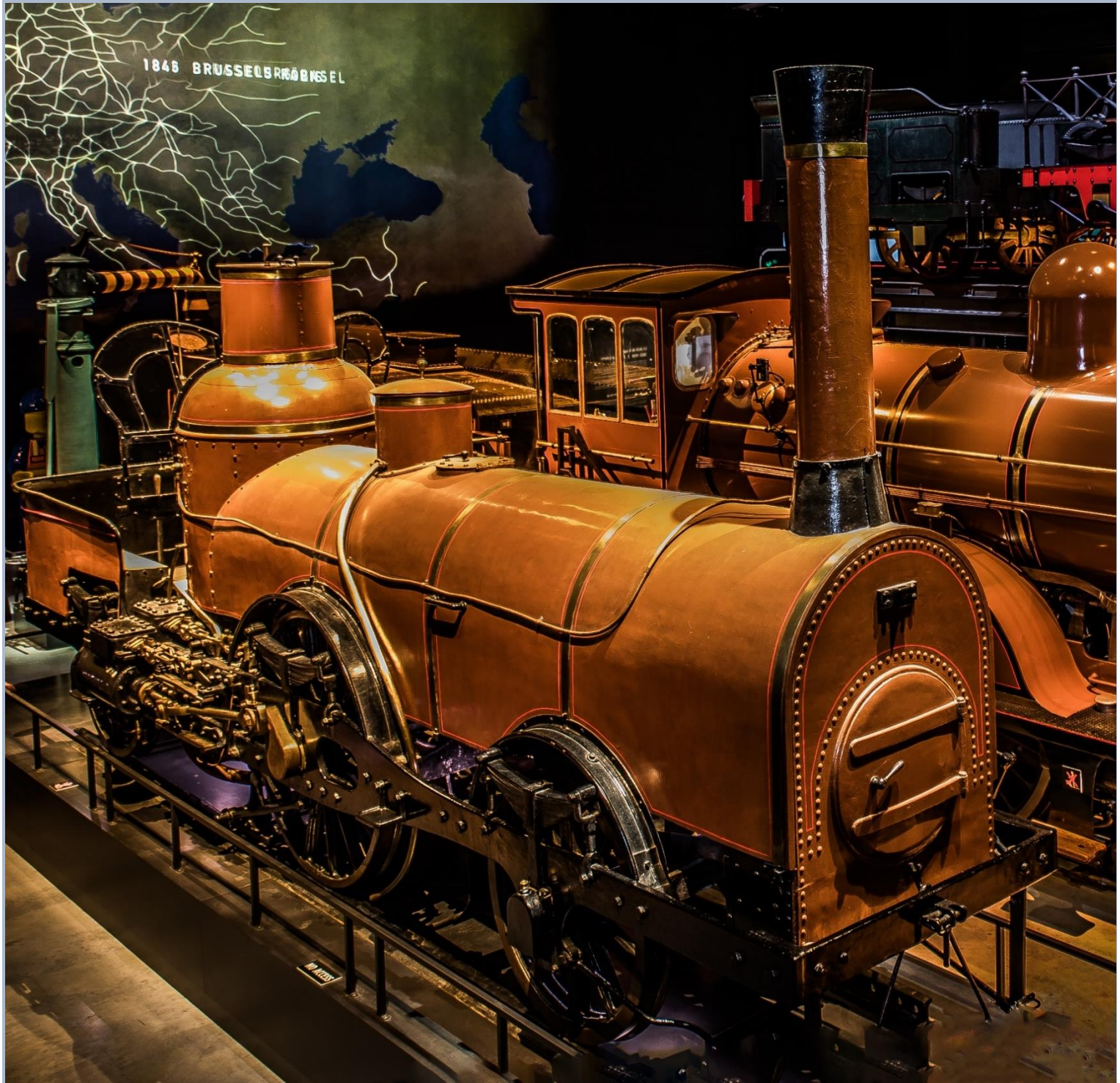


175 jaar “PIETJE WAAS”

.... en zoveel meer.



Open Monumentendag, zondag 8 september 2019 Sint-Niklaas

Ronny De Mulder

België onafhankelijk: een nieuw kanaal of een spoorwegnet?

Reeds in 1821 richtte de Engelsman Thomas Gray een verzoekschrift aan koning Willem I der Nederlanden. Hij stelde voor om voor het kolenvervoer tussen Charleroi en Brussel geen kanaal, maar een spoorweg aan te leggen. Zijn verzoek vond geen gehoor.

Begin 1830 stelde de Britse industrieel John Cockerill dat *'eenige kapitalisten vermeenen dat het van het grootste nut zoude zijn om eenen ijzeren weg daar te stellen tusschen Antwerpen en Brussel overeenkomstig aan die van Liverpool naar Manchester'*. Cockerill zag in de spoorweg vooral een grote afnemer van zijn ijzer.

Bij de **onafhankelijkheid** van België in oktober **1830** werd het Voorlopig Bewind al snel geconfronteerd met economische problemen. De doorvoerhandel vanuit Antwerpen naar het Rijnland gebeurde via de Nederlandse binnenwateren. Die boden na de onafhankelijkheid geen gewaarborgde doortocht meer. Een verbinding over eigen grondgebied drong zich op.

Koning Leopold I, die de ontwikkeling van het treinverkeer in Engeland (1825, George Stephenson) had meegemaakt, was zelf helemaal gewonnen voor een spoorwegnet.

Op 24 augustus 1831 gaf de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken aan Pierre Simons en Gustave De Ridder, twee jonge ingenieurs van Bruggen en Wegen, opdracht een planning te maken voor een spoorweg tussen Antwerpen en de Rijn. Ze reisden naar Engeland, de bakermat van de spoorwegen. Terug in België werkten ze verschillende voorstellen uit.



Tussen 1830 en 1834 volgden in het parlement de ene discussie en studie na de andere. De tegenstanders van een spoorweg vreesden dat de komst van de trein het dagelijkse leven grondig zou verstoren door protestacties van binnenschippers, postmeesters en paardenhouders die hun broodwinning in gevaar zagen.

Sommigen verkondigden zelfs dat de koeien uit schrik geen melk meer zouden geven, dat de eieren als omeletten en de melk als boter zouden aankomen.

Op 28 maart 1834 werd in de Kamer gestemd: 56 voor, 28 tegen de spoorweg. De Senaat stemde op 30 april: 32 voor, 8 tegen. Op **1 mei 1834** ondertekende koning Leopold I de wet tot oprichting van de Belgische spoorwegen.

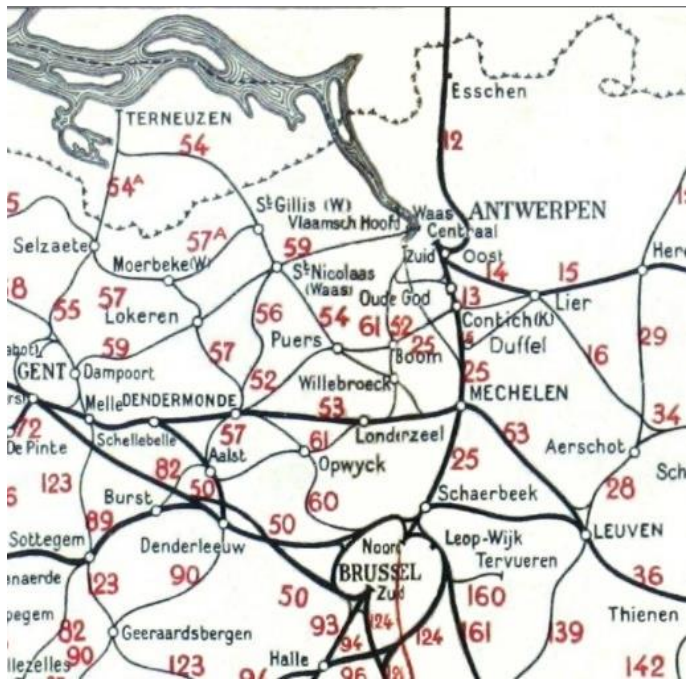
Van toen af ging het snel.

Knooppunt Mechelen

Het eerste artikel van **de wet** van 1 mei 1834 tot oprichting van de Belgische spoorwegen luidde:

*“Er zal in het koninkrijk een stelsel van ijzeren wegen worden ingesteld hebbende **Mechelen** tot **middelpunt** en zich oostelijk richtende naar de grens met Pruisen over Leuven, Luik en Verviers, ten noorden naar Antwerpen, ten westen naar Oostende over Dendermonde, Gent en Brugge en ten zuiden naar Brussel en de Franse grens door Henegouwen.”*

Mechelen (en dus niet Brussel) werd het **centrum** omdat het op het geplande traject Antwerpen-



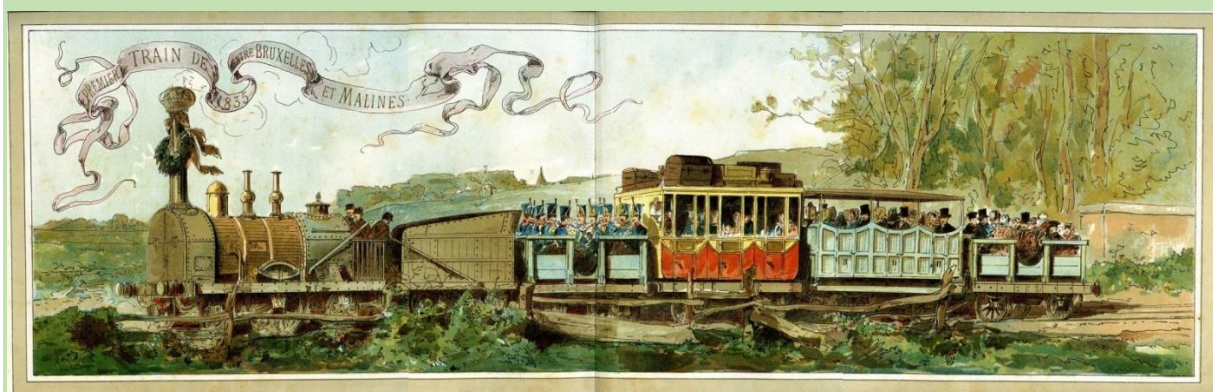
Het spoornet anno 1833

Keulen lag, de zgn. **Ijzeren Rijn**, de as die de Belgische economie moest aansluiten op de verbinding met het Duitse hinterland. De Ijzeren Rijn werd pas in 1843 gerealiseerd.

De allereerste treinverbinding (lijn 25), Brussel - Mechelen (22 km), was dus eigenlijk niet meer dan een aftakking van een veel groter plan.

De eerste trein reed op 5 mei 1835 op dit traject.

België werd hiermee het eerste land op het Europese vasteland met een spoorlijn voor personenvervoer, en Brussel de eerste hoofdstad ter wereld met een treinverbinding.



Druk koetsverkeer

Lang vóór België op het spoor werd gezet, waren mensen voor hun mobiliteit aangewezen op de benenwagen. Wie kapitaalkrchtig was, kon zich paard en wagen permitteren of reizen met de postkoets. Vanaf de zestiende eeuw boden trekschuiten, die vanaf de wal door een paard werden voortgetrokken, de eerste vorm van openbaar vervoer.

Omdat er vaak te veel mensen per koets werden toegelaten, leverde dit soort personenvervoer af en toe gevaar op. Reeds in 1831 werd er in Sint-Niklaas, na klachten over de snelheid en de noodlottige aanrijding van een bedelend kind, een gemeentereglement gestemd waardoor postwagens in de smalle **Nieuwstraat** richting Gent (Lille) stapvoets moesten rijden. Koetsen richting Antwerpen moesten omrijden langs de Dalstraat.



Anno 1840 reden er vanuit Sint-Niklaas dagelijks vier paardenkoetsen naar Antwerpen, één naar Gent, één naar Lokeren en drie naar Temse.

Driemaal per week was er een rechtstreekse rit naar Brussel. Per dag verzekerden vier koetsen naar Dendermonde de verbinding met treinen naar Brussel of Gent. Op donderdag was er ook een verbinding met Lokeren en Kallo.

(Niet) blijven wachten op een spoorlijn in het Land van Waas

Tijdens de gemeenteraad van 2 oktober 1837 deelde burgemeester François Bernard De Munck-Moerman mee dat hij bij Koning Leopold I aandacht had gevraagd voor het aanleggen van een **aftakking** naar Sint-Niklaas van de "IJzerenweg" Dendermonde - Gent, teneinde het Land van Waas beter te ontsluiten. Men hoopte toen dat Sint-Niklaas een vertrekstation kon worden voor een lijn naar Wetteren, waar de invloedrijke burggraaf Charles-Hippolyte Vilain XIII burgemeester was. Die verbinding werd uiteindelijk nooit gerealiseerd.

Het stadsbestuur bleef jaren in het ongewisse of en wanneer er ooit een rechtstreekse staatsspoorweg zou komen tussen Gent en Antwerpen.

"Voor Brussel was het Waasland een soort natuurreservaat, ver weg en politiek van weinig belang...(...) de Schelde scheidt hier twee totaal verschillende contreien die onderling dan ook opmerkelijk weinig betrekkingen onderhielden... (...) Het was ook niet te verwonderen dat de jonge Belgische Staat weinig interesse opracht voor de afgelegen streek... (...) In de omvangrijke spoorwegplannen van 't land was nergens sprak van Waasland. Men dacht er niet eens aan te Brussel. Zoals wel meer voorkomt, bleek ook deze maal het privé initiatief meer doorzicht te hebben..."

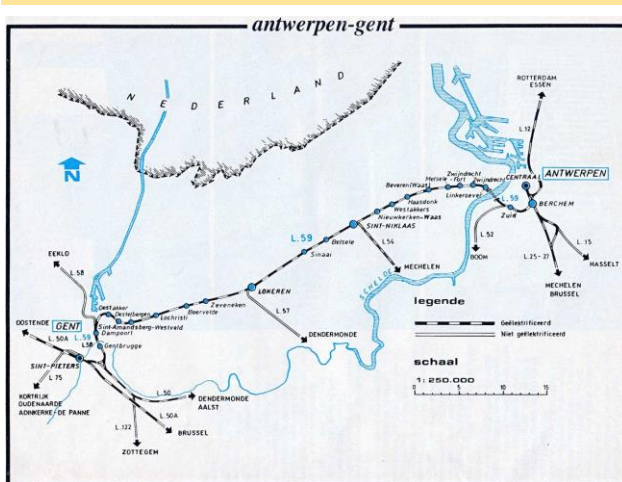
(Willy Boonefaes, Annalen KOKW 1971, dl 74, p. 31)

Gustave Nicolas Joseph De Ridder, een van de pioniers en hoofdingenieur-directeur van de Belgische spoorwegen, trok zijn stoute schoenen aan...

Gustaaf De Ridder: Gent – Antwerpen

Lijn 59

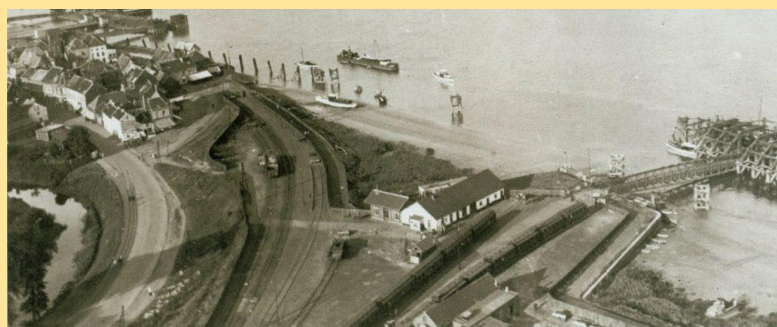
Gustaaf De Ridder (1795-1862) vroeg in 1841, onder druk van enkele politici uit het Waasland, een concessie aan bij het Ministerie van Openbare Werken voor het aanleggen “**op eigen kosten**” van een rechtstreekse lijn van **Gent** naar **Antwerpen**, waarmee de omweg via Dendermonde en Mechelen vermeden kon worden. Omdat hij het goedkoop wilde houden (zonder subsidies) en omdat hij niet meteen op het zware goederenvervoer mikte, opteerde hij voor een soort light rail (smalspoor).



Met financiële steun van baron **Eduard Prisse** startten de werken in augustus 1843. In nauwelijks zeventien maanden werd het eerste vak tussen Sint-Niklaas en het Vlaams Hoofd (Antwerpen L.O.) aangelegd.

De **eerste reizigerstrein**, door De Ridder zelf bestuurd, vertrok op **6 november 1844** om 10.12 uur vanuit een voorlopig station “op Vijfstraten” naar het station “**Vlaams Hoofd**” in het oude **Sint-Annadorp** op linkeroever (gelegen ter hoogte van de huidige

voetgangerstunnel). Van daaruit konden de reizigers met een veerboot naar de overkant, waar zich het station “Antwerpen-Waas” bevond.



De Ridder droeg in 1845 de uitbating van de lijn over aan de *N.V. Chemin de Fer d'Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren*. Hij werd er de eerste directeur met kantoor in de Ankerstraat, later opgevolgd door Baron Prisse, die de maatschappelijke zetel in de Casinostraat vestigde.

Het tweede gedeelte Sint-Niklaas – “Gent-Waas” (nu Dampoort) werd pas op 9 augustus 1847 opengesteld, met vanaf 1849 ook een eerste station in Sinaai en in Nieuwkerken. Nieuwkerken kreeg een nieuw ontvangstgebouw in 1878 en in 1895 kwam er ook te Sinaai, op de wijk Duizend Appels, een quasi identiek nieuw station.

In 1896 werd de private lijn Antwerpen - Gent samen met het materieel overgenomen door de Belgische Staatsspoorwegen. Bij die overname werd, binnen de tijdsspanne van een paar nachten, overgeschakeld van smalspoor (1,151 m) naar de standaardbreedte (1,435 m).

PIETJE WAAS

In 1862 bezat de compagnie van De Ridder reeds 32 rijtuigen, 67 wagens en **9** eenvormige door hemzelf ontworpen **locomotieven**. Deze bruine stoomlocomotieven, gebouwd in het Brusselse Atelier du Renard, hadden een waterreservoir in de vorm van een hoefijzer en werden aanvankelijk gestookt met gewone vette steenkool, daarna met briketten.

Ze hadden alle 9 een eigen naam: **Pays de Waes** (in de volksmond “Pietje Waas”), La Flandre, Richaet, Philip Verheyen, Anvers, Gand, Saint-Nicolas, Lokeren et Beveren.

Pietje Waas trok tot in 1896 de treinen op de **lijn 59** (Antwerpen – Gent).



Het is de oudst bewaarde stoomlocomotief op het Europese continent, te zien in het treinmuseum “Train World” in Schaarbeek. www.trainworld.be

Hij mocht eerder al op de wereldtentoonstelling van 1913 in Gent staan pronken en werd later ook in Groot-Brittannië uitgenodigd voor een tentoonstelling.

De strijd om het station

Tot in het begin van de 20e eeuw was de stadsplanning in België voor een groot deel gekoppeld aan de ontwikkeling van de spoorwegen. De stations werden meestal aan de voornaamste kant van de steden gebouwd. Ze werden de belangrijkste toegangsweg en worden wel eens **de nieuwe stadspoorten** genoemd.

Met de opstart in 1844 van de eerste treinverbinding vanuit Sint-Niklaas, werd ook hier nieuwsgierig uitgekeken naar de plaats voor de bouw van een stationsgebouw. In een eerste plan werd het einde van de **Plezantstraat** gekozen, achter de O.L.V.-Presentatieschool en de fabriek van Janssens – De Decker (waar zich nu WZC Het Hof bevindt). Er ontstond echter heel wat getouwtrek (vanuit diverse privébelangen), ook tussen de nieuwe parochie rond de O.L.V.-kerk (gebouwd tussen 1841-1844) en de Sint-Nicolaasparochie.

Met de definitieve keuze in de gemeenteraad van 3 oktober 1845 voor het gebied tussen de Hofstraat en de Ankerstraat moest de Plezantstraat het uiteindelijk afleggen tegen de **Stationsstraat** als de toekomstige burgerstraat en centrale as van een nieuwe **Statiewijk**.

Stadsarchitect Jules de Somme-Servais kreeg de opdracht om een masterplan voor deze wijk uit te werken.



De eerste statie

Het economisch belang van de trein was enorm. Hij verzekerde de aanvoer van grondstoffen voor de industrie en de afvoer van afgewerkte producten naar de markt. De trein zorgde er ook voor dat het werkvolk op tijd in de fabriek raakte en van daar weer naar huis kon. Voor de handelaars die hier bleven overnachten werden hotels gebouwd, de pendelaars gingen op café.

Anno 1853 verzekerden reeds vijf treinen de verbinding naar Antwerpen (+/- 40 min. tot aan het Vlaams Hoofd + de overzet) en Gent-Waas (45 tot 60 min.).

Het eerste station van Sint-Niklaas werd meermaals verbouwd en uitgebreid. Een tweede private compagnie, die de spoorlijn Mechelen – Terneuzen (“lijn 54”) realiseerde, kreeg er vanaf 1870 mee onderdak. Beide maatschappijen, die op een verschillende spoorbreedte reden, hadden elk hun eigen loodsen en aparte ticketverkoop.



... na 50 jaar “een ellendig kot”, “een schande”...

Over het oud station van Sint-Niklaas kunnen we nu wel zeer nostalgisch zijn, maar begin 20ste eeuw werd daar veel minder euforisch over gedaan. De roep kort na de eeuwwisseling om een nieuw en groter station bleef echter zeer lang onbeantwoord.

*“In Sint Niklaas bouwt men huizen gelijk paleizen: deze stad wordt een der schoonste van het land en wij zijn met recht verontwaardigd als wij daar zoo een gebouw zien staan gelijk de statie, een gebouw dat stinkt en vochtig is. De chef, een man gelijk een boom, is ondermijnd door het rheumatism uit die oorzaak, en zulk **ellendig kot** van een statie blijft staan in de hoofdstad van het land van Waas. Ik weet dat de plans gereed zijn voor de nieuwe statie, maar men spreekt niet van er aan te beginnen. In het land van Waas moet men maar wachten... [...]. Maar al het geld moet aan de grote werken besteed worden; 50 miljoen voor Antwerpen; 90 miljoen voor Brussel; 45 miljoen voor de statie van ‘Allée-Verte’ enz... maar voor den buiten, is er niets; het betalen der lasten is voor ons!...”*

(Senaat 6 maart 1906: Frans Van Brussel aan dhr. Jean François Persoons, minister van IJzeren Wegen)

*“Te Sint-Niklaas schreeuwt men al lang vol arragie, om een nieuw statie. Ja, Mijnheer de Minister, die statie valt kapot en is **veel te klein**, ge zoudt daar eens moeten in zijn, op nen markt of feestdag... [...] dat ware een schoone les, wat **eeuwig gedrom en gestamp** daarbinnen en daarbuiten, ge zoudt ze heel en gansch moeten doen afsmijten, en wel onthouden van seffens een nieuwe te bouwen... [...] Meneer Van Naemen was kwaad, toen hij uitriep in den Senaat, zeer diepe verontwaardiging, waarom men daar geen nieuwe statie vervaardigt. ‘t Is **een schande**, zoo een statie voor d’ hoofdplaats van ‘t Land van Waas, ze valt kapot lijk nen rotte kaas!...”*

(Burgemeester en senator Joseph Nicolas van Naemen in een verkiezingspamflet van 1911)

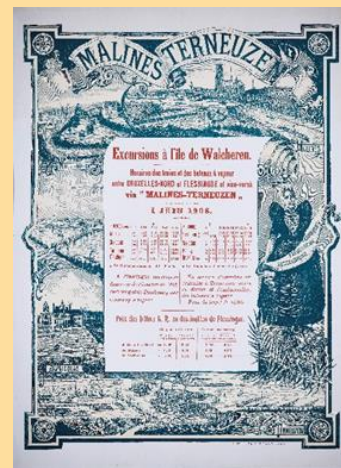
Een tweede private spoorweg: Mechelen – Terneuzen

Lijn 54

In 1868 kregen enkel lokale politici (o.a. Theodoor Janssens en Guillaume d'Haenens) een concessie voor het aanleggen en uitbaten van een private spoorlijn van Mechelen tot de Nederlandse grens, en van daar verder naar Terneuzen (lijn 54).

Om dit traject (67 km) te realiseren moest er o.a. een **brug** in **Temse** worden aangelegd. Voor de bouw van deze brug (343 m) werd er een beroep gedaan op de Franse ingenieur Gustave Eiffel, ontwerper van de (later gebouwde) Eiffeltoren in Parijs.

De eerste reizigersdienst tussen Mechelen en Temse kwam tot stand in 1870. De spoorweg kende een belangrijke groei en bloei en onderstreepte haar grote sociaaleconomische betekenis.



Vanaf 1892 werden er in de zomer ook dagelijks pleziertreinen ingelegd naar Terneuzen, met bezoek aan Vlissingen en Middelburg. Deze spoorwegmaatschappij had al vroeg begrepen dat er met **toerisme** geld te verdienen viel.

Tijdens Wereldoorlog I liep de brug ernstige schade op (vooral het beweegbare gedeelte), maar zij bleef functioneren en werd in 1924 volledig hersteld. Tot in de jaren '20 bleef de maatschappij groeien en succes kennen. De economische crash in de jaren '30 leidde een kentering in, gevolgd door de Tweede Wereldoorlog. In mei 1940 werd de Temsebrug om strategische redenen door Belgische en (vooral) Franse genietroepen opgeblazen. De Tweede Wereldoorlog betekende de doodsteek voor de maatschappij M-T. In 1948 werd de exploitatie van de lijn overgedragen aan de NMBS in België en aan de NS in Nederland. De maatschappij Mechelen-Terneuzen werd officieel ontbonden in 1951.

De stad kocht toen de werkplaatsen aan om er de eigen dienst Openbare Werken te huisvesten. Vandaag staan daar de kantoren van de Bond Moyson.

In 1952 werd het reizigersverkeer tussen Sint-Niklaas en Terneuzen opgeheven, het goederenverkeer Sint-Niklaas – De Klinge eindigde in 1975. Op de bedding van het tracé Sint-Niklaas - De Klinge is over een lengte van 11 km een fiets- en wandelpad (de route) in asfalt dat deel uitmaakt van het fietsroutenetwerk van het Waasland en Zeeland. Het spoorgedeelte van Sint-Niklaas naar Mechelen is wel nog in gebruik.

De eerste stoomtram

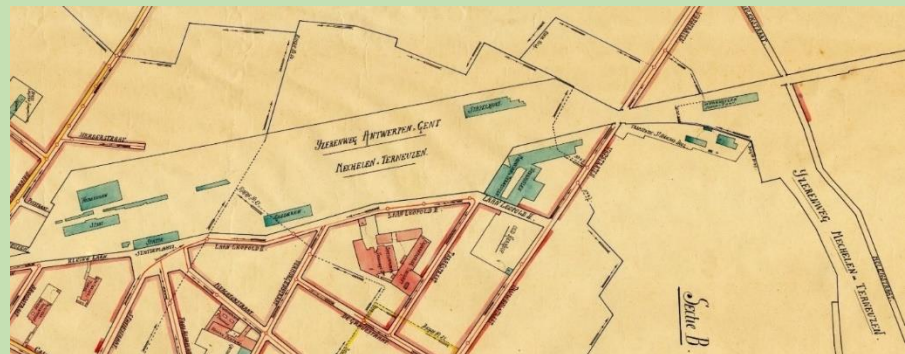
Om het goederen- en pendelverkeer van de plattelandsgemeenten naar de regionale centra en hun stations te verbeteren, werden er ook tramlijnen aangelegd. Zo vond op 8 oktober 1893 de plechtige inhuldiging plaats van de **buurtspoorweg** "Sint-Niklaas - Kieldrecht". Na een plechtigheid in het station van Sint-Niklaas werden de personaliteiten beurtelings opgewacht te Nieuwkerken, Vrasene, Verrebroek en Kieldrecht.



Ook deze buurtspoorweg (op een 1 meterspoor) was in concessie van de *Société Anonyme du Chemin de Fer international de Malines   Terneuzen* en vertrok op Vijfstraten (ter hoogte van de werkplaatsen van M-T, waar zich nu Bond Moyson bevindt).

In het vooruitzicht van de aanleg van deze tramlijn had het stadsbestuur in 1892 besloten om de Leopold II-laan te openen en hiervoor een deel van het vroegere kerkhof (de latere Paterssite) in te lijven.

De lijn werd in 1905 doorgetrokken naar Doel (en Lillo).



... via Nieuwkerken naar Doel



De **buurtlijn Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel** bleef gedurende de Eerste Wereldoorlog steeds in exploitatie en droeg sterk bij aan de bevoorrading van de Sint-Niklase bevolking vanuit de omliggende landbouwdorpen.

Ook geheime brieven van aan het IJzerfront kwamen langs daar binnen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog (in 1944) werden de sporen opgebroken en nooit

meer hersteld. Vanaf 1945 werden er vervangingsautobusdiensten in bedrijf gesteld.

Een derde private spoorweg: Dendermonde – Sint-Niklaas

Lijn 56

Reeds in 1851 werden er voorstellen uitgewerkt om de spoorlijn **Mechelen - Dendermonde** door te trekken tot **Sint-Niklaas**. Het traject Dendermonde - Lokeren kreeg echter de voorkeur. In 1870 krijgt Léon De Bruyn, industrieel en politicus te Dendermonde, dan toch een concessie voor de aanleg en uitbating van een private spoorlijn Dendermonde – Sint-Niklaas (“lijn 56”).

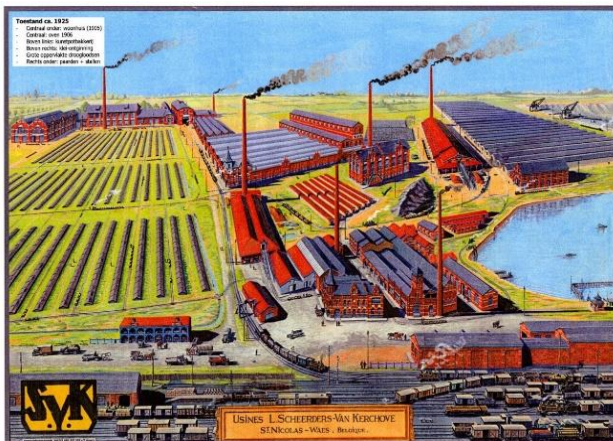
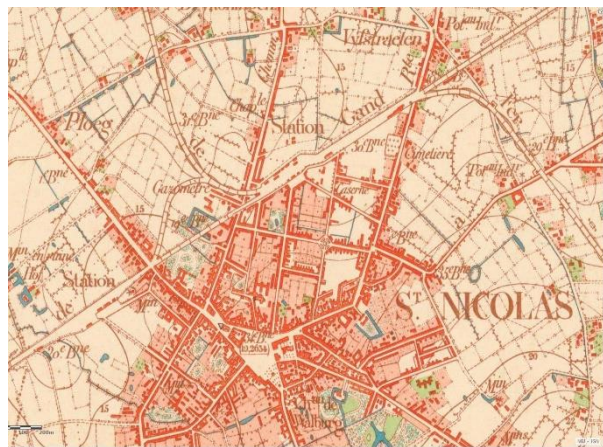
De inhuldiging van de eerste fase (Dendermonde - Hamme) vond plaats op 5 september 1875. De treinen reden tussen Dendermonde en Grembergen op het tracé van de Staatsspoorwegen en dan verder op eigen spoor met stations te Grembergen, Moerzeke en Hamme.

In 1877 werd het deel Hamme - Sint-Niklaas, via Waasmunster en Belsele (met een station ter hoogte van de huidige De Klavers), in gebruik genomen.

... en een tweede statie

Deze spoorlijn werd zwaar gepromoot als **de kortste verbinding naar Brussel**, waarvoor zelfs een gemengde dienst met de staatsspoorwegen bestond zodat men in Dendermonde niet hoefde over te stappen. En de lijn kreeg zelfs een eigen plein – het Westerplein - en een eigen station - de Nieuwe statie of Westerstatie.

Voor “Pietje Waas” was de *Compagnie de Termonde à St. Nicolas* echter een zware concurrent. Hij weigerde de treinen van Dendermonde te laten doorrijden tot aan de Grote Statie. De compagnie van Dendermonde (lijn 56) en die van Mechelen-Terneuzen (lijn 54) maakten daarop onderling een overeenkomst en legden een **verbindingsboog** aan over de huidige Joseph Lonckestraat, om zich tussen de werkhuizen Nobels-Peelman en de Kazerne samen te voegen.



Het reizigersverkeer op lijn 56 werd opgeheven in 1957, het goederenverkeer in 1964. Tussen 1970 en 1972 kwam de zgn. “Dendermondse statie” nog even opnieuw in dienst (zie verder).

De industrieaansluiting naar het bouwmaterialenbedrijf Scheerders-Van Kerchove bleef echter tot in de jaren '90 bestaan.

Verspreiders van het socialisme

Met de opeenvolgende urbanisatieplannen vanaf de tweede helft van de 19de eeuw wilde Sint-Niklaas een imago verwerven als volwaardige stad. Het was vooral de rijke burgerij die deze initiatieven bepleitte en ondersteunde. De gunstige ligging van de stad, op een kruispunt van spoorwegen, oefende een bijzondere aantrekkingskracht uit op kapitaalkrachtige ondernemers. De grote meerderheid van de bevolking zag intussen **zwarte sneeuw**. De toenemende industrialisering en het gestaag uitgebouwde onderwijs- en zorgaanbod, maakten de stad tot een aantrekkingspool voor de hele regio.



*“De eerste trein die om 4.15 uur vanuit Sint-Niklaas naar Antwerpen (Sint-Anneke) vertrekt neemt ook veel arbeiders op die te voet uit de omliggende gemeenten komen. Niet iedereen beschikt immers over een velo. Deze werklidentreinen zijn gekend om hun **speciale sfeer**. Er wordt gerookt, gesjiek, gespuwd, gediscussieerd, getwist. Er wordt gekaart voor geld... ook de drank speelt een rol... In diverse kringen oordeelt men dat de werklidentreinen de socialistische gedachte doen doordringen tot in de afgelegen dorpen.”*

(Hendrik Heyman 1906)

Als een koe naar de trein

*Het dorp en het station, dat veelal aan de rand van het dorp lag, bleven lang **twee** heel erg verschillende **werelden**. Zeker de pastoor hield niet van het station. Het was het oord van verderf, wegens de cafés die eromheen hun deuren openden. Het was **de sluis** waarlangs een vreemde, nieuwe, stadswereld het dorp binnenstroomde en waarlangs omgekeerd, dorpelingen hun vertrouwde biotoop konden verlaten om zich te verliezen in de zoveel grotere stad met zijn vele, meestal onchristelijke verleidingen. De mythe van de verschrikte koeien, die na de passage van de trein geen melk meer zouden geven, illustreert dit conflict. Aan de ene kant stonden het platteland, de landbouw, de traditie, de dorps, de*



beslotenheid en de godsdienst – de koe dus. Aan de ander kant stond een ander complex, dat van de techniek, de industrie, de vooruitgang, de stedelijkheid, het vrijgevochtene en het liberalisme – kortom, de trein.”

(“Een geschiedenis van België”, Marc Reynebeau)

Een brug of een tunnel naar Antwerpen?

Over een permanente Scheldeoeververbinding naar Antwerpen was men het in 1874 reeds eens geraakt, maar de opeenvolgende **plannen voor een brug** werden telkens verworpen omdat die de scheepvaart zou belemmeren.

Naar aanleiding van een dodelijk ongeval in 1905 met een overzetboot tussen het Vlaamse Hoofd en Antwerpen, werd opnieuw de vraag gesteld naar een brug of tunnel. De twee stoomboten, de **Sint-Annekensboot** en de "**Land van Waas / Pays de Waes**", volstonden duidelijk niet meer. Bij laag tij waren de hellingen tussen wal en schip vaak gevaarlijk steil. Het goederentransport van op het Vlaams Hoofd verliep per zeilboot of sloep. Tussen Burcht en Antwerpen en tussen Doel-Lillo en Liefkenshoek verliep zelfs de oversteek van reizigers nog met een roei- of zeilboot.



Ook diverse **tunnelvoorstellen** passeerden de revue, waaronder dat van luitenant-kolonel Bertrang, die in 1909 het ontwerp uittekende van een tunnel met 3 dubbelrichting kokers: 1 voor trams, 1 voor voetgangers en paardenrijtuigen en 1 voor de trein.

Het is pas na de gedeeltelijke aanhechting in 1923 van Zwijndrecht en Burcht bij de stad Antwerpen, dat de knoop werd doorgehakt. De in 1929 opgerichte "Intercommunale Maatschappij van den Linker Scheldeoever" (IMALSO) opende op 9 en 10 september 1933 zowel de (572,28 m korte) **Sint-Annatunnel** voor voetgangers en fietsers als de (2110,85 m lange) **Waeslandtunnel** of Konijnenpijp voor auto's, bussen en vrachtwagen, die ondertussen geduchte concurrenten waren geworden van de (in 1926 opgerichte) NMBS.

Een doortocht kostte 10 frank per auto, terwijl het dagloon van een arbeider toen ongeveer vijftig frank bedroeg. Het tolgeld van de kleine voetgangerstunnel varieerde van 25 tot 75 centiemen (indien men een fiets meehad).

Een tweede Scheldetunnel: de grote kans?

In 1969 en 1970 opende een tweede Scheldetunnel, de **J.F. Kennedytunnel**, met een koker voor het wegverkeer van de E3 (nu E17) en een dubbelspoorkoker voor de trein. Niettegenstaande de elektrificatie en de modernisering van de sporen en de treinen, bleef de NMBS het moeilijk hebben. In heel wat regio's werd de trein vervangen door de 'goedkopere' en 'efficiëntere' bus.

Velen, ook bij de overheid, hadden de trein al afgeschreven als een 'volkomen achterhaald en oubollig vervoermiddel'. De toekomst was aan de automobiliteit... dacht men.

De opmars van koning auto

Ook tijdens de Tweede Wereldoorlog was het spoorweginet het doelwit geworden van bombardementen van de geallieerden, zodat op het einde van deze oorlog nog minder dan 50% van het spoorweginet operationeel was en de helft van de locomotieven en stations vernietigd waren. De in 1940 vernietigde Scheldebrug in Temse werd pas in 1955 hersteld.

Een aantal verlieslatende tramlijnen, zoals Sint-Niklaas - Kieldrecht en Hamme - Moerzeke, waren in de loop van deze oorlog stopgezet en opgebroken. Ze werden na de bevrijding niet meer heraangelegd. De aandacht ging toen vooral naar de aanleg van wegen om het auto-, bus- en vrachtverkeer vlotter te laten verlopen. In de jaren '50 werd ook de ene treinlijn na de andere afgeschaft.

De auto was hét **statussymbool** geworden, ook van de hardwerkende gewone man. Een Volkswagen Kever of een Mini kostte dan wel het jaarsalaris van een arbeider, maar je kon ervoor sparen én lenen.

Het groeiende gemotoriseerde verkeer eiste steeds meer ruimte op. Het waren niet langer de spelende kinderen, de winkelende of flanerende mensen die het ritme van de stad bepaalden. Kasseien maakten plaats voor **beton** of **asfalt**, gebouwen werden gesloopt, trottoirs versmald, tramsporen opgebroken, plantsoenen opgeofferd... Niets mocht de glorierijke opmars van koning auto in de weg staan. Van een doordachte planning was geen sprake. Vanaf eind jaren '50 tekenden zich reeds de eerste verkeersproblemen af, en werden er overal lijnvakken, eenrichtingsverkeer en verkeerslichten ingevoerd.

In 1905 telde Sint-Niklaas amper 15 auto's.

Anno 2018 krijgen bijna 35.000 auto's hier onderdak (= ruim 550 auto's per 1000 inwoners ouder dan 18), de autopassanten van buiten de stad dus niet meegerekend.

In België waren er midden 2018 maar liefst 5.850.000 personenwagens ingeschreven.



Tweerichtingsverkeer op de Grote Markt (1950)

Weerwerk

De **oliecrisis** in de jaren '70 stemde voor het eerst tot nadenken over onze mobiliteit. Om de olieafhankelijkheid te verminderen, werden steeds meer spoorlijnen "onder draad" gebracht.

Ook de groeiende files en de **autodruk** op de steden speelden het openbaar vervoer en in het bijzonder de trein in de kaart. De NMBS presenteerde in 1989 een ambitieus toekomstplan voor de 21ste eeuw (STAR 21), met o.a. een compleet HSL-netwerk (hogesnelheidstreinen).

Eindelijk een nieuw station in Sint-Niklaas

Door de realisatie in 1970 van de **Kennedytunnel** en de aanleg van de nieuwe ringlijn in Antwerpen, kon lijn 59 ook in Antwerpen op het overige spoorwegnet aangesloten worden. Het baanvak Antwerpen - Sint-Niklaas werd op **dubbel spoor** gebracht. Tegelijk met de **elektrificatie** werd ook de doortocht van de stad aangepast en moest het spoor opgehoogd worden.

Op 22 oktober 1971 ging het oude station onherroepelijk dicht en werd het **nieuwe station** plechtig ingehuldigd (architecten Ludwig Van Wilder & Omer De Groot). Er waren winkels, een restaurant en een conferentiezaal in voorzien.

Deze moderne constructie zou oorspronkelijk voor Kinshasa bedoeld zijn. Is dit een stadslegende of een feit? (Wie kan ons een formeel bewijs aanbrengen).

De gemeenteraad was alvast het initiële voorstel van burgemeester Van Dorpe om het nieuwe station buiten het stadscentrum te bouwen (waar nu de JPR indoor-carting is) niet gevolgd.



Van 2 augustus 1970 tot 28 mei 1972 was de lijn onderbroken en werd het station van het Westerplein weer in dienst genomen. De elektrische treinen vanuit Antwerpen reden tot in het nieuwe station van Sint-Niklaas. Van daaruit was er een busverbinding naar Sint-Niklaas-West, waar dan de (toen nog) dieseltreinen naar Lokeren en Gent vertrokken en aankwamen.

Stationspleinfeesten

Voor de afbraak van het oud station werd er op 22, 23 en 24 oktober 1971 nog een 3-daags **afscheidsfeest** voorzien op het stationsplein en in de voor die gelegenheid autovrije Stationsstraat. Het fraaie perspectief van de negentiende-eeuwse stationsbuurt was echter definitief verknoeid. Het was nu wachten tot de eenentwintigste eeuw aanbrak...



Het oude en het nieuwe station nog even "gezellig" naast elkaar (foto Marc Clarysse)

Een tunnel of een brug?

Op 3 juni 1973 werd ook het spoor Sint-Niklaas - Gent geëlektrificeerd. Nadat een tunnel als te duur was afgewezen, werd de spoorweg op een verhoogde berm en een **700 m lange viaduct** gelegd. Ook op Vijfstraten werd een brug voorzien.



Nagenoeg de hele zone tussen de Plezantstraat, de Hofstraat en de spoorweg werd mee **kaal geslagen** en het O.L.V-plein omgevormd tot een drukke verkeerswissel.



Maquette met toen nog wel een tunnelontwerp

Tot in de jaren '60 werden de overwegen met de hand bediend. Naast elke overweg woonde een wachter die verantwoordelijk was voor het openen en sluiten van de barenen wanneer een trein voorbijreed. Dit was een van de voorwaarden die ook Gustaaf De Ridder kreeg opgelegd om zijn concessie te krijgen. Na de automatisering verdween dit beroep onherroepelijk.



De **verkeerschaos** in de jaren '60 aan de overweg Hofstraat-Driekoningenstraat met een mix van treinen, bussen, fietsen, auto's en voetgangers, werd in eerste instantie opgelost met een kleine voetgangerstunnel. Deze werd in 1973 terug dichtgemaakt omdat hij als onveilig werd ervaren.

Een gedrocht

Met de bouw van de spoorwegbrug werd de trein grotendeels aan het oog onttrokken en moest men niet meer om de haverklap wachten aan het spoor. Het bouwsel sneed de stad wel permanent middendoor. Een aantal jaren konden er auto's onder geparkeerd worden, maar op heden biedt de betonnen brug toch vooral een **verloederd** uitzicht.



*Van oost naar west
Kruispunt Kleine Laan, Hofstraat en Driekoningen*



*Van west naar oost
Kruispunt Guido Gezellelaan en Plezantstraat*

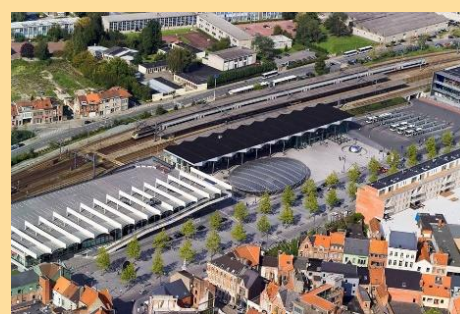


Van een onherbergzame plek tot een ambitieuze esplanade.

De afbraak van het oude vertrouwde station creëerde een diep **litteken** in de stad. Ook de Leopold II-laan bleef jarenlang een verkommerde en onherbergzame plek. In 2000 nam de stad samen met de NMBS, De Lijn en enkele private partners het initiatief om een grootschalig project voor de herwaardering van het stationsgebied op te starten.



+/- 1974



2015

Het architectenbureau Cepezed kreeg in 2001 van de NMBS ook de opdracht om het station te renoveren en een facelift te geven.



Met dank aan KOKW, Bibliotheca Wasiana, NMBS, stadsarchief Sint-Niklaas en diverse private bruikleengevers voor het foto- en tekstmateriaal.

In het bijzonder dank aan **Marc Steels** die in aanloop van deze Open Monumenten “175 jaar spoorweggeschiedenis in Sint-Niklaas” schreef.