

## Intro voor M-T.

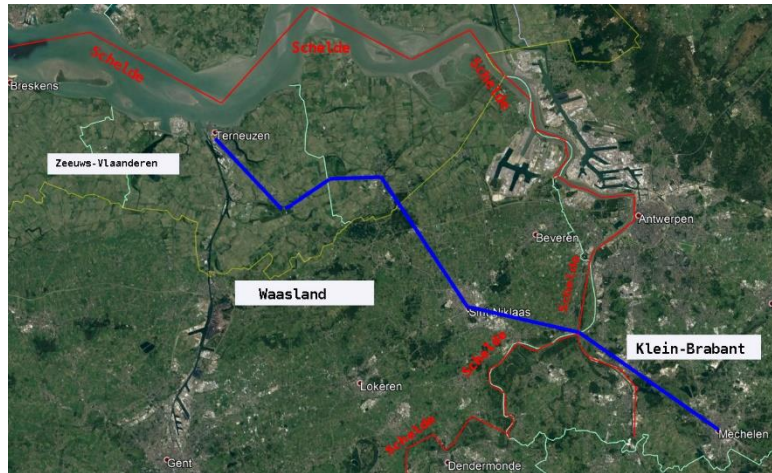


Hoe is eigenlijk de spoorlijn Mechelen-Terneuzen ontstaan? Vanwaar plots de interesse?

Zonder twijfel moeten we dan teruggaan naar de sfeer van destijds. Er is een overtuiging dat plots alles kan. België is economisch wat vandaag de Aziatische Tijgers zijn. Het initiatief leeft, de economie boomt, de lokale middenstand groeit ongelooflijk. Er zijn vreemde producten uit Congo, de eerste spoorweg op het vasteland. Het net groeit uit over Europa, het reizigersverkeer naar de hoofdsteden van Europa neemt sterk toe.

Wereldtentoonstellingen vanaf 1851 laten het onmogelijke zien. Er moeten ook treinen komen naar de kust voor de rijken. De Beau Monde moet kunnen gaan winkelen in Antwerpen en Brussel. Maar ook het goederenvervoer krijgt een boost. De zeeschepen meren aan en die producten moeten over het hele continent vervoerd worden. De staalindustrie in Wallonië moet zijn loodzware eindproducten kunnen afvoeren naar zee. En dan stellen we ons de meest pertinente vraag over de spoorweg: waarom kiest Wallonië dan voor het toen nog onooglijke kleine haventje van Terneuzen? Daarvoor moeten we verteruggaan in de geschiedenis. Een vlotte verbinding langs de Schelde naar de open zee is het doel. Antwerpen was historisch sterk verwant met Nederland en de Orangisten werden door de onafhankelijkheid sterk gefnuikt. We mogen niet vergeten dat de Scheldetol pas in 1863 is afgekocht en in die sfeer groeien de Belgische spoorwegen. Er is argwaan tegen de Orangisten, gaat die Schelde wel open blijven? En blijkbaar spelen ze veilig. De lijn Gent-Terneuzen is in ontwikkeling en daar werken ze mee samen. Enerzijds baten ze het stuk spoorweg Sas van Gent tot Terneuzen gezamenlijk uit, anderzijds gaan die twee maatschappijen ervoor om Terneuzen uit te bouwen als haven, ze krijgen zelfs een kade van één kilometer om hun eigen beheer af te stemmen op Engeland en de hele wereld. Maar opvallend: hoezeer ze concurreren met Antwerpen spreken ze goed af dat ze hun oog niet laten vallen op de Congoboten of andere lijnen die een sterke organisatie hebben in Antwerpen (denk aan de Red Star Line). Nee, ze hebben een eigen segment in de markt en dat is de zware industrie van Wallonië en de verbinding van die producten naar het hinterland. Steenkool, cokes, ijzer en staal zijn de ruggengraat van het bedrijf. Ze plukken er ook de voordelen van want zo leveren ze hun eigen ijzer voor sporen en massale constructies.

Samenstelling: Eric De Keyzer.



De regionale politici zien enerzijds de ontwikkeling van een zolang “vergeten” landbouwgebied als Klein-Brabant, het Waasland en Zeeuws-Vlaanderen, maar anderzijds is een goede geldinvestering niet te versmaden als de handel floreert. De horizontale as Gent-Antwerpen uit 1847 kon zeker een verticale as Mechelen-Terneuzen gebruiken. En dan komen de techniekers van Mechelen-Terneuzen naar boven. Steden en gemeenten waar de lijn zal passeren worden geïnformeerd over de meerwaarde voor hun lokale economie en laten ze participeren in de aandelen als ze dat willen. In elk dorp komt er een “stationsstraat”, vaak gecombineerd met een stationsplein. De stadsurbanisatie is gediend met deze uitgroei van station tot centrum. Al ras ontstaat een eigen bedrijvigheid in de onmiddellijke omgeving: hotels, nieuwe bedrijven, café’s, kortom een win-win voor iedereen. Alleen de boeren en de pastoor zijn behoudsgezind, de treinsnelheid is godslasterend ten opzichte van de boerenkar, de gevaren van het ijzeren ros met groot lawaai en rookpluimen, de voermans die hun aandeel voelen dalen. We moeten ons ook in die tijdgeest verplaatsen: er reden drie reizigerstreinen per achteraan de reizigerstrein een rode vlag hangen (of ’s avonds een rode lantaarn) om de goederenmachinist er aatent op te maken dat hij moest remmen. Onvoorstelbaar in onze tijden, maar zo werkte het toen. Uiteraard was de maximum snelheid heel beperkt tot zo’n 35km per uur. Maar snel ontdekt iedereen dat het spoor ook zijn meerwaarde heeft: de voermans voeren goederen af en aan, de groothandel escaleert, zelfs eenvoudige mensen nemen de trein om Antwerpen te zien. Ja, de mode voor de dames is zelfs daar op geënt. Zowel Klein-Brabant, het Waasland als Zeeuws-Vlaanderen worden ontsloten.

Als je het succes wil meten kan je dat alleen door de aangroei van bedrijven rond de lijn te vergelijken met de aanzwellende investeringen aan locomotieven, wagens en uitbouw van laadkades en aftakkingen naar grote bedrijven.

De kracht van de maatschappij zit echter in de exploitatie van de spoorlijn Mechelen-Terneuzen zelf. Hoe ze het deden is een raadsel, maar ze bouwen een hypermoderne spoormaatschappij uit. Ze zijn niet alleen bezig met het aanvragen van een vergunning zowel in Nederland als in België voor een private spoorlijn, ze maken ook plannen voor de realisatie. Van al de spoorlijnen is het grote aandeel privé. In 1869 betekent dat 589km spoorweg van de staat tegenover 3.136km private spoorlijn, de liberale gedachte viert hoogtij. Maar M-T is een buitenbeentje. Als we er nu op terugkijken staan we versteld over

Samenstelling: Eric De Keyzer.

hun vermogen. Probeer je in te leven: naast de nodige vergunningen moeten gronden aangekocht, moeten de sporen gelegd, moet onderhandeld worden tegen alle bezwaarschriften, moeten architecten en ingenieurs uitzoeken waar stations gebouwd moeten worden, sporen ontdebellen, bruggen gebouwd, seinen geplaatst, kapitaal aangetrokken. De organisatie is zowel sterk in wetgeving, in boekhouden, in technische ontwikkeling, in vooruit denken. Een reeks advocaten, architecten, ingenieurs trekken de maatschappij vooruit. En er wordt in die tijd geld verdiend, dus initiatieven die, via aandelen, rendement beloven zijn erg in trek. Het snel inspelen op nieuwe producten (zoals de suikerbiet), het aantrekken van nieuwe markten naast de klassiekers van ijzer en steenkool waar het allemaal mee begon. Als je het voorrecht hebt om ook inzage te hebben op het vele drukwerk dat de maatschappij bestelt, dan merk je hoe gestructureerd alles is opgebouwd. Er zijn formuliertjes voor allerlei toepassingen maar ook voor de inventarisatie van de werking. De maatschappij hield de vinger aan de knop om razendsnel bij te sturen. Ook dat is de sterkte van de maatschappij.

Maar de maatschappij krijgt ook de weerbots te verwerken. Ze zijn totaal afhankelijk van de golvende bewegingen in de economie. En uiteraard zijn de twee wereldoorlogen een domper op de werking omdat de infrastructuur (vooral de bruggen) wordt uitgeschakeld. De grootste klap is toch wel de beurscrash van 1929. Alle grote maatschappijen zijn daar de dupe van geworden en dat heeft de maatschappij aan den lijve ondervonden. De overname door enerzijds de Nederlandse en anderzijds door de Belgische spoorwegen is vanzelfsprekend omdat in het nationale treinplan geen blinde vlekken mogen voorkomen. Maar het vet is van de soep. Toch blijft het frappant hoe een moderne spoormaatschappij gebruik wist te maken van de flow in de commerciële wereld en meer dan 200 personeelsleden in de regio aan werk kon helpen.