



Viering 150 jaar Mechelen-Terneuzen.

Essay

over de spoorlijn Mechelen-Terneuzen

voor gidsen in de regio (Z.Vl.&Waas)
tijdens de viering

#150jaarMechelenTerneuzen.



*Alles uit deze uitgave mag worden overgenomen mits bronvermelding en vermelding van
“#150jaarMechelenTerneuzen”.*

**Samenstelling: Eric De Keyzer
D/2021/4858/3**

INHOUD

Inleiding	3
Historiek	5
Keuze voor Terneuzen	7
Promotoren	9
Een nieuwe economie	10
Wat wordt er vervoerd?	11
Drukkerij Strybol	11
Archief d'Hanens	13
De grens	13
Architectuur en kunstwerken	14
Even technisch	14
Volksverhaal steunt op waarheid?	15
Na-activiteiten langs het spoor	15
Veiligheid voorop	15
Buitenbeentjes	16
Europees Jaar van het Spoor	17
Conclusie	18
Bronnen	18

Inleiding.

Mijn naam is Gustave Joseph De Ridder, ingenieur bij De Belgische Staat. Ik ben geboren in Brussel op 31 mei 1795 en neem het voortouw bij de oprichting van het Europees spoorwegnet. Ik trek samen met mijn collega Symoens naar Groot-Brittannië vanuit de dienst Bruggen en Wegen. Ik ben betrokken bij de fameuze eerste treinreis op het vaste continent van Mechelen naar Brussel met drie locs achter elkaar: de Pijl, de Stephenson en de Olifant.



Zo ontstaat de “0”-mijlpaal die alle afstanden in België van spoorwegen aangeeft. En laat me vooraf vaststellen: we hebben de treinrichting overgenomen van de Engelsen (links dus). We willen dat de trein overal op dezelfde wijze rijdt, met een vaste spoorbreedte van 1,435 meter. Dat is de ideale maat voor de stabiliteit van de voertuigen en op de draagkracht van koetsen. Want zo is de trein vertrokken: koetsen op een spoor zetten om zo de verplaatsing sneller te maken dan met het paard.

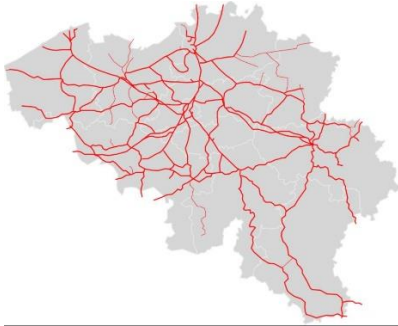
Net als bij de diligence is het dus normaal dat postverkeer mee vervoerd wordt door de trein. Als ingenieur stel ik een nationaal plan op en verbind op korte tijd enerzijds de haven van Antwerpen (1836) en anderzijds de lijn Oostende-Brugge-Gent-Mechelen-Luik en zo door naar de industriezones in Duitsland. We bouwen een ruggengraat uit met vele zijribben, beginnend in Mechelen naar Brussel in 1835, vervolgd door Oostende (1838) naar Duitsland. Treinen uit alle zijribben worden centraal verzameld, gesplitst en naar de vele bestemmingen gezonden richting Frankrijk, Nederland of Duitsland en via de havens van Terneuzen en Antwerpen wereldwijd.

Tussen 1844 en 1847 realiseer ik de “Chemin de fer d’Anvers à Gand” (lijn 59) op smaller spoor (1,15m). Op die lijn rijdt de fameuze locomotief ‘Pietje Waas’. Zijn topsnelheid haalt 60km per uur, zijn normale snelheid betreft echter maar 30km per uur.



We moeten ons even inleven in de tijd van toen. Er komt een overeenkomst met de stad Sint-Niklaas, artikel 1: de spoorweg moet op eigen kosten een statie bouwen voor de reizigers, koopwaren en “stapeling”. Artikel 2: De stad zal een straat van 14m breedte aanleggen, waarvan 6 meter geplaveid, tot op de grote markt. De grond van de statie en spoorweg wordt vrijgesteld van gemeentebelasting, er komt zelfs geen belasting op inkomende en uitgaande personen of goederen van het station. En wat valt op: in Vlaanderen en heel Nederland worden de sporen versneld aangelegd omdat de aanlegkost in Vlaanderen en Nederland veel goedkoper uitvalt dan het houwen in graniet met klimmende en dalende spoorlijnen met veel kunstwerken als bruggen over hele valleien elders. Met mijn visie op het spoor realiseren we veel tegelijk:

- Eerst aanleggen wat goedkoop kan gerealiseerd worden;
- Liefst verspreid over heel het grondgebied zodat je alle uithoeken kan voorzien van aan- en afvoer;
- Stations buiten de dorpskernen leggen om hoge onteigeningskosten te vermijden;
- Laat de lokale overheden investeren in wegen naar de stations, waardoor in bijna alle dorpen een Stationsstraat ontstaat en nieuwe woonwijken;



- Verbindt alle grote steden, waardoor je zowel aandacht kunt geven aan transport van personen als van goederen, paard en kar zorgen voor de lokale aan- en afvoer naar buurgemeenten;
- Leg zo snel mogelijk verbindingen naar Nederland, Duitsland en Frankrijk. Het Europees netwerk in een feit.

De spoorwegen ontstaan op een moment dat niks stuk kan:

- De Europese staten ontbreekt het aan voldoende financiële middelen om al die spoorlijnen te bekostigen en al snel geven wij toelatingen aan private investeerders om spoorlijnen voor 90 jaar uit te baten met het recht van terugkoop door de staat;
- Ik weet dat zoveel industriëlen op bergen geld zitten door de groei van hun omzet. Denk aan de textielbaronnen, die graag willen investeren in moderne projecten. Het spoor is daar één van en iedereen drumt om toe te schuiven;
- De grote industriële spelers hebben nog meer interesse, vooral de zware metaalindustrie, de koolmijnen, de glasindustrie en noem maar op;
- Waar België vooral een productieland is, blijft Nederland het sterke handelsland dat door aan- en verkoop enorme kapitalen verdient.

Na mijn overlijden in 1862 ontwikkelt mijn spoorwegplan zich verder uit. Zo komen vele zendingen bomen uit Noord-Frankrijk en Henegouwen via Kortrijk tot op Sint-Gillis-Waas om daar gelost te worden op de terreinen van klompenmaker Laureys die ze doorverkoopt aan kleine klompenmakertjes in de streek. Vervolgens koopt Laureys (en hij niet alleen) al die klompen op van dezelfde klompenmakers om ze weer per spoor te verzenden naar Frankrijk, Duitsland en Nederland. En zo worden overal kleine, commerciële ondernemers grote opkopers. De spoorwegen verbinden alle plaatsen over heel Europa. De wereld wordt ons dorp dankzij, voor ons, de lijn M-T.

En laat ons dat dorp eens even met het vergrootglas bekijken. Om de impact in te kunnen schatten moeten we even stil staan bij de gebruiken en gewoonten in die tijd. 1870. Jan kan lezen noch schrijven, net als iedereen in zijn gezin en zijn familie. De pastoor en de onderwijzer zijn de mannen die alles weten. Jan moet zich trouwens niet in het huisgezin. De keuken en de opvoeding, dat is vrouwenwerk. Jan gaat op jacht in de bossen, een konijntje meepikken moet kunnen. En als dat zo maar niet gaat, dan maar wat stropjes zetten, mag niet, maar alles wat niet mag smaakt nog zo goed. En sprokkelhout houdt je huiskamer warm. Dit is de tijd dat steeds meer bos wordt omgezet in landbouwgrond. Weiden voor de dieren en akkers voor de granen. Je ziet het in elk dorp, Jan is niet alleen en de opdracht van de pastoor is zorgen voor je oude dag door veel kinderen te verwekken. Ja, als je tussen de konijntjes bent grootgebracht, draag je daarvan de gevolgen hé. Iedereen zit in de landbouw, enkele uitzonderingen niet te na gesproken. Toename van de bevolking vraagt om meer granen. Maar het dorp verandert, er komen steeds meer winkeliers, de combinatie van een ambacht en een café is algemeen gebruikelijk. Als de kleine te lastig is en moeder dringend nodig is, kan Jan wel even het café overnemen. In de smidse of de klompenmakerij komen de nieuwtjes toe van de regiomarkt, altijd spannend. De kinderen plagen is natuurlijk belangrijk, daar groeien ze van. En spannende verhalen over heksen, over Ossaert en over die rijke stinkard die eindelijk zijn verdiende loon krijgt. En liedjes zingen natuurlijk, ook schunnige praat is legio. Dat is de "couleur locale". Maar terug naar ons spoorverhaal.

Inderdaad, er ontstaan nieuwe trajecten na het overlijden van Gustave De Ridder. Zo worden suikerbieten vervoerd uit Zeeuws-Vlaanderen naar de vele suikerfabrieken als Tienen (opgericht in 1836), Kallo (1868), Moerbeke (1869). Daarnaast zijn er suikerverwerkingsfabrieken in Zelzate (1856) en Sas van Gent (privé in 1892 en een coöperatieve in 1900). Tot 1931 is de aanvoer uit Zeeuws-Vlaanderen enorm te noemen. Zelfs per boot in de Zeeuwse haventjes. Belgische beschermingsmaatregelen maken de invoer echter onmogelijk, zeker langs de Zeeuwse aanvoerlijnen van de ZVTM, Hulst-Walsoorden en Breskens-Maldegem en natuurlijk ook M-T. Je ziet hoe een eenvoudige regeringsbeslissing gigantische gevolgen heeft voor de uitbating van treinen en trams en een hele sector. De dennen uit onze bossen worden aangeleverd in de steenkoolmijnen in Duitsland, Wallonië en Limburg. Onze regio wordt de doorvoerstrook om Engelse cokes te vervoeren naar alle kolencentrales om stroom te leveren in alle provincies. Om te zwijgen van de zware metaalconstructies die vanuit Wallonië worden aangeleverd naar grote bedrijven over het hele land, zeker vanaf de kust tot ver in Duitsland. De spoorwegen zijn trouwens zelf grote afnemers van constructies voor hun gebouwen. En zo is elke streek gelinkt aan elke andere streek. Denk aan het opblazen van alle bruggen op de spoorweg in WO I en WO II om de Duitsers te hinderen in hun trektocht naar de IJzer en hoe snel die spoorwegmaatschappijen telkens weer opveren omdat de spoorwegen de ziel van het economisch leven bepalen, in alle regio's. Hoe is Bekaert in Zwevegem, om maar die te noemen, tot op vandaag zo groot kunnen worden dan dankzij de service van de spoorweg?

De Staatsspoorwegen en alle private lijnen kennen een onderling verrekenings-systeem, waarbij elke regionale maatschappij uitrekent wat ze moet ontvangen en moet betalen voor het gebruik van het net van andere eigenaars, waarbij alleen de saldo's worden afgerekend. Elke maatschappij heeft eigen (ongelijke) tarieven, wat toch wel spanningen met zich meebrengt. Het zal tot halverwege de 20^{ste} eeuw duren vooraleer alle treinmaatschappijen terug eigendom worden van de nationale spoorwegen. De lijn M-T waarvan we nu het 150-jarig bestaan vieren is de laatste om zich te laten opsloppen.

Historiek.



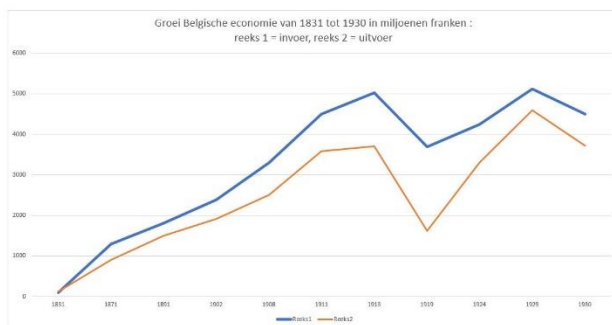
We starten ons treinverhaal bij het begin van de stoommachine in 1778. James Watt brengt verbeteringen aan en Stephenson zet die machine om in een locomotief (1825) waardoor de verticale bewegingen van de cilinder worden omgezet in een draaiende beweging. De stoommachine krijgt plots veel meer toepassingen, zowel in de transportsector als in de fabrieken en bedrijfstjes. Zeker wanneer de wielen van de locomotief onderling nog eens verbonden worden door een stang waarbij de kracht gelijk wordt gedeeld over alle wielen, vering onder wagons zorgt voor een groter en stabielere laadvermogen, terwijl een rem per wagon geen overbodige luxe blijkt.

Ingenieurs ontwikkelen steeds nieuwe producten met steeds nieuwe grondstoffen en samenstellingen. Vaak lichter, sterker en efficiënter. De afstand is geen beletsel meer, tot op vandaag, maar we zien nu, als het Suezkanaal plots wordt verhinderd, het internationaal transport plots heel anders wordt bekeken. Het tijdperk van de "just in time"-leveringen komt in gevaar. Dan toch maar liever duurder aankopen in de directe omgeving? Dat wordt discussiestof voor de nabije toekomst.

De trein komt juist op tijd. De economie trekt Europa open. De politiek is op zoek naar alle middelen om die economie aan te porren. De industrie explodeert, transport overspant de wereld. Er is nood aan transport en infrastructuur om die groei op te vangen. Er is voldoende liberaal kapitaal dat kan verbonden worden aan de creativiteit van ingenieurs. Ik vat de spoorweggeschiedenis even samen: de geschiedenis van de spoorwegen valt uiteen in vier periodes. Tussen 1835 en 1844 bouwt de Staat een centraal spoorwegnet uit, voornamelijk voor de doorvoer van goederen van Engeland tot Duitsland. Van 1844 tot 1870 komt een landelijk spoorwegnet tot stand, waarbij sommige lijnen worden uitbesteed aan privébedrijven. In 1869 heeft de Belgische staat 589km spoor in eigendom, de private lijnen bezetten 3.136km. Van 1870 tot 1926 voert de Staat een beleid waarbij ze de private lijnen geleidelijk aan recupereert. En vanaf 1926 lost de Staat zijn greep op de spoorwegen en verleent autonomie via de oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS).

De Arend en Snelheid zijn de eerste treinen in Nederland tussen Amsterdam en Haarlem. Ook in Nederland zijn het de private treinlijnen die de trekker zijn. Vier maatschappijen, de HSM, SS, NCS en NBDS stemmen later hun tarieven op elkaar af. In 1917 zijn de Nederlandse Spoorwegen opgericht. Dus Nederland start iets later en realiseert de samenwerking sneller. Niet uitzonderlijk zou ik zeggen.

Zowel G-T als M-T krijgen in hun concessie de opdracht minimum drie reizigerstreinen in te voeren in beide richtingen per dag. Al snel blijkt dat Zeeuws-Vlaanderen te dun bevolkt is om een rendabel reizigerstransport op gang te brengen.



Voor het goederenvervoer zijn gigantische investeringen nodig. Vooral de periode van 1865 tot WOI vraagt daarom. We kijken naar de aangroei van de in- en uitvoercijfers. Die statistiek geldt uiteraard ook voor andere Europese landen. We zien duidelijk de inzinking van WOI en zeker de beurscrash van 1929.

Voor het stationemplacement Terneuzen moet gevoelig uitgebreid worden in het begin van de 20^{ste} eeuw. Opslag van mijnhout en papierhout worden cruciaal in de uitbouw van de spoorweg, Terneuzen barst uit zijn voegen. Maar ook de andere stations vragen om uitbreiding. Al in 1891 zijn vele uitbreidingen nodig aan infrastructuur, bijkomend rollend materiaal, het aanbrengen van de telegrafie en in 1906 komen daar de telefoonlijnen bovenop. Samen met modernisering in de seingeving wordt de veiligheid aanzienlijk verhoogd. Belangrijk voor de aangroei is de ontwikkeling van vele bedrijven langs de lijn (vooral in Sluiskil en Willebroek), die bedrijven vragen om extra veiligheid en voorzieningen op het spoor. Vele bedrijven vragen om eigen aansluitingen te mogen realiseren tussen een station en het bedrijf. Bijzonder kritiek is het moment dat, door het opblazen van de bruggen in WOI, de lijn opbreekt in diverse delen tussen de opgeblazen bruggen. Maar al op nieuwjaar 1919 is heel de lijn terug in exploitatie, zei het met een noodbrug. Dit bewijst de inzet van de directies voor hun treinmaatschappijen.

Er volgen na WOI, 10 jaar van enorme toename van verkeer. Zowel voor goederen als voor reizigers gaat het de maatschappij voor de wind. Het dividend liegt er niet om. De wetenschap helpt ook een handje, want in 1926 ontwikkelt ASED in Willebroek de scheikundige meststoffen uit het gas van de cokesovens. En zo ontstaat binnen dezelfde maatschappij de "Azote" zoals ze het filiaal in Sluiskil noemen. Wanneer in Willebroek de papierfabrieken De Naeyer uit hun voegen barsten, veroorzaakt dat de massale invoer van Noors, Zweeds en Fins hout voor de papierproductie. In 1930 neemt M-T

zelfs noodgedwongen het stuk Sluiskil-Terneuzen over, voor het deel dat gemeenschappelijk is met M-T. Zelzate tot Gent wordt staatsbeheer (NMBS). De perikelen voor een nieuwe brug over de Schelde in Temse in en na WOII lopen faliekant af voor de spoorweg, dat is het tranendal voor de maatschappij. De oorlogsschade aan infrastructuur en rollend materieel, zal nooit worden uitbetaald en de maatschappij moet het bijltje erbij neerleggen. De talloze transporten breuksteen om Walcheren weer te bedijken na WOII ten spijt. In 1948 valt het doek en nemen de Nederlandse spoorwegen en de NMBS de maatschappij over. De laatste private maatschappij gaat voor de bijl. Het ontmantelen zal aan vereffenaar d'Hanens nog veel kopzorgen en jaren werk bezorgen. In 1951 rijdt de laatste trein over het spoor Sint-Gillis-Moerbeke, hetzelfde jaar trouwens dat het reizigersvervoer tussen Terneuzen en Hulst wordt gestaakt. Een jaar later stopt dat reizigersverkeer tussen Sint-Niklaas en Hulst. De allerlaatste trein, rangeerlocomotief 8045, haalt de laatste wagons op aan de grens en brengt ze naar Sint-Niklaas in 1975. Het doek is gevallen. De lijn krijgt een nieuw leven bij het omvormen tot fietspad. En laat dat vandaag precies de reden zijn om die historische treingeschiedenis eens terug in de kijker te plaatsen. Te snel wordt vergeten hoe invloedrijk deze periode is geweest in de ontwikkeling van onze streek. Maar tegelijk hoe een trein erin gelukt is om grenzen te verleggen, hoezeer we niet mogen vergeten hoe streng die grens destijds wel was. Stropers, dieven en bandieten steken de grens over om te ontsnappen aan veroordelingen. De staatskas vaart overigens wel bij de economische bedrijvigheid. Maar laat ons vandaag genieten van het symbolisch overschrijden van de grens om samen initiatieven op te starten. #150jaarMechelenTerneuzen haalt dat doel dichterbij. Zowel Zeeuws-Vlaanderen, het Waasland en Klein-Brabant kunnen niet voldoende waarderen wat de ontsluiting van hun gebied heeft betekend dankzij de aanleg van de spoorweg M-T. Het landbouwisolement is hierdoor voor altijd gebroken. De evenknie voor de spoorweg zullen we pas kennen met de aanleg van de E3 (nu E17) in 1969 met de Kennedytunnel. Via de Imalsotunnel was het Waasland al ontsloten in 1933.

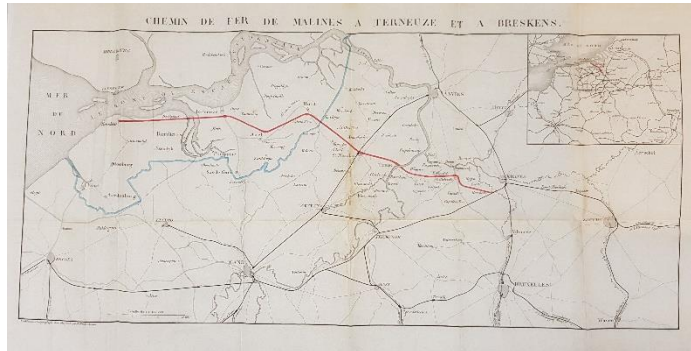
Samengevat kunnen we stellen dat de spoorwegen inspelen op de groeiende economie en gelukkig het gat kunnen dichtrijden om al die goederen tijdig in alle uithoeken te kunnen aanleveren. Dat de beurscrash van 1929, samen met de wereldoorlogen, dat optimisme serieus hebben aangetast. Dat de wederopbouw telkens nieuwe kansen geeft, maar dat de spoorweg het pleit verliest halverwege de twintigste eeuw omdat zowel het reizigersverkeer als het goederenverkeer de concurrentie krijgt van de vrachtwagens, de mammoetschepen en het vliegtuig. Dat de verzending per container (als standaard) niet voldoende is opgevolgd door de spoorwegen en dat naar de toekomst toe nieuwe opportuniteiten zich aandienen door de nieuwe visie op duurzaamheid en globalisatie. Het vlugge vliegtuig en het trage schip kunnen gerust de concurrentie krijgen van een duurzame trein over grote afstanden terwijl, voor het reizigersverkeer, de snelheidstreinen tussen de grote steden eveneens een meerwaarde kunnen betekenen. Het Europees Jaar van het Spoor komt dus niet zomaar uit de lucht gevallen. Denk hoe geruime tijd de trein kansen verspeeld heeft in de havens van Rotterdam en Antwerpen om mee uit te groeien. De treininfrastructuur holt achter op het vervuilend camionverkeer.

De Keuze voor Terneuzen.

Twee elementen zijn elementair geweest in de ontwikkeling van de spoorlijn M-T.

- 1) Het voornaamste element is dat de wereldhandel enorm groeit in de startperiode omdat stoomschepen veel sneller en veel grotere hoeveelheden exotische producten naar hier brengen. We zullen snel ontdekken dat het bouwen van stations en kunstwerken voor de spoorweg uitgroeien tot verslinders van hoeveelheden stenen, ijzer en glas. De nationale sectoren boosten.

- 2) En wie heeft de keuze gemaakt om precies een verbinding te leggen met Terneuzen? Eigenlijk onlogisch, want Antwerpen is al vanaf 1836 bereikbaar per spoor en dat is een grote haven. Waarom dan Terneuzen? Verder onderzoek moet dat verduidelijken.



In 1854 wordt de "Cie Saint-Ghislain-Gand-Terneuzen" opgericht, in 1857 volgt de "Cie Lokeren-Terneuzen", geen van beiden krijgen uitvoering. Zelfs het initiatief van Ingenieur Bauwens in 1860 "Mechelen-Terneuzen-Breskens" krijgt geen uitvoering. Waarschijnlijk is de reden voor Terneuzen dat er afgesproken is tussen Nederland en België om Zeeuws-Vlaanderen met de trein te ontsluiten via "cabotageverkeer" over België. Dat Antwerpen als haven is afgefallen lijkt me om twee redenen. Vooreerst: de Scheldetol is pas afgeschaft in 1863, dus midden de expansiefase van de spoorweg. Waarschijnlijk is er wantrouwen dat De Schelde terug zou worden afgesloten. Een ander element is dat de Waalse en Duitse industrie huivert voor Nederland en alternatieven gaan zoeken. Ze doen dat zelfs dubbel, door de haven van Terneuzen te garanderen vanuit zowel Mechelen als Gent. Maar nogmaals: verder onderzoek moet dit nog bevestigen.

Promotoren.

Lancelot (hij is advocaat aan het Hof van Beroep) is de eerste die zowel in België als in Nederland wil investeren in een spoorlijn van Mechelen naar Terneuzen (in 1860) en verzamelt daarvoor kapitaal. Hij krijgt de ingewikkelde procedures niet rond. Hij sneuvelt op de valreep en vier personen verzamelen wel voldoende geld om de lijn over te nemen. Theodoor Janssens (volksvertegenwoordiger uit Sint-Niklaas, 25/4/1825-18/1/1889, 46j bij start M-T, 64j bij overlijden), August Wauters (textielnijveraar in Temse, 8/3/1814-8/11/1887, 57j M-T, 73j overlijden), Henri Van Berchem (Antwerps député uit Willebroek, 1801-1878, 70j M-T, 77j overlijden) en Guillaume d'Hanens (advocaat en schepen in Sint-Niklaas, 31/1/1819-9/2/1888, 52j M-T, 69j overlijden). Opvallend hierbij: bij het overlijden van Guillaume d'Hanens schiet alleen nog Theodoor Janssens over als mede-oprichter van de spoorweg M-T.



Er zijn 21 personen die samen het kapitaal ophoesten. Bevoorrechte aandelen komen toe aan de besturen van Sint-Niklaas, Temse, Bornem, Puurs en Willebroek.

Een vergunning verkrijgen in Nederland (minister Fock op 10 juni 1868), het land waar we pas van afgescheurd zijn, is niet vanzelfsprekend. De Nederlanders zijn ook zo'n sterke onderhandelaars dat de vergunning alleen kan afgeleverd worden als de Belgen bijna alle investeringen doen (behalve de aanleg van de sporen zelf, dat is een kost voor Zeeland, de stations worden door de maatschappij M-T gebouwd). En dat is niet niks, denk maar aan al die onteigeningen, bouwen van stations, aanleggen van dwarsliggers en sporen, dat gaat om veel geld en over enorme gewichten die moeten getransporteerd worden. Daarom ook dat

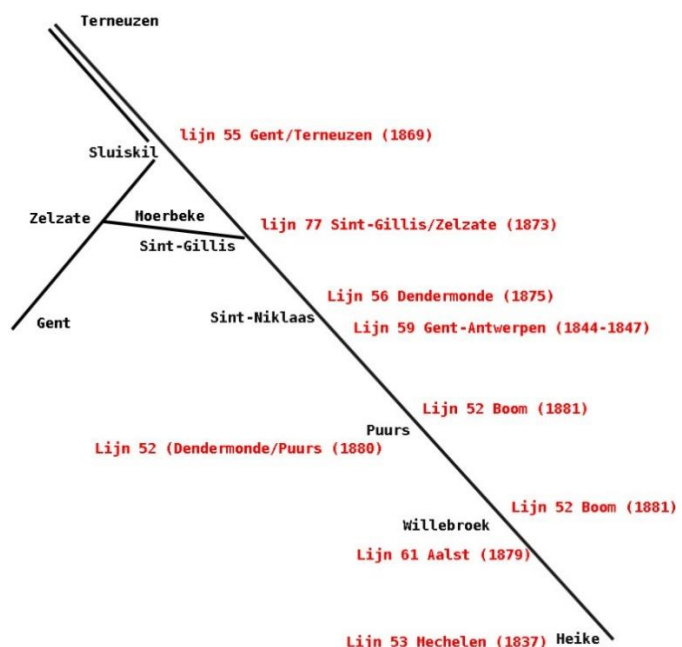
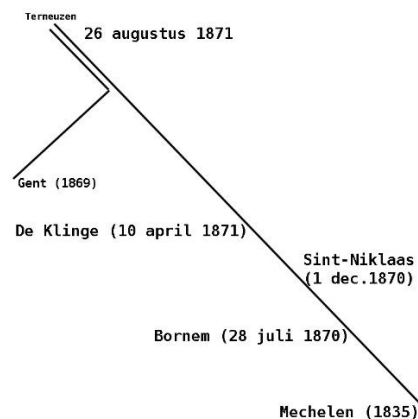
de Vlaamse en Zeeuwse stations vaak dezelfde architectonische kenmerken vertonen (zie de studie van Erfpunt Waas).

Organisatorisch is het ook niet zo eenvoudig. De tegenwerking bij de opkomst van de spoorweg van gemeenten, van landbouw en de kerk is niet te onderschatten (koeien zullen geen melk meer geven, godslasterende snelheden, enz.) Omgekeerd, de economie groeit enorm aan, technieken veranderen constant en er komen steeds meer nieuwe grondstoffen uit vreemde landen die leiden tot vele technische ontwikkelingen, denk alleen al aan het staal.

Voor de aandeelhouders is de lijn zeker een succes. De eerste jaren moet de winst gebruikt worden om de groei om te zetten in rollend materiaal. In 1897 levert het dividend nog maar 24fr. per aandeel op, maar tegen 1907 is dat al 52fr. per aandeel. In 1929 is dat maar liefst 525fr. per aandeel.

Ingenieur De Ridder zal de stichter zijn van de lijn Gent-Antwerpen (1842) nadat hij zich heeft teruggetrokken onder beschuldiging van fraude. Die lijn 59 rijdt op smalspoor (1m15), waardoor die niet combineerbaar is met de lijnen vanuit Sint-Niklaas naar Dendermonde, naar Terneuzen en Mechelen, maar de aanlegkost is wel lager. Die lijn wordt in één nacht omgebouwd naar de klassieke spoorbreedte (1,435m). Eindelijk kan men in Sint-Niklaas wagons afkoppelen en op andere lijnen plaatsen zonder overlading. Het station Sint-Niklaas-West (aan SVK) wordt zo overbodig. Ingenieur De Ridder heeft al snel begrepen dat de totale spoorbreedte over het land leidt tot kleinere en vaak onrendabele lijnen. Op vrij korte tijd komen al die lijnen terug onder Staatsbeheer. De toename van de waarde en de hoeveelheid van goederen schept voor de overblijvende lijnen enorme mogelijkheden. De troef van het spoor is dat de snelheid van het transport enorm toeneemt.

Dat dit allemaal een enorm effect heeft op de uitgroei van de haven van Terneuzen is ontgensprekelijk.



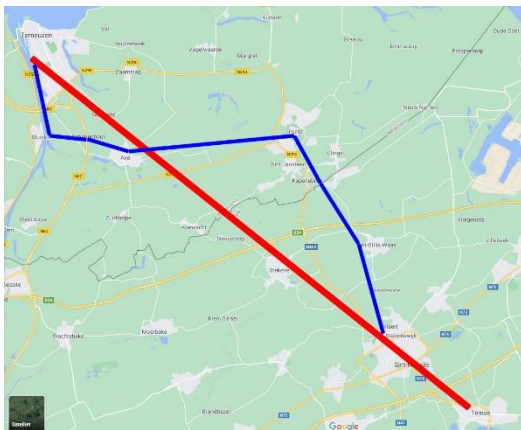
De lijn M-T (lijn 54, oprichting 1871) en G-T (lijn 50, oprichting 1869) hebben samen al van bij de start 1 km kaai ter beschikking in Terneuzen, die massa's mogelijkheden openen. Het deel Sluiskil tot Terneuzen is gemeenschappelijk tussen beide lijnen en wordt ontdubbeld.

Helaas zal enerzijds de beurscrisis van 1929 samen met de twee wereldoorlogen en anderzijds de schade die de spoorlijn daarbij oploopt fataal zijn in de verdere evolutie van de lijn. Zeker het

uitschakelen van de bruggen van Temse, Willebroek en Sluiskil strooit roet in het eten. Laat ons zeggen dat de aandeelhouders zich in de pollen wrijven vanaf 1880 tot 1930.

En over die aandeelhouders, Guillaume d'Hanens moet zich op 27 augustus 1871 de koning te rijk gevoeld hebben wanneer 's morgens al de Nederlandse personaliteiten de trein nemen van in Terneuzen om gezamenlijk om 11u terug te keren naar Terneuzen om daar inspectie uit te voeren op de lijn, waar overigens nog niet alle werken volledig zijn gerealiseerd. Maar dat hij op die dag met veel moeite en inzet het nodige kapitaal heeft kunnen verzamelen, zijn levensdroom gerealiseerd ziet onder de walmende schouw en toeterende locomotief, doet hem deugd. En zoals het hoort, de dag wordt afgesloten met een overvloedig feestmaal, waarbij de dag nadien alle aandeelhouders thuis nog getrakteerd worden met de enorme overschotten.

We onthouden ons van de intriges die deze lijn heeft veroorzaakt. De discussies in het parlement, het verkrijgen van de vergunning aan Nederlandse kant, de tegenstrijdigheid en jaloezie binnen de lokale en nationale politiek, de belangen van de aandeelhouders maar ook belangen van de grote maatschappijen die de internationale handel lief zijn, de constructeurs van rollend materieel, de leveranciers van stenen, glas en staal voor de uitbouw van de lijn om de ingenieurs- en architectenbelangen niet te vergeten. Denk hierbij aan de belangen van de grote bedrijven langsheen de spoorweg die miljoenen investeren en lokale tewerkstelling creëren.



Denk aan de polemiek om de trein te laten passeren via Sint-Jansteen waarbij Hulst zijn regionale rol zou verliezen. Uiteindelijk wint Hulst het pleit, maar voor de trein is het feitelijk een omweg. De weg Sint-Niklaas, Stekene, Koewacht naar Axel had logischer geweest. Ik denk dat we geen idee hebben over de intriges die zich daar hebben afgespeeld.

Zonder twijfel is de uitgroei van Sluiskil en Willebroek te danken aan de ligging aan een kanaal, wat de mobiliteit voor die bedrijven maximaliseert. En lokaal mogen we niet vergeten wat het betekent te beschikken over een station en de uitbouw van een stationsomgeving aan horeca, bedrijfjes, opslag en landbouwgrond die wordt omgezet naar woonzone.

Een nieuwe economie.

Een even belangrijk facet voor onze regio is dat de spoorwegen oorzaak zijn van de aanleg van massa's wegen. Niet alleen de verbinding tussen het station en het dorpscentrum speelt een rol. Ook de wegverbindingen naar al de omliggende dorpen voor aan- en afvoer van grondstoffen en afgewerkte producten is elementair. Het klassieke vervoer van paard en kar groeit naar auto's, camions, tramwegen. Zo zie je de uitgroei van kleine haventjes waar vis snel kan vervoerd worden naar verwerkingscentra.

Hierbij verliezen we zeker niet uit het oog dat vooral de verbinding van Groot-Brittannië direct tot de industriegebieden ver in Duitsland de centrale as vormt, een ruggengraat van de Belgische en Nederlandse spoorwegen. De haven van Terneuzen speelt daarin voor M-T een voorname rol.

Een heel ander facet van het spoor is dat “tijd” in alle stations gelijk moet staan. Gedaan met Rotterdamse, Utrechtse, Antwerpse, Gentse of Oostendse tijd. Dat de onpraktische vrouwenrokken worden aangepast op de trein, dat vrouwen vlotte kledij krijgen aangemeten, zowel voor de trein als voor de paardensport is een belangrijk randverschijnsel (gedaan met de amazonezit). Ja, ook de pastoors hebben vastgesteld dat het zo niet meer kan, die blote vrouwenbillen bij het opstappen van de trein.

Wat wordt er vervoerd?

De aard van de goederen is velerlei. Van steenkool uit Engeland, ijzer wordt aangevoerd uit Spanje via Terneuzen voor John Cockerill in Luik, Wallonië en Duitsland. Porfierkeien verhuizen van België naar Zweden. Macadam komt uit Lessines. Schapen en uurwerken uit Zwitserland bestemd voor Engeland. Aanvoer van marmer uit Italië, vaak bestemd voor Engeland. Wol uit Australië komt via Engeland naar hier voor doorvoer naar Rijsel in Frankrijk. In Terneuzen komen zelfs hele ladingen pijpaaarde en oud papier aan. Tot 1920 is er geregeld transport van stro, peulvruchten, granen, wortelen, stalmest en vlas. Tot 1940 veel mangaanerts uit Noorwegen voor zowel België, Frankrijk of Duitsland. Kunstmest, een organische grondstof die kunstmatig in een fabriek verwerkt wordt in een steeds groeiende landbouweconomie. Het bestuderen van stikstof, fosfaat en kali-verhouding wordt een wetenschappelijke aanpak die enerzijds opkomt tegelijk met de stoomtrein en anderzijds met de ontwikkelingen in industrie en wetenschap. Maar klassieke producten als klompen, bomen en suikerbieten vullen vele wagons, net als de exotische grondstoffen en producten die per schip worden aangevoerd. Peulvruchten en suikerbieten komen veel voor in de polders van Zeeuws-Vlaanderen, veel dennen uit de lokale bossen worden geleverd aan de koolmijnen in Duitsland, Wallonië en Limburg. Het vervoer van landbouwproducten via de spoorlijn verlopen heel vlot tot 1930. Tot 1920 rijdt er dagelijks zelfs een erwentrein. De suikerbiet is een eigen verhaal waarin vooral het station van Axel een voorname rol speelt (*). Van af de eerste rit van de spoorweg M-T wordt de suikerproductie in Zeeuws-Vlaanderen opgevoerd tot het vijfvoudige. Met suikerfabrieken in Sas van Gent, Moerbeke, Kallo en Tienen is de afzet gegarandeerd. Zeeuws-Vlaanderen levert zelfs suikerbieten aan 20 verschillende fabrieken in België en Frankrijk. Oost-Zeeuws-Vlaanderen wordt een echt suikercentrum. Maar ook de papierfabrieken in Willebroek, cokesfabrieken in Sas van Gent en Willebroek, tellen goed mee voor de transporten van M-T, zowel vanuit het Ruhrgebied in Duitsland als uit Engeland. Ook niet vergeten dat tot ieders verbazing enorm veel zwaar materiaal dient aangevoerd te worden voor de uitbouw van het spoor zelf: bijkomende loskaden, gebouwen, kunstwerken, enz. Dus even samenvatten is echt niet mogelijk, zo divers zijn de transporten.

() Toch even de buurtlijn Moerbeke-Axel benoemen. De lijn werkt al even in het bietenseizoen van 1919, maar wordt pas in 1926 actief voor goederen en reizigers. Ze werkt tot 1951 en wordt uitgebrouwen in 1953. Het Belgisch gedeelte is eigendom van de N.M.V.B. (buurtspoorwegen), het Nederlands gedeelte behoort tot de Z.V.T.M. (trammaatschappij).*

Drukkerij Strybol (KOKW).

We leggen van bij de start de nadruk op het nodige kapitaal dat dient opgehoest te worden door private aandelen in de lijnen. In ruil daarvoor moet elke maatschappij verantwoording afleggen bij die aandeelhouders. Hier hebben we geluk dat de K.O.K.W. (Koninklijke Oudheidkundige Kring van het Waasland) beslag heeft gelegd op het archief van drukkerij Strybol. Het is een nog niet ontgonnen bron van inspiratie. Ik vat de bron samen in enkele lijnen:

- Prachtige jaarlijkse verslagen die ons een duidelijk beeld geven van ontvangsten en uitgaven. Het bevat een zee aan gegevens op welke wijze inkomsten worden gegenereerd en aan wat kosten worden gependend in uitgebreide verslagen over de aard van de uitgaven, per

bundel samengevat (kosten gebouwen, rollend materieel, bijkomende infrastructuur, personeel en zoveel meer). Ja zelfs de omzet aan reizigersverkeer, bagage en goederen worden gedetailleerd beschreven. Zelfs de gemiddelde opbrengst en kost per kilometer en per dag worden uitvoerig beschreven;

- Veel informatie over de manier van verzamelen van gegevens, de formulieren om gegevens te bundelen, die zowel bestaan uit die jaarlijkse verslagen, maar ook de recettes per spoorstation, en de belangrijkheid per station die daaruit volgt, geeft een mooi beeld van de verhouding tussen de stopplaatsen en een goede kijk in de toch wel ingewikkelde administratieve organisatie met veel oog voor detail. De bedienden hebben zeker hun handen vol met het inzamelen. Maar evenzeer dat er een stramien verscholen zit in die verzamelwoede en de interpretatie door het bestuur, dat snel reageert op elke tendens;
- We krijgen een duidelijk beeld van de rol van de telegraaf in de werking en op de wijze van reageren op nieuwe opportuniteiten in de exploitatie;
- Precieze cijfers over verplaatsingskosten van commissarissen en vergoedingen die ze ontvangen, maar ook over de aard van tewerkstelling van het personeel en hun lonen;
- Ook de onderhoudskosten aan gebouwen en kunstwerken worden mooi weergegeven;
- In elk jaarverslag wordt uitvoerig beschreven waar welke soort werken zijn uitgevoerd;
- Zeer geregeld merk je ook dat de documenten oorspronkelijk in de Franse taal zijn opgemaakt en er vertalingen moeten gemaakt worden voor de Vlaamse en Zeeuwse kant;
- Opvallend is dat er geen gegevens terug te vinden zijn over technische aangelegenheden. Blijkbaar is er veel aan gegevens verloren gegaan bij het opdoeken van de maatschappij en het verlaten van het neoclassicistisch stationsgebouw in Sint-Niklaas, de hoofdzetel van de spoorlijn Mechelen-Terneuzen. Alleen in het boek van Hesselink zijn vele technische gegevens terug te vinden;
- Bij het overzicht van de jaarlijkse bijlagen M-T in de drukkerij Strybol (*créanciers divers, débiteurs divers, grand-livre, magasin d’approvisionnements, magasin des Imprimés, massa d’habillement, matériaux de la voie, ...*), kan je zonder kennis van het Frans geen grondige kennis opdoen over de spoorlijn Mechelen-Terneuzen;
- Bij het inventariseren van de verschillende documenten uit de drukkerij, ontdek je de waaier aan diverse documenten. Je vindt zelfs terug hoeveel exemplaren ze per keer en per periode laten drukken.

En waarom is de drukkerij dan zo belangrijk? Alle cijfers betekenen veel, het drukken van jaarrapporten geeft een mooie evolutie weer. Je krijgt ook zicht op de investeringen, er zijn tickets afgedrukt, we krijgen details over de belasting op de brug in Temse. We beschikken over veel info over personeel en staan verbaasd over de pensioenkas die van bij de start van de maatschappij werd aangemaakt. Tot op vandaag kunnen de personeelsleden van het spoor nog steeds rekenen op een eigen ziekenfonds dat ruim is in terugbetalingen bij ziekte. En ondanks groot verzet, blijven ze ook beschikken over een eigen pensioenfonds. Het bewijst de aanwezigheid van een belangrijke vakbondswerking om die rechten te behouden, waar het in oorsprong de private spoorwegen zelf waren die grote reserves hebben aangelegd om hun personeel te beveiligen en zo een goed statuut op te bouwen. We mogen ook vaststellen dat bij het aanwerven van personeel het steeds opvallend is geweest hoe eigen familie bij voorkeur bij de selectie in aanmerking komt. We krijgen een mooie kijk op de vorderingen als schadevergoeding voor de oorlogen. We krijgen zicht op omzendbrieven, voorschriften en veel interne informatie over de werking. Tijdschema's, treinen in verschillende perioden, hoogteligging van het spoor en nog veel meer.

Het belangrijkste is het totaal nieuw element. Voor bepaalde jaren krijgen we een uitzonderlijk zicht hoe de vele private en openbare maatschappijen in binnen- en buitenland hun kosten onderling

aanrekenen waarbij enkel de saldi onderling worden verrekend. Dit geeft ons een uniek beeld op de verhouding en de grootte van al die maatschappijen.

Archief d’Hanens (KOKW).

Ik, Willem (Guillaume) Joannes Maria d’Hanens kan niet overschat worden. Bij mijn lijkrede in 1888 zegt Albert Vandenbroeck: “om U een voorbeeld aan te stippen, gelief, Mijnheeren, een oogslag te geven op het werk waarvan hij om zoo te zeggen de ziel was. Ik wil spreken van den internationalen spoorweg Mechelen-Terneuzen. Wat onschatbare diensten heeft hij niet bewezen aan onze stad, aan ons arrondissement, aan ons land zelf, met zijn vernuft en zijn persoonlijke fortuin toe te wijden aan de uitvoering eener spoorlijn die tot eene groote toekomst is geroepen.



Hij bewees uitstekende diensten aan ons bestuur, hij verwierf een grondige ondervinding en eene volmaakte kennis van alles wat onze lijn betreft. Ook heeft hij machtig bijgedragen tot het welgelukken van ons groot internationaal vervoer van Europa” aldus gepubliceerd in

De Klok van het Land van Waas op 19 februari 1888.

Nu ik overleden ben kan ik wel toegeven dat een reeks namen uit de regio familiaal verbonden zijn. Ik denk hier aan industrieel Meert, de familie Vogelaar uit Hulst, Verwilghen en Nobels in Sint-Niklaas, om maar die te noemen. Allen aandeelhouders en directeurs voor de lijn.

Mijn archief over de familie d’Hanens en de spoorweg brengt een andere kijk op de lijn. Naast de vele jaarrapporten en omzendbrieven geef ik zeker aan hoe mijn familie een eigen kijk heeft op de omstandigheden. Mijn nazaten betreuren trouwens tot op vandaag dat er geen Guillaume d’Hanensstraat in Sint-Niklaas bestaat, zeker omdat wij de belangrijkste bron zijn hoe onze familie d’Hanens is aangesteld als vereffenaar van de maatschappij. Die vereffening sleept vele jaren aan en we moeten vaststellen dat het vereffeningdossier zeer uitvoerig aanwezig is in het archief van de familie d’Hanens. Jullie kunnen ons dus niet voldoende dankbaar zijn.

Het rollend materiaal moet allemaal verkocht worden of maakt deel uit van overnames. De gebouwen, de gronden moeten verzilverd worden. Onze familie heeft de vele invloeden van bankbelangen en andere belanghebbenden, waaronder natuurlijk vooral de Nederlandse Spoorwegen en de NMBS in kaart gebracht en naar best vermogen geregeld.

De grens.

Als gewezen douanier kijk ik natuurlijk bijzonder naar het facet grens in het geheel.

Bij de aanvang van WO I is de maatschappij zo verstandig om het beste rollend materiaal aan locomotieven en wagons in Terneuzen te parkeren. De wagons worden gebruikt om gevluchte personeelsleden op te vangen. Een tweede feit zijn de verzetsdaden van personeelsleden ten aanzien van de Duitse bezetter. Blijkbaar is de maatschappij sterk paternalistisch ingesteld en wanneer de grond te warm wordt onder de voeten van directeur Emmanuel Van den Broeck, neemt die de ontsnappingsroute in een waterciterne via De Klinge. Het gevolg is dat de grensovergang van de spoorlijn wordt afgesneden in 1915 als rechtstreekse tegenmaatregel door de Duitsers. We

ontdekken de belangrijke rol van de spoorweg in de organisatie van het verzet, zowel in WOI als in WOII, een rol die we ook sterk terug hebben gevonden in verzetsdossiers uit WOI bij Moreau (zone III).

De rol van de douane aan een grenskantoor (zowel in Hulst als in De Klinge) zijn al geregeld bij de start in 1871. Het douane-entrepot, het oprichten van hotels voor kooplui, passagiers en lokale douaniers die tijdelijk hun intrek nemen, de quarantaine op De Klinge, waar een drukte van belang ontstaat met dierenkooplui. De rol van het lokale café in dit verhaal. De vertragingen door de grenscontroles, de pogingen tot smokkel, het afmeten met de mall-gabarit om wagons te controleren op de hoogte van de lading (brug Schapenbout). De controle van de locomotiefnummers en wagonaanduidingen bij in- en uitvoer en nog veel meer facetten in het grensdossier.

Architectuur en kunstwerken.

Ook over de architectonische eigenschappen van de gebouwen en de kunstwerken (=relicten) is een verhaal op te zetten dat bestudeerd wordt door Erfpunt (voor alle gebouwen op de lijn, zowel Zeeuws als Waas als Klein-Brabants). Er zijn constant aanpassingen nodig geweest aan de lijn, de stations en bijkomende extra stopplaatsen, extra los- en laadkaaien, ontubbelen van het spoor en zo voort. Als de lijn hoogteverschillen kent, hoe miniem ook (denk aan de stijging van Sint-Niklaas tot en met de brug van Temse), moeten hiervoor, door de toename van de tonnage, in 1905 een paar extra zware locomotieven aangekocht worden bij Cockerill in Seraing om zware lasten toch op de brug te krijgen. Het zijn zeer vooruitstrevende types locomotieven aangedreven door vier zware assen.



In 1912 nog aangevuld met vier Duitse exemplaren die op vlak terrein maar liefst 1200 ton goederen kunnen slepen. Die zware types moeten vanaf 1913 zwaar cokesvervoer realiseren vanaf Sluiskil naar Luxemburg (Coöperative Zélandaise de Carbonisation).

Daarom wordt een zeer moderne treinherstelplaats uitgerust in Sint-Niklaas, omdat stoomtreinen nu eenmaal veel onderhoud vergen. Uiteraard is voor het personenverkeer klasse 1-2 en 3 van toepassing, waarbij de reizigers elk hun regels van behandeling kennen (denk hierbij aan de grenscontrole met gescheiden wachtklokken in Hulst en De Klinge).

Een ander facet is dat de lijn M-T oorzaak is van nieuwe tramlijnen, vooral in het oostelijk deel van Zeeuws-Vlaanderen, die zo bevoordeeld worden ten aanzien van het westelijk deel. Elk dorp wordt zo verbonden met tram/paard en kar, waardoor de doorstroming van goederen vergemakkelijkt wordt en meteen de onderlinge cohesie wordt versterkt. Denk aan de Z.V.T.M. in Oost-Zeeuws-Vlaanderen en de verbinding Sint-Niklaas-Kieldrecht. De stoomtram Hulst-Walsoorden is zelfs opgericht door M-T (start 1903 met verbinding naar de veerhaven, in 1934 wordt het personenvervoer gestaakt en in 1949 valt ook het goederenvervoer stil en wordt de lijn opgebroken).

Even technisch.

Veel aandacht gaat naar het onderhoud van de locomotieven. De meningen over de technische aanpak zijn verdeeld en het lijkt erop dat de maatschappij veel gebruik maakt van tweedehandsmateriaal om de uitbating betaalbaar te houden, maar tegelijk schijnt de maatschappij veel geïnvesteerd te hebben in materiaal dat zijn tijd ver vooruit is. Het is aan spoor specialisten om dit facet verder te ontleden. Maar een locomotief moet niet alleen draaiende gehouden worden, wat veel onderhoud vergt, hij moet ook voorzien worden van water en van kolen. Het verschil tussen kolen en cokes is daarbij voornamelijk: kolen is wat opgegraven wordt in de ondergrond, cokes is

steenkool die een warmtebehandeling heeft ondergaan waardoor veel verontreinigingen worden uitgezuiverd en het rendement sterk toeneemt, met andere woorden, minder gewicht en beter resultaat in de verbranding. Alleen al het opwarmen van een koude locomotief kan tot 7 uren duren om te komen tot de nodige stoom voor de aandrijving van de wielen. Op geregelde afstanden moeten herstelhallen worden ingericht, want vooral stoomlocomotieven hebben nog kinderziekten. En geen stoom zonder zoet water. Dat is een enorm probleem in het laag gelegen Zeeuws-Vlaanderen, waar de grond verzilt is door de Schelde. Blijkbaar is Sas van Gent een uitzondering (hoogteligging 11m), maar elders, vooral in de haven van Terneuzen moet zoet water in citernen aangevoerd worden vanaf de grens. Niet vergeten dat de locomotieven nood hebben aan zoet water.



De stations, seinhuizen, de wissels, de barelen en andere kunstwerken vragen geregeld onderhoud. Er is veel personeel nodig om de treinmaatschappij in de running te houden.

Een volksverhaal steunt op waarheid?

In de volksmond is geregeld sprake van het bezoek van hoge Omers als hertogen, graven, zelfs koning Leopold II inbegrepen, die de hertog van Arenberg komen bezoeken om te jagen. Ze komen toe in het treinstation De Klinge en worden per koets vervoerd naar Kieldrecht, Emmapolder of het verdronken land van Saeftinghe. We hebben geen treinticket van hen kunnen terugvinden, waarschijnlijk hebben die nooit bestaan...

Na-activiteiten langs het spoor.

Op de loskade van De Klinge worden houten bierbakken van Lippens(Sint-Gillis) gevuld met lege flesjes met toelating van de NMBS. Nadat de vaste spoorlijn al uit gebruik is, is de loskade in De Klinge het tafereel van verhitte discussies waarbij citernes gedurende lange tijd gestationeerd worden met giftige stoffen (haven Linkeroever, bedrijf Progil). Pas bij het sluiten van de spoorweg (1975) zijn de laatste wagons afgevoerd.

Veiligheid voorop.

Een apart verhaal over het beveiligen van de treinen. Eerst gebeurt dat met witte en groene vlaggen (de witte vlag wordt vervangen door een rode als er verwarring ontstaat met wit licht van de elektriciteit in de woningen). Een trein wordt eerst met hoorngeschal aangekondigd. Bij vertrek twee lange stoten op de hoorn. De volgende wachter hoort het sein en blaast vervolgens in de richting van het volgende station om de volgende post te verwittigen. Zo zijn er van Mechelen tot in Terneuzen meer dan 100 wachtposten (dat betekent ongeveer per halve kilometer op de 67km, de grens ligt op 44km van de "0"-paal in Mechelen).



Later worden ritten aangekondigd met de telegraaf (eerst de Chappe-telegraaf, palen met zijarmen, de tekens daarvan moeten om de paar kilometers herhaald worden en zijn onbruikbaar bij mistig weer). Later de telegraaf met draden en het doorseinen in morse van berichten. Daarna komt de telefoon (de computer controleert vandaag de veiligheid van het treinverkeer). Telkens vinden we uitgebreide informatie weer van voorschriften om die ouderwetse berichten zo duidelijk mogelijk door te geven opdat de wissels tijdig zouden aangepast worden voor aankomend en vertrekkend verkeer.

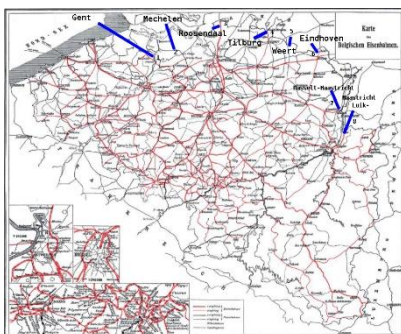
Voor de reizigerstreinen is er een vast reisschema met klokvaste uren maar daartussen moeten, naargelang de drukte van aankomende en vertrekkende treinen in de haven van Terneuzen, de goederentreinen gemaneuvreerd worden. Ook hier zijn eigen voorschriften voorzien. Zo moet er achteraan elke reizigerstrein een rode vlag aanwezig zijn om goederentreinen te verwittigen dat ze vaart moeten minderen. Al snel wordt dat gecombineerd met een rood lampsignaal.

Buitenbeentjes.

BRANDWEERKORPS: Dat M-T over een eigen brandweerkorps beschik (dat zelfs in de stad Sint-Niklaas extern diensten aanbiedt) pleit voor de vooruitstrevendheid van de directie.

DOUANEenPOLITIECONTROLE: de maatschappij gelukt erin om het tijdverlies aan de grensstations De Klinge en Hulst sterk te beperken voor de “boottrein” naar Harwich (GB). Door de grenscontroles op de treinen zelf te laten plaats vinden en in de haven van Terneuzen een speciale regeling toe te passen om de “directe” treinen niet te hinderen, is in die tijd revolutionair.

QUARANTAINE: De post De Klinge wordt uitgerust met een quarantaine voor de invoer van vooral koeien en paarden uit Nederland (net als aan elk grensstation). Omdat hierdoor de veestapel in Nederland afzwakt is er een parlementaire vraag in het Nederlandse parlement (zieke en zwakke dieren keren terug, sterke dieren gaan definitief naar het buitenland).



De quarantaine zorgt ervoor dat op De Klinge twee hotels worden opgericht. Noteren dat er van aan de kust tot Antwerpen slechts twee quarantaines staan (Zelzate en De Klinge). Over heel de Belgische-Nederlandse grens zijn er acht, telkens waar een trein de grens kruist.

BRUGGEN: bij de start zijn de bruggen van Willebroek en Temse cruciaal om de lijn in gebruik te stellen. Vooral de Scheldebrug is een huzarenstuk. Het is de grootste brug in België van maar liefst 343meter lengte en wordt getekend door Gustave Eiffel. Het is trouwens een Parijse maatschappij (Gouin et Compagnie) die ze bouwt in 1869. Eigenaardig genoeg zijn het terug Fransen die dezelfde brug vernielen in WOII (Franse militairen om de Duitsers te hinderen).

SPOORSTATION: zeker bijzonder is dat de directie van de private spoorlijn 54 Mechelen-Terneuzen en die van de lijn 59 Gent-Antwerpen zich samen vestigen in het neoclassicistische station op het Stationsplein in Sint-Niklaas.



Het witte gebouw blijft een icoon van bouwkunst. Eigenaardig is dat de stationschef van lijn 59 van lagere orde is dan de stationschef van lijn 54 in datzelfde gebouw. Ook lijn 56 (Sint-Niklaas-Dendermonde, gestart in 1856 en door de NMBS overgenomen in 1907) loopt (na het station Sint-Niklaas-West, ter hoogte van SVK) via hetzelfde hoofdgebouw (op het Stationsplein).

Lijn 57 is de lijn Dendermonde – Lokeren – Moerbeke – Zelzate (Dender en Waas, in gebruik in 1867, in 1878 overgenomen door de Staatsspoorwegen), verbonden met de lijn 57A (Moerbeke-Sint-Gillis, die aansluit op M-T, gestart 1873 en eveneens in 1878 overgenomen door de Staat) en overgenomen in de grote actie om de private lijnen weer op te kopen door de Staatsspoorwegen. Het plan om via deze lijn Zeebrugge te verbinden met Antwerpen is nooit gelukt. Vandaag duiken die plannen weer terug op nu de havens van Zeebrugge en Antwerpen een samenwerkingsakkoord hebben gesloten.

VANDENBROECK en WOI: Emanuel Vandenbroeck, beheerder van Mechelen-Terneuzen (en familie van Guillaume d'Hanens), weet dat de Duitsers hem in de gaten houden wegens zijn verzetsdaden. Niet vergeten dat het personeel van de spoorwegen bekend staan als patriotten die in het verzet tegen Duitsland aanzienlijke diensten hebben gepresteerd. Emmanuel verstopt zich in een tender en wordt zo Nederland binnengesmokkeld. Andere bronnen spreken van een half met water gevulde ketelwagen waarin hij zich verstopt. Als wraakneming sluiten de Duitsers de overgang op De Klinge af in 1915. De laatste optie (in het water) is niet denkbeeldig, want van op De Klinge zijn vele ketelwagens met water gevuld, bestemd voor Terneuzen waar een nijpend tekort is aan zoet water, onder meer voor het vullen van de stoomlocomotieven.

Het Europees Jaar van het Spoor.

En gezien we spreken over het Europees Jaar van het Spoor in 2021, is het niet overbodig de plaats van de trein vandaag te situeren. Vooreerst: voor de veiligheid mag een treinstel nu slechts maximaal 650 meters lang zijn. Dat is de lengte wanneer een trein moet gerangeerd worden naar een zijspoor om bijvoorbeeld sneltreinen voorrang te verlenen. Nu treinen zich moeten verplaatsen over zeer grote afstanden, denk door heel Amerika of Afrika en treinen die van in Europa tot in China rijden, moet er uitgekeken worden naar vernieuwing. Duurzaamheid staat dan vooraan. Vooreerst moeten treinen zuiniger worden, diesels moeten vervangen worden door elektriciteit of op termijn nog schonere aandrijving. Nu worden er wereldwijd 5 miljoen ton detergenten gebruikt om de sporen clean te houden, ook dat moet sterk naar beneden. De afvalberg aan papier en plasticen bakers moet herbekeken worden terwijl het geluidsniveau sterk moet afgeremd worden. Hoe zal de trein zich gedragen ten aanzien van de vrachtwagen, het vliegtuig en de mammoetschepen? Zullen regeringen in de maatregelen tegen de klimaatopwarming het aandurven om vervuilende sectoren zwaarder te belasten? Gaan er voordelen komen voor wie echt duurzame maatregelen treft? Blijft het containervervoer verder groeien of zal de globalisatie wereldwijd afnemen nu we corona op onze weg hebben aangetroffen? De CO₂-uitstoot van een auto is 34% hoger dan de trein, de bus 42% meer en een vliegtuig 80% meer CO₂-vervuiling. De Eurostar tussen de Europese hoofdsteden vandaag vervuult 30% minder dan een vliegtuig doet over dezelfde afstand. Om te zwijgen van fijn stof. In de beginjaren van onze treinlijn M-T namen de spoorwegen 40% van de nationale trafiek voor zijn rekening (vliegverkeer was er nog niet bij). Vandaag is spoorverkeer (zowel in Nederland als in België) slechts 7%. Men hoopt dit op te trekken, in het gunstigste geval tot 25-30% van het verkeer. Gaat die oefening lukken? De trein zal nooit op kunnen tegen de mammoetschepen die vandaag tot meer dan 8.000 containers in één vaart meenemen. Maar de trein wint het wel in tijd. Een schip heeft vandaag twee tot drie weken nodig om van China naar hier te reizen (als er geen schip dwars komt te liggen in het Suezkanaal... en

misschien varen schepen binnenkort sneller met minder energie?), een trein kan die reis op veel minder dagen realiseren. Maar de kost per container per dag is helaas veel hoger.

Conclusie

We mogen stellen dat het herdenken van de spoorlijn Mechelen-Terneuzen meer is dan gewoon een viering. De vele facetten aan zo'n groot project zijn legio: uit het niets zo'n kapitaal vergaren, het indringen in een lokale gemeenschap met alle verzet dat daaruit volgt, de gevolgen op de ruimtelijke ordening van elk dorp afzonderlijk, het uitbouwen van de omgeving, voor sommigen zelfs de aanzet tot grootse bedrijven, een broodwinning voor de vele personeelsleden maar ook een bijverdienste voor hun echtgenotes die vaak de baren bedienen. Een ongelooflijke organisatie, maar vooral heeft de spoorweg zowel Zeeuws-Vlaanderen, het Waasland en Klein-Brabant uit hun landbouwisolement gehaald. Sindsdien is de Schelde niet langer de scheidende factor en heeft de spoorweg ervoor gezorgd dat de lokale economie een opwaardering heeft gekregen dat geleid heeft tot een enorme aangroei van de bevolking en de gemiddelde welstand van zijn inwoners. Dat mechanisatie en automatisatie sneller is gebeurd. Dat de spoorlijn ondertussen voor een groot deel is verdwenen, maar tegelijk mogelijkheden heeft gecreëerd om het hedendaagse fietsverkeer te faciliteren met fietssnelwegen. Misschien een geluk dat de lijn Mechelen-Terneuzen van militair strategisch belang is beschouwd (aan Belgische zijde). In Nederland zijn de gronden van de spoor- en tramwegen verkocht waardoor zo'n fietsroutes minder vanzelfsprekend zijn. Onze gezondheid, ooit aangetast door de rookwalmen van de trein, wordt door dezelfde spoorweg een mooie blik naar de toekomst. En daar past de herdenking #150jaarMechelenTerneuzen perfect in.

Bronnen

H.Waldrop: Mechelen-Terneuzen

Meene en Ankersmit: de spoorlijnen in Zeeuws-Vlaanderen

Filip Aerts/Yvan Smets/Jochen Maes: spoorvervoer toegepast

J.H. den Haan: het spoorweg-emplacement van Terneuzen

Willy Boonefaes: de spoorweg Mechelen-Terneuzen 1871

H.G.Hesselink: G-T en M-T

Albert Buvé: aantekeningen tot de Geschiedenis van de Suikernijverheid in het Waasland 1957

Albert Buvé: Openbare vervoerdiensten in het Land van Waas 1963

Paul Van Aelst: Antwerpen op het spoor 1986

Ronny De Mulder: 175 jaar Pietje Waas