Daardoorheen gingen de leidsel om het paard voor de auto te kunnen mennen. De datum was mij niet meer bekend en dus heb ik het nagevraagd met onderstaand resultaat. (bijgaande foto's zijn van het pas geplaatste monument aan de derde verkorting en het Poolse kruis) het geval met de trein in Hulst is mij bekend.

Het doel van de RAF op dat moment is het verstoren van alle transport. Niet het doden van treinpassagiers. De tactiek was als volgt: als een rijdende trein werd gespot draaiden de piloten een of twee rondjes. Boodschap aan de machinist: "we hebben je op de korrel, zet de trein stil en zoek dekking want we nemen hem onder vuur"

Treinbemanningen/bestuurders waren hiervan op de hoogte. Natuurlijk als dat een Wehrmacht trein was met voor en achter afweergeschut dan werd er anders opgetreden.

Nou in Hulst. Of de trein al rijdende gespot is weet ik niet. Wat wel zeker is dat de jagers een paar rondjes gedraaid hebben om de passagiers de kans te geven.

Hr IJsebaert (Joos Marcel) 39 jaar, Machinist geboren en wonend in Terneuzen was volgens zeggen lid van een verkeerde club (ik heb dat niet terug gezocht en ook niet teruggevonden in documenten)

Op aandringen van het stationspersoneel om de locomotief te verlaten (die waren blijkbaar ook met de procedure op de hoogte) sprak hij de woorden: "Dat zijn vrienden van mij en er gebeurt me niets " Nou wel dus want de loc werd doorzeefd en IJsebaert ook. Volgens de overlijdensakte om 13.35 uur.

Dat was op 26 augustus 1944. Bijgevoegd heb ik het rapport van het zoals ze het in Sint Niklaas noemden "bedrijfsongeval" Als u in de trein bent blijven zitten hebt u geluk gehad of een hele goed geoefende piloot getroffen die alleen de locomotief wilde hebben. Jaap Geensen Heikant

Het Spoor bij Brandrampen en Oorlog

Tijdens de brand van het oud stadhuis van Sint-Niklaas op 26 februari 1874, had Baron Frisse, directeur der spoorwegmaatschappij Antwerpen-Gent, onmiddellijk een expresstrein ter geschikking gesteld aan de pompiers van Antwerpen en ook van Gent. Het is dank zij dezer medehulp dat de huizenblok, gezegd «den Teerlinck » e3), de achterbouw van het stadhuis, en ook de pastorie der O.L. V rouwkerk konden gered worden. In de eerste uren van de Winterjaarmarktdag 1926 ontstond een nachtbrand in de lokalen van de Maatschappij Mechelen-Terneuzen in het stationsgebouw te St.-Niklaas. Spoedig waren de vrijwillige pompiers van Mechelen-Terneuzen ter plaatse en kort nadien het brandweerkorps van St.-Niklaas. Bij vriezende weer (temperatuur : -12°) was spoedig het stationsplein herschapen in een ijsveld en het gebouw, niettegenstaande de onmenselijke inspanning van de pompiers, brandde af. Een trein die stilstond op het eerste spoor, kon, met de toewijding van het personeel, voortgetrokken worden in de richting van Vijfstraten. Tegen de volgende avond konden de talrijke speciale treinen, ter gelegenheid van de jaarmarkt ingericht, uit de erg geteisterde statie op de gewone uren vertrekken. Het station te Lokeren werd op 10 mei 1940 gebombardeerd en vernield. Ook verdween toen de oude statie van de lijn naar Dendermonde dat gebruikt werd voor telegraaf en telefoon. Tijdens de bevrijdingsdagen belandde in de statie van Dendermonde een zwaar kanon (kal. 240) op reusachtig spoorwegwagons met 24 wielen. De Duitsers lieten weten aan het personeel dat de kanon via de kortste weg over Holland naar Duitsland moest vertrekken; een officier wees op de kaart dat de te volgen weg was St.-Niklaas, Antwerpen en verder naar Holland. Ongelukkig voor de Duitsers, wisten ze niet dat de spoorweglijn van St.-Niklaas niet verder loopt dan tot de statie Vlaams Hoofd ... en de spoorwegbeambten, die het nochtans wel wisten, hebben dan ook de bevelen nauwkeurig uitgevoerd. Resultaat voor de Engelsen en de Polen : een prachtstuk van een kanon als oorlogsbuit! « La Bataille du Rail >>, een film van René Clément, heeft als opzet de verheerlijking van de moed en vaderlandsliefde van het Frans spoorwegpersoneel en de zelfverloochening van het Verzet. Uit de Annalen van de oudheidkundige kring van HET LAND VAN WAAS Deel 66 1



Gedichten

Inhulding der reusagtige brug Temsche

Het onlangs teruggevonden gedicht *Inhulding der reusagtige brug Temsche* (1871) van Franciscus Hauman (1857-1949) ontstond bij de feestelijke opening van de eerste Temsebrug. Wat moet u weten over deze brug in verhouding tot het gedicht?

In functie van de privaat spoorlijn Mechelen-Terneuzen (MT) bouwde men in België twee nieuwe bruggen: de brug over de vaart in Willebroek en de Temsebrug over de Schelde. De Temsebrug was het grootste en het moeilijkste project: 343 meter brug op 4 pijlers met een draaibrug van 56 meter in twee stukken. De Franse firma Gouin & Compagnie bouwde de brug op zestien maanden (een recordtijd) o.l.v. de wereldberoemde ingenieur Gustave Eiffel (1832-1923). De lokale textielindustriële August Wauters (1814-1887), later burgemeester (1874-1887) van Temse, kreeg een deel van de concessie door Koning Leopold I in juni 1868. Vandaag draagt de August Wautersstraat zijn naam.

De spoorlijn MT (of spoorlijn 54) ontstond vanuit een economische logica voor zowel Nederland als België: de afzetmarkt voor steenkool uit Charleroi vergroten, internationaal transport door België bevorderen, de haven Terneuzen ontsluiten, afzetgebied van Zeeuwse landbouwproducten vergroten (suikerbieten, peulvruchten). De spoorlijn en de Temsebrug verlostten zowel de Zeeuwen als de Waaslanders uit hun isolement, vergrootten de mobiliteit, economische groei en bijhorende bevolkingsaan groei. Het was een succesverhaal van vroege interregionale samenwerking tussen België en Nederland. Tien jaar later koppelde Nederland de spoorlijn nog aan een stoombootdienst tussen Terneuzen en Engeland.

De feestelijke inwijding was op 30 november 1870. Lokale kranten berichtten dat talrijke bezoekers uit de omringende dorpen van het Waasland en Klein-Brabant afkwamen op de inwijding. Aan de “Brabantse kant” was een tent opgetimmerd met het versierde jaarschrift: pLechtIge InhULDIGIng Der reUsaChtIGe sCheLDebrUg. De aankomst per trein van de aartsbisschop van Mechelen, Mgr. Victor Dechamps (1810-1883), werd aangekondigd door 21 kanonschoten. De brugwijding door de aartsbisschop was een heus religieus ritueel: hij omkleedde zich publiekelijk, zong eerst twee smeekbeden, stak dan met een schare geestelijken de brug over onder het zingen van psalmen, en wijdde het geheel. Aan de overkant in Temse gaf hij een inspirerende en gemaniëerde speech over het katholieke geloof als “de godsdienst van vooruitgang”, “de noodzakelijkheid van arbeid en strijd”, maar pas op, verkijk u niet op de snelle locomotief, want “het leven zelf is niets anders als een snelle reis”. Jozef Braeckman (1803-1894), toenmalig burgemeester van Temse, kreeg daarna een ridderorde samen met zijn vrouw. Tenslotte volgde voor de bevolking een vuurwerk en voor *le bon monde* een feestmaal op het kasteel van Temse tot laat in de avond: Het menu was als volgt:

eerste gang: oesters, groentesoep, vleespastei, zalm, ossenhaas, kalfsribben, fazant, ganzenleverpastei.

tweede gang: selderie, watersnip, Afrikaanse kwartels in wingerdblaadjes, reebok, kip, kreeft, salade.

derde gang: ijs, feesttaart, fruit, en nog wat kleinigheden.



Al het voorgaande reflecteert in het gedicht dat Franciscus Hauman schreef over het evenement van de inhuldiging.

Kleermaker Franciscus Hauman leefde van 1857 tot 1949 in Temse. Zijn familie vestigde zich in Temse midden zeventiende eeuw en zijn familieleden wonen er tot op vandaag. De tekst van het gedicht over de inhuldiging van de eerste Temsebrug zat in de nalatenschap van de kledingzaak Hauman (Temse) die erfgoedcentrum “Liberas” (Gent) ontdekte tijdens een catalogisering. Folkzanger Marc Hauman (Temse) deed de omzetting van het originele manuscript.

Prosodisch zit de basisvorm van de trochee (i.c. opeenvolging van beklemtoonde en onbeklemtoonde lettergrepen) in het metrum. Het metrum vertoont verschillende afwijkingen (antimetrieën). Sommige woorden die moeten vermeld worden (bv. aartsbisschop) springen bijvoorbeeld automatisch uit het metrum.

Inhuldiging der reusagtige brug van Temsche

Achttien honderd wierdt geschreven

T' jaar zeventig daar benevens

In November laatsten dag

Dat men Temscht veel hulde zag

Eene brug lag over t'Schelden

Door de kunst van Fransche helden

Men reed van Mechelen tot in 't Waas

Tot aan de stad Van Nicolaas

De Aartsbisschop hoog verheven

Kwam als dan zijn zegen geven

Tot Gods lof en meerdere eer

Duizen mensen en veel meer

Van veel plaatsen 't zamen scharen

Die daar nog getuigen waren

Juichten toe van minst tot meest

Tot eer ter luisterrijke feest

Hoog geplaatste personatie

Zag men met veel eer couragie

Stoets gewijs de brug opgaan

Om d' Aartsbisschop bij te staan



D' heer minister kwam vereeren
Borgemeester decoreren
Voor zijn vrogten tot welstand
Van ons duurbaar Vaderland
Waarde Priesters ver gelegen
Door den diens van dijzeren wegen
Braagten ook hun hulde bij
Tot meerder heil en melodij
De Aartsbisschop nopens plichten
Wilde zijn stem ook rigten
Vol talent voor d hoogre klas
Twelk daar juist aanwezig was
Vele Dames familie kringen
Kwamen ook den stoet omringen
Gaven geld om bij te staan
Den discours t hooren aan
T was naar ieder zijn verlangen
Muzijk korpsen en gezangen
Hoorden men in t openbaar
Voor de groote volksschaar
Grooter vrogt kont Temscht niet brengen
G Heel de stoet van groote heeren
Gingen op kasteel Dineren
Met veel kunst (...) kwam
De priemaat zijn afscheid nam
In het Schoot der nijver kringen
Als den Spoorweg reeds tot stand
Van Brabant tot in Holland
Kunst vuurwerk avond lichten
Zag men aan de brug verrigten



Toen wilde elk groot en klein

Bij de brug aanwezig zijn

Leve Temsches overheden

Leve nijverheid en zeden

Leve Borgers groot en klein

Rijk en armen tot welzijn

Franciscus Hauman 1871

Digitale fascimile van het originele manuscript:

<https://zoeken.liberas.eu/detail.php?id=41103895>

Verdere literatuur: “documentatiemap 742 collectie Bibliotheca Wasiana vzw” over de spoorlijn MT.

Auteurs: Remi Hauman en Marc Hauman

[Ik wou dat er in Hulst nog steeds een trein was](#)

Willem, de StadsDichter van de gemeente Hulst heeft speciaal voor het openingsmoment van de viering 150 jaar Mechelen – Terneuzen een gedicht geschreven

Ik wou dat er in Hulst nog steeds een
trein was en een station, niet maar oud

't station van toen, compleet met overstek en vleugels want
anderhalve eeuw is nog helemaal niet zo oud, voor een station.

Dan wandelde ik — net als toen een man — op mijn gemak
langs Gentse poort, de Stationsweg uit voorbij De Eendracht,
en bij nu Bakkerij ~~Risseeuw~~ rechtsaf daar zag ik het, terwijl
"Napoleon de la Station" me in de rug keek

Ik observeerde, flirte wat met overige reizigers een
schoudertas, een lok, een gesp, een oogopslag, een
groet en als bestemming Hulst was uitgestapt, stapte
ik in, naar "elke stad" uit dat gedicht van Jan van met
die zin.



Daar we in beweging langs Brasserie Oud-Hulst, de Aldi door, waar nu een frommelig T-shirt in een bak met sloffer) ligt door de AH, waarjonge vullers vakken vullen ik zie klanten, *Mattheeuws* junior kijkt OP En dan; ter hoogte van de carwash nu begint het zacht te regenen. Uit borstels met osmosewatersop mijn uitzicht wordt schuimbibberig maar wie dromen kan, is vrij en kijk, nu komt de trein na honderdvijftig jaar hier bij Spoor 11 voorbij.

Een Grensoverschrijdende Studie van de Stations van Lijn 54,

Bij de aanleg van een spoorweg kwam er meer kijken dan enkel de sporen en spoorwegbedding te leggen. Zo werden er heel wat structuren langsheen de sporen gebouwd zoals kilometerpalen, seinen, overwegen, wachthuisje, routehuisjes en natuurlijk ook stations. En dat gold natuurlijk ook voor Lijn 54. Nele van der Meiren heeft voor haar stage voor opleiding (*thesis voor welke opleiding, school?*)..een onderzoek gedaan naar de gebouwen langs lijn 54. Dit onderzoek aan beide zijden van de grens werd door Erfpunt gesponsord en begeleid. In het artikel werd dieper ingegaan op de bouwstijl van de stations die gebouwd zijn speciaal voor de lijn 54. Deze stations vertonen bijzondere gelijkenissen in bouwstijl en opbouw. Deze stijl is ook terug te vinden in de routehuisjes, bareel of treinovergangswachtershuisjes die ooit langs deze spoorlijn gestaan hebben. Het onderzoek dient eventueel nog een vervolg. *volledig overnemen van dit werk*

Bronnen.

- De spoorweg Mechelen-Terneuzen van Gaston Pepermans
- Restauratie- en herbestemmingsstudie van de Vapeurbrug, een ijzeren spoorhefbrug over de Moervaart te Moerbeke-Waas van Prof.Dr.Ir.-arc.Michael de Bouw en Patrick Viaene
- Heemkundige vereniging Terneuzen met de studie van H.G.Hesselinck
- Publicaties van Willy Boonefaes in de annalen van de KOKW O;A; nr.74
- De tramroute, ooit een drukke transportader Heemk.Kring Ercus, Maurice Fruytier
- Geschiedenis van de spoorlijn Lokeren-Moerbeke, Heemk.Kring Ercus, Jean Marie Synaeve
- Histoire quantitative et développement de la Belgique et de ses régions, VIII, 1a : les chemins de fer Belges (1830-1913)
- Antwerpen en de Belgische Revolutie, K. Veaghtert
- Stations van lijn 54, standaardbouw van de stations op de lijn Mechelen-Terneuzen, Erfpunt, Nele Van der Meiren 2021

- Europees voorstel: 2021 wordt het Europees Jaar van het Spoor 16 juli 2020
- Op de rails 1965/5, Mechelen Terneuzen, H.Waldorp
- Einde van de private lijnen, Marc Steels Sint-Niklaas
- De spoorlijnen in Z.Vl., Meene-Ankersmit
- Krantenartikel Inhuldiging van den Internationale spoorweg Mechelen-Terneuzen 27/08/1871
- Sporen België, 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS, Bart vdHerten, Mich.vMeerten, Greta Verbeurgt
- Modelspoormagazine, beschrijving maquettes De Klinge KLINGSPoor en Heemk.Kring De Kluize Sint-Gillis-Waas, Guy Van Meroye
- Spoorloos, museum Hulst 2021
- Histoire et généalogie de la maison d’Hanens, Jhr.J.P.O.M.Gh.D’Hanens
- Lokeren, in het spoor van trein en tram 2021, toerisme Lokeren
- 150 jaar station Puurs, Puurs 2021, Julie De Cat
- Sporen in de modder, trans- en buurtspoorwegen tijdens WOI, Paul Van Heesvelde
- Treinen een complete geschiedenis, Philip Steele
- Op de baan
- De lijn Antwerpen-Gent, Albert Clarysse
- Spoorvervoer toegepast, Filip Aerts, Yvan Smets, Jochen Maes
- De Spoorweg Mechelen-Terneuzen 75 jaar, H.G.Hesselink, Heemk.Kring Terneuzen archief
- Het spoorweg-emplacement van Terneuzen, J.H. den Haan
- Openbare vervoerdiensten in het Land van Waas, Albert Buvé, annalen KOKW
- 175 jaar “Pietje Waas”, Ronny De Mulder
- Het spoor in het land van Waas, C.C.Partizaan, nov.1981
- Nederlandse spoorwegen 1839-1939, privé-archief Walter Franckaert te Terneuzen
- Filiatie van de geslachten D’Hanens en Van Goethem door Albert Buvé
- Aantekeningen tot de geschiedenis van de Suikernijverheid in het Waasland door Albert Buvé
- ‘Abornement des communes’ in de archieven van de KOKW geven een kijk op de onteigeningen voor de aanleg van de lijn M-T voor Temse en Sint-Gillis/De Klinge. Het deel Sint-Niklaas ontbreekt helaas.
- **Aanvullen van de andere werken.**

De verscheidenheid van onderwerpen in de bronnen is groot en deze hebben niet altijd evenveel te maken met het verhaal van Mechelen – Terneuzen. Ze zijn echter wel belangrijk om te begrijpen wat die lijn heeft betekend in het volledige spoorwegplan. Deze lijn is als een van de laatste opgestart, maar is ook als laatste overgebleven als private onderneming. Op dit moment werkt de heer Marc Clarysse aan een nieuw boek over de treinlijn Mechelen – Terneuzen waarin hopelijk ook nieuwe informatie verwerkt wordt uit het archief onderzoek en het project 150 jaar Mechelen – Terneuzen. De heer Clarysse is niet aan zijn proefstuk bezig maar heeft al eerder deze treinlijn beschreven.



Samenvatting

Het Project 150 jaar Mechelen – Terneuzen heeft een massa mensen bereikt. Vooral de musea hebben aangegeven dat hun tentoonstellingen veel meer bezoekers hebben getrokken dan gewoonlijk en ook de herkomst of het spreidingsgebied van de bezoekers was duidelijk geïnspireerd door de brede bekendmakingen. Het is echter niet in te schatten hoeveel bezoekers deel hebben deelgenomen aan dit project omdat de activiteiten over veel plaatsen verspreid zijn geweest.

Dit project heeft meerdere positieve uitwerkingen gehad dan enkel maar de viering want op een unieke manier zijn er samenwerkingen over de landgrens en over de vele gemeentegrenzen heen gerealiseerd. Voorbeelden hiervan zijn de samenwerkingen tussen oa.: Toonbeeld Terneuzen en Cultuurrad Moerbeke, KOKW Sint-Niklaas en Museum Hulst, Het Spoor Sint-Niklaas en De Kluize Sint-Gillis-Waas, het delen van voorwerpen voor tentoonstellingen in Sluiskil en Terneuzen. Er zijn bovendien grensoverschrijdende contacten aangehaald en ontstaan tussen organisatoren en administraties die in de toekomst zeker tot activiteiten zullen leiden. Persoonlijk contact tijdens start- en sluitingsmoment zijn daarbij van cruciaalbelang geweest. De grensoverschrijdende architectuur studie van de gebouwen en relictten van de spoorweg aan beide zijden van de grens onder begeleiding van Erfpunt is een verrijking van de historische informatie over deze erfgoedwaardige Spoorlijn. De kennis daarvan is gebruikt voor de informatieborden en voor sommige tentoonstellingen. Er zijn nieuwe elementen opgedoken over deze spoorlijn uit de verhalen en discussies met bezoekers en geïnteresseerden in de spoorlijn. De spoorlijn Mechelen – Terneuzen is erfgoed en past in een grensoverschrijdende erfgoedlijn moderne bedrijvigheid in een veranderend landschap van de Zeeuwse Erfgoedlijnen.

Tenslotte willen we u allen hartelijk danken voor uw inzet bij dit project. Het was ons een genoegen met iedereen van jullie samen te werken en hopen dat de onderling contacten die over de grens heen ontstaan zijn, net als de intergemeentelijk contacten, zullen ressorteren in nieuwe boeiende grensoverschrijdende initiatieven in onze Wase en Zeeuwse regio. Bevorderen van Grensoverschreidendesamenwerking is immers ook doel van de werkgroep GrensDorpen.

Marc Mangnus

Eric De Keyzer

Voorzitter werkgroep .

Projectleider #150jaarMechelenTerneuzen.