

150 JAAR SPOORWEGLIJN ANTWERPEN – MOERDIJK^(NL)

HERDENKINGSFESTIVITEITEN IN EKEREN,
KALMTHOUT, ESSEN EN ROSENDAAL

• R. Neys

HET SPOOR 8 JUNI 2004



VERZAMELING P. PASTELS

▲ Station Roosendaal

Dit jaar is het precies 150 jaar geleden dat er voor het eerst een (stoom)trein reed tussen Antwerpen en Essen – Roosendaal. In het kader daarvan worden er op verscheidene plaatsen vieringen en herdenkingen op het getouw gezet. Het feestweekend valt op 3 en 4 juli 2004. Vooral in Kalmthout, Essen en Roosendaal zal u de komende maanden heel wat kunnen bekijken en beluisteren over de geschiedenis van deze spoorlijn, lijn 12.

In de tweede helft van de negentiende eeuw kwam in West-Europa de economische, sociale en vooral technologische ontwikkeling in een stroomversnelling. Er ontstond een groeiende behoefte aan transport en onder impuls van staatsinvesteringen werden de eerste spoorweglijnen tussen verschillende steden aangelegd. Vanaf 1845 begonnen de privé-investeringen. België ontbeerde nog steeds een spoorverbinding met Nederland, een belangrijk gemis omwille van de handel en de nijverheid.

Op 14 juli 1852 werd een overeenkomst gesloten tussen de Belgische en Nederlandse regeringen met grootindustrieel en grootgrondbezitter (o.a. in Essen en Kalmthout) J. Gihoul. Een nieuw opgerichte naamloze vennootschap bewerkstelligde met een kapitaal van 500 000 BEF de spoorweglijn Antwerpen – Roosendaal met hoofdassen Antwerpen – Moerdijk en Roosendaal – Breda.

"Op 26 juni 1854 is de eerste doortocht een feit. Het konvooi getrokken door locomotief Jenny Lind met talrijke notabelen aan boord rijdt van Antwerpen naar Roosendaal. In Kalmthout, stapte Antwerps Burgemeester C. Cas af. De tussenstations zijn versierd en de douane staat met eredetachementen op de perrons. In Essen is er de opening van het Statiehuis."

In 1855 bouwde men een rij woningen in de Handelsstraat voor spoorwegpersoneel en een bareelwachtershuisje. Van Moerdijk naar Rotterdam moest men over het Hollands diep en omdat er nog geen brug was maakte men gebruik van een veerdienst. Om de doortocht door Kalmthout mogelijk te maken moest de maatschappij gronden onteigenen en aankopen. Meestal verwierf de maatschappij deze gronden aan gunstige voorwaarden omdat het vooral ging om woeste gronden, bossen, heide of weiden.

Aanvankelijk bestond de spoorverbinding uit slechts één spoor. De trein reed gewoon heen en terug van Antwerpen naar Essen. Bruggen en overwegen waren wel voorzien om een tweede spoor te kunnen aanleggen. Dit kwam er in 1881-1882, na de overname door de Belgische staat.

In 1865 reden er dagelijks vier personentreinen en twee goederentreinen in iedere richting tussen Antwerpen en Essen. In het begin stonden er op Belgisch grondgebied vijf stations: Antwerpen, Ekeren, Kapellen, Kalmthout en Essen. In 1872 reden er elke dag twee stoptreinen (met open voertuigen) derde klasse. Zij deden 41 minuten over het traject. In Essen kwam er een werkhuis voor de stoomlocomotieven en een gebouw ten zuiden van het station. Dit laatste was gekend als *chaufferettekot*. In 1891 bouwde men ten noorden van het station twee gebouwen. Zij deden dienst als overgangstation tot in 1901 het nieuwe station werd geopend.

Een jaar later, in 1902 is het eindstation Antwerpen en de spoorwegbaan klaar. Deze laatste werd verhoogd met ongeveer 1,5 miljoen ton zand uit de Kalmthoutse duinen en heide. Voor het transport ervan was er een ganse infrastructuur van sporen aangelegd met wissels, wachthuizen, baren, enz... De barakken die waren opgericht voor de werklieden kregen de benaming *Cambuus* en zouden nadien deze nog vele jaren behouden.

In 1896 kocht het Ministerie van Openbare Werken in Essen een stuk landbouwland van 1,7 hectare voor om er veestallen op te zetten. In de 45 stallen werd vee gekeurd en gebrandmerkt. Het vetvee kwam vooral per trein toe en verliet de wagens op de "ramp", een speciaal zijspoor dat dienst deed als los- en laadkade. Het vetvee vertrok na een grondige controle terug naar de slachthuizen. Het andere vee ging in quarantaine en werd nadien in de omliggende straten tijdens veemarkten verkocht. In piekperiodes werkten er hier een honderdtal mensen. Met de oprichting van de EEG in 1957 kregen de stallen een andere rol toebedeeld. De dieren moesten niet langer in quarantaine. Zij waren reeds bij aankomst van de nodige attesten voorzien. Er was enkel een brandmerk nodig. De volgende jaren waren een topperiode met keuringen van duizenden varkens en schapen. Na de zestiger jaren viel alle bedrijvigheid stil. In de Essense "Quarantainestallen", een uniek erkend monument in België, is nu een horecazaak in onder gebracht.

Dankzij de internationale handelsverbinding hebben ook de gemeenten en dorpen langs de spoorweglijn zich economisch en sociaal kunnen ontwikkelen. Een groot deel van de Essense en Kalmthoutse bevolking leefde rechtstreeks of onrechtstreeks in functie van de spoorweg (stationspersoneel, grenswachters, maar ook vervoerders, expeditieus, enz.). De stationswijken kwamen tot bloei. Er openden herbergen, winkels, kantoren, hotels, pensions, koffiehuisen en zelfs in Essen een cinemacomplex. Ook de vestiging van nijverheid werd een feit. We denken aan bouwmaterialen van Adriaan Martens (later Dura) en Charles Van Geert zijn Horticole (nu Arboretum) te Kalmthout.

Er kwam een belangrijke pendelbeweging op gang tussen stad en platteland. De stad ontdekte het platteland met zijn natuur en ontspanningsmogelijkheden. Het ééndagstoeris-

In Heide was er eerst geen station. Toen Heide toch een stopplaats kreeg, deed aanvankelijk een treinwagon dienst als station.

Het huidige gebouw dateert van 1911.

Ondertussen ging de uitbreiding van Essen als grensstation verder met een grote loods voor de locomotieven en een goederenhal. Voor niet-Essense machinisten en grenswachters deed een nieuw gebouw met twee verdiepingen dienst als slaapplek. In 1912 werd het bareelwachtershuisje vervangen door het imposant seinhuis en in 1913 was de nieuwe "gendarmerie" klaar. De rijkswacht had trouwens een vaste ronde langs de "statie".

me naar "den buiten", vooral dan de Kalmthoutse heide, kwam tot bloei. Buitenverblijven kwamen tot stand en talrijke schilders maakten kennis met het Kempisch landschap. Men kan zelfs spreken van de School van Kalmthout. Het werkte ook omgekeerd. De spoorweg maakte de stad bereikbaar voor het platteland. Werken in de stad en de haven werd mogelijk en was zeker voor WO I een oplossing voor vele jonge mannen gezien de povere werkgelegenheid ●●●

- in eigen streek. Vele vrouwen konden gaan "dienen" in de stad. Men zag ze wekelijks sjouwen met manskrote wasmanden voor de heren van de stad.

Op dit landschap heeft de spoorweg eveneens zijn onuitwisbare stempel gedrukt. Eerst waren er de onteigeningen waardoor er door Kalmthout een strook van zo'n 20 meter breed getrokken werd door bos, veld en heide. Met het verschijnen van de stationnetjes hebben er zich daar woonkernen ontwikkeld. De wijken Heide, Heuvel en Wildert zijn er perfecte voorbeelden van. Na het station in een relatief verlaten streek kwam de bebouwing met huizen, boerderijen, kleinhandelaars en ... een parochie.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog namen de Duitse spoorwegtroepen hun intrek in het station. Het treinverkeer viel zo goed als stil. Tussen Wildert en Kalmthout spande de Duitse grenswacht in 1915 de fameuze elektrische draad en sloot Essen hermetisch af. De strook tussen deze draadversperring en de Nederlandse grens is gekend als "Kiekkeskot". Smokkelen was aan de orde van de dag.

Het interbellum betekende een bloeiperiode voor het grensstation Essen. Overvolle internationale treinen moesten steevast langs douane en rijkswacht passeren. Het 1e, 2e en 3e klasse buffet diende om de tijd te doden. Een snoep-, drank- en sigarettenkarretje schuimde ondertussen het peron af. Het nieuwe wisselkantoor (1926) zorgde voor wisselgeld en verzendingen. Zelfs een krantenkiosk sierde de gang van het buffet. De tijd van de Staatsspoorwegen was voorbij.

HET BOEK

Ter gelegenheid van deze 150e verjaardag van lijn 12, verschijnt een boek. Dit brengt het volledige verhaal van de invloed van het spoor op de ontsluiting van de landelijke gemeente Kalmthout en de verdere ontwikkeling ervan. Het wordt voorgesteld en verkocht tijdens de feestweekends van 26 en 27 juni en van 3 en 4 juli. Nadien kan het ook besteld worden bij de Cultuurdienst van de gemeente Kalmthout (03/620 22 66) of in het station van Heide (03/229 54 43 of 922/5443). Het kost 8 euro.

De Tweede Wereldoorlog teisterde in tegenstelling tot de eerste meteen de stationswijk van Essen en dit op pinksterzondag 1940. Het spoorwegpersoneel vluchtte en het treinverkeer viel in handen van de bezetter. Er was een intens militair treinverkeer en de reizigerstreinen moesten wijken. De laatste maanden voor de aftocht werden de Duitse munitietreinen onophoudelijk gebombardeerd. De Duitsers dynamiteerden het seinhuis en vernielden de wissels voordat ze definitief vluchtten. De Engelse genietroepen herstelden alles. Het stationsbuffet deed dienst als noodkantine.

De stoomtreinen bleven rijden tot in 1957. In juni 1957 reden er voor het eerst elektrische treinen op het traject Antwerpen - Roosendaal. Dit luidde meteen het verdwijnen van seinhuizen, spoormanhuisjes en de handbediende draaislagbomen samen met het unieke straatbeeld en de vele terrasjes. De bedrijvigheid in het grensstation Essen bleef. De douane had de handen vol met de botersmokkel vanuit Nederland. In Kalmthout werd de overweg van de Boterberg vervangen door een viaduct. De Franse Raatsstraat kreeg als eerste op de lijn een automatisch bediende spoorwegovergang in 1958. Ook in Essen was de overbrugging aan het station een feit dankzij een viaduct en een voetgangerstunnel.

De laatste decennia van het station werden gekenmerkt door inkrimping. Stoomlocomotieven, depots, chaufferettekot, slaapzalen en 3e klasse in de treinen verdwenen. Spoormanhuisjes werden verkocht en de watertoren is overbodig geworden. In 1960 werden controle op goederen en reizigers overgeheveld naar Roosendaal. In Essen verlieten de laatste douaniers het station in 1989. ■

Bibliografie

- Instappen a.u.b. Honderd jaar spoorwegen in België, 1985, De Nederlandse boekhandel Antwerpen - Rotterdam.
- Hugo de Bot, Stationsarchitectuur in België, 1995, Brepols.
- Sporen in België. 175 jaar Spoorwegen, 75 Jaar NMBS, 2001, Universitaire Pers, Leuven.
- Huysmans I., Stationswijk, een kroniek van nu en toen, De Spijker, jaarboek 1994 en 1995, Kon. Heemkundige kring Essen.
- Tirelirens Alfons, 'Quarantainestallen te Essen', De Spijker, Jaarboek 1968, Koninklijke Heemkundige Kring Essen.

ESSEN



VERZAMELING P. PASTIËLS

▲ Station Kalmthout



VERZAMELING P. PASTIËLS

▲ Station Heide



VERZAMELING P. PASTIËLS

▲ Station Essen



VERZAMELING P. PASTIËLS

▲ Station Essen



NMBL-GOOSSEVAARTS

▲ Station Ekeren

HEIDE

- Op zaterdag 26 juni, "Historische afstap 150 jaar later", de historische eerste rit van 26 juni 1854 wordt overgedaan. Vertrek in station Heide Kalmthout om 15.55 u., aankomst Kalmthout 16 u.
- Station: tentoonstelling "150 jaar lijn 12", op 26 en 27 juni en op 3 en 4 juli van 10 tot 17 u., daarna tot 8 augustus tijdens de openingsuren van het station.
- Tijdens het feestweekend van 3 en 4 juli lopen er in Heide nog enkele tentoonstellingen met werk van plaatselijk talent en is er animatie voorzien op het stationsplein.

KALMTHOUT

- Station: tentoonstelling "Nijverheid langsheen het spoor: touwslagerij", op 26 en 27 juni van 10 tot 15 u., op 3 en 4 juli van 10 tot 17 u.
- Station: Geleide wandeling "150 jaar spoor" van station naar station op 27 juni, 3 en 4 juli. Vertrek om 14 u. Inschrijven via toeristische dienst (03/666 61 01).
- Van Geertenhof: tentoonstelling "Nijverheid langsheen het spoor: den Horticole, op 27 juni, 3 en 4 juli van 10 tot 17 u.

DE TOEKOMST IS VERZEKERD



NMBS/L. GOOSENAERTS

▲ Station Essen

De 150 jarige spoorverbinding van Antwerpen-Essen naar Nederland krijgt van de NMBS alle aandacht. De voorbije jaren werden de historisch waardevolle stationsgebouwen zoals Kapellen en Heide grondig gerenoveerd. Recent nog kreeg het station van Essen zowel aan de buiten- als aan de binnenzijde een grondige opfrisbeurt. In de wachtzaal werd het historische kader gecombineerd met een hedendaags loketonthaal. Binnenkort worden ook de perrons en de luifel aangepakt.

Vorig jaar startte de modernisering van de spoorbedding tussen Antwerpen en Essen. De houten dwarsliggers worden door betonnen exemplaren vervangen. Om de snelheid van het treinverkeer op te voeren van 140 naar 160 kilometer per uur, wordt de afstand tussen de sporen van 2 naar 2,25 m gebracht. Hiervoor moeten de perrons opgebroken worden, meteen de gelegenheid om deze eveneens in een nieuw jasje te steken. De reizigers kunnen in de stopplaatsen Ekeren en Sint-Mariaburg reeds het resultaat gaan bekijken.

nieuw station Antwerpen-Luchtbal en een nieuwe stopplaats Noorderkempem. Op korte termijn zullen de reistijden voor het internationale reizigersverkeer naar Nederland verminderen. Essen – Antwerpen zal een prominente rol blijven spelen in het Antwerps gewestelijk expresnet.

Veiligheid en milieuzorg zijn en blijven de prioriteit voor de NMBS. Weldra start de ondertunneling van de drukke overweg 25 in Kapellen en wordt de goederenlijn 11 van de Antwerpse haven doorgetrokken naar de haven van Rotterdam. Hierdoor kan de druk van de goederentreinen op de verbinding Antwerpen – Essen worden weggenomen.

Vandaag worstelt Antwerpen met mobiliteitsproblemen door de werkzaamheden aan de Ring. De NMBS biedt haar klanten "minder hinder" maatregelen aan om het fileleed te beperken. Zo wordt op de verbinding Essen – Antwerpen de zitplaatscapaciteit uitgebreid en komt er een extra aanbod naar Antwerpen-Noorderdokken (zie ook op de volgende bladzijde).

De NMBS levert een inspanning om te zorgen voor een hedendaags onthaal van haar reizigers. Stationsomgeving, loketten, perron moeten de klanten verwelkomen en uitnodigen om de trein te nemen.

De NMBS investeert fors om het noorden van Antwerpen met zijn fileproblemen mobiel te houden. Eind 2006 wordt de noord-zuidverbinding in Antwerpen en de hogesnelheidslijn naar Nederland in gebruik genomen. Dan kan het treinaanbod fors worden uitgebreid met een

Morgen plukken we dan ook ten noorden van Antwerpen de vruchten van de uitbreiding van de spoorcapaciteit. De toekomst van de jarige spoorverbinding Antwerpen – Rotterdam is dus verzekerd.