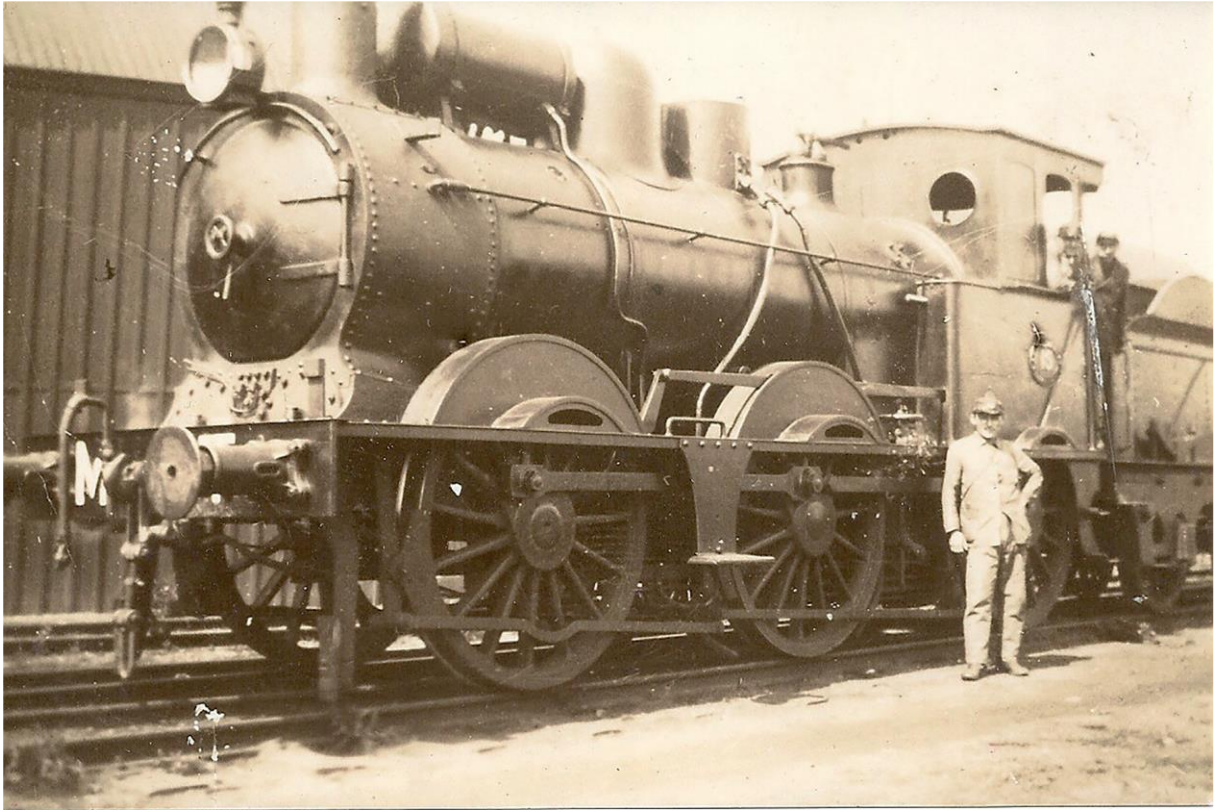


Tentoonstelling Museum Hulst  
**SPOORLOOS**



**150 JAAR  
TREIN EN TRAM**

**2021**

**Afbeelding omslag:**

Rechts op de bok van een locomotief uit de serie no.15 – 18, Marien de Mareé machinist en bankwerker bij het spoor. Deze locomotieven werden in 1900 – 1901 aangekocht in Engeland bij London & North Western Railway. De loc's zijn gebouwd door Crewe rond 1872 en ze zijn tot 1940 gebruikt. De foto is uit de jaren 30.

# Inhoud

	<b>Pagina</b>
1. Inleiding	4
2. 150 jaar Grensoverschrijdende Spoorlijn Mechelen Terneuzen	7
3. Hulst en de spoorlijn Mechelen – Terneuzen (MT)	11
4. Smokkel via het spoor	14
5. Spoorlijn Mechelen – Terneuzen, ontstaan en ondergang, 1871-1948	16
6. Overige spoorlijnen in Zeeuws-Vlaanderen	17
7. Goederenvervoer en goederenoverslag Mechelen – Terneuzen	19
8. De spoorlijnen in Zeeuws-Vlaanderen. OdR 1969	22
9. Mechelen – Terneuzen, geschiedenis. OdR 1965/5	34
10. Mechelen – Terneuzen, de locomotieven. OdR 1965/6	42
11. De stoomtramweg Hulst-Walsoorden, (SHW)	53
12. De eerste SHW tramlocomotieven	57
Referenties	61
Colofon	63



*Tram van de lijn Hulst-Walsoorden*

# 1. Inleiding

Veel Zeeuws-Vlamingen herinneren het zich nog, een uitgebreid openbaar vervoersnetwerk met trein- en tramverbindingen. We kunnen er slechts nu nog over dromen. Bijvoorbeeld, een openbaar vervoersnetwerk dat aansluit op het hoofdnetwerk van de Nederlandse Spoorwegen, richting Antwerpen, Westerscheldetunnel, of Bergen op Zoom. Natuurlijk, er rijden tegenwoordig bussen, maar dat kost veel tijd en er moet meestal worden overgestapt.

**Zeeuws-Vlaanderen is zonder spoor, SPOORLOOS voor treinreizigers.**



*Stoomlocomotief MT 27 met een reizigerstrein langs het perron van station Hulst.  
Fotograaf: Overwater, J.J. 1946*

We herdenken dit jaar dat 150 jaar geleden, de spoorlijn Mechelen-Terneuzen werd geopend, met stopplaatsen in Hulst, Axel en Sluiskil. Wat toen nog niet als een luxe werd ervaren, maar heden ten dage wel! Het station van Hulst had zelfs een directe aansluiting op de tram naar het noorden, Walsoorden. En van daaruit kon men richting Zaamslag, Axel en Terneuzen en met de veerpont naar de overkant.



De treinverbinding bestond om precies te zijn 80 jaar, van 1871 tot 1951 en de tramverbinding een kleine 50 jaar, van 1902 tot 1950. En daarna was het voorbij, geen vervoer meer per trein of tram in Oost Zeeuws Vlaanderen. Men moest zich maar zien te redden met de bus of met de auto. Om die reden is het bezit van een auto bijna noodzakelijk geworden. Een nieuw initiatief om in de toekomst het goederenspoor tussen Terneuzen en Gent ook voor personen vervoer te bestemmen zal voor de Oost Zeeuws Vlaming niet veel tijdswinst opleveren.

Van de vroegere trein- en tramverbindingen is helaas weinig meer te zien. Hier en daar wat resten van spoorrails, een enkel gebouw en het fietspad dat over de oude spoorbaan naar Sint-Niklaas leidt.

En nu, op initiatief van de Werkgroep Grensdorpen, is er dit jaar een herdenking van “150 jaar Spoorlijn Mechelen – Terneuzen”. Toevallig in hetzelfde jaar “Van het Europees Spoor”.

Als museum Hulst konden we natuurlijk niet achterblijven om hieraan mee te werken. Het is een belangrijk stuk geschiedenis van onze streek. Er zijn nu nog herinneringen en verhalen op te halen. Helaas hebben we niet veel objecten kunnen vinden, maar gelukkig wel veel foto's uit die tijd.

Speciale dank gaat uit naar een ieder die fotomateriaal, kaarten en enkele objecten ter beschikking hebben gesteld en naar de NVBS (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen) van wie we belangeloos enkele artikelen en foto's mochten gebruiken.

Dit zal de laatste tijdelijke expositie in dit museumgebouw zijn. Deze expositie blijft staan totdat we gaan verhuizen naar ons nieuwe onderkomen aan de overkant van de straat: het 's Landshuis. Met weemoed zullen we ons dit bijzondere historische pand herinneren maar de slechte toegankelijkheid van de zalen in dit gebouw dwingen ons om naar een andere locatie te gaan.

**Bert Zandvoort, voorzitter Museum Hulst**



*De perronzijde van station Hulst aan de spoorlijn Mechelen - Terneuzen. De spoorlijn wordt geëxploiteerd door de Société du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen. 1946 Fotograaf: Bonthuis, J.A.*



*Station Hulst aan de straat- en tramzijde*

## 2. 150 jaar Grensoverschrijdende Spoorlijn Mechelen Terneuzen

Wat betekent de trein Mechelen-Terneuzen vandaag nog voor ons, bijna 60 jaar nadat deze lijn buiten gebruik werd gesteld? Nog steeds wordt een klein gedeelte van de lijn (Axelse vlakte tot Terneuzen) gebruikt aan Zeeuws-Vlaamse kant als aan- en afvoerroute van grondstoffen en producten in het industriegebied van Terneuzen. Nog steeds is er trafiek van Sint-Niklaas tot Hulst. Nee, geen trein, maar fietsers en wandelaars die gebruik maken van dit traject, ontdaan van spoor en rails, af en toe een verhard wegdek met hier en daar een verdwaald stuk metaal van het oude spoor. Veel fietsers maken ook voor woon - werkverkeer gebruik van dit traject.

Het grootste gedeelte van dit vergane, maar gebaande spoor, ligt aan de Oost-Vlaamse kant, van Hulst via De Klinge tot in Sint-Niklaas. Je passeert er talloze spoorwegovergangetjes met spoorhuisjes. Witte kilometerpalen langs de zijkant geven aan hoever je van Mechelen verwijderd bent. Je ziet de spoorwegwachter zó vóór je, wanneer je in gedachten verzonken, dit spoorpad met de fiets verovert en een vrouw langzaam de barelen bedient.



*Fietspad van Hulst naar Sint-Niklaas over de oude spoorbaan.*

Wat betekent de trein Mechelen-Terneuzen nog voor ons vandaag? Een klein stukje van het antwoord is dus reeds gegeven. De spoorlijn Mechelen-Terneuzen (M-T) past perfect in het 19de -eeuwse plaatje van de Europese Industrialisatie. De eerste Industriële Revolutie is begonnen halverwege de 18<sup>de</sup> eeuw in Engeland, geïnitieerd door technische ontwikkelingen. De uitvinding van de stoommachine in 1765 is de belangrijkste. Pas in 1850 tot 1900 komt de industrialisatie tot volle bloei in Europa. De opbloeiende economie in de 19<sup>de</sup> eeuw gaat hand in hand met de technische vernieuwingen. De massale invoer van goederen uit Europese landen en verre werelddelen via de stoomschepen barst uit zijn



voegen... De moderne VOC van de 19<sup>de</sup> eeuw kunnen we stellen. Die goederenmassa krijg je niet meer afgevoerd met paard en kar, hier moeten andere, grootschaliger vervoersmiddelen voor ingezet worden. Hét vervoermiddel is de in 1804 door een Engelsman uitgevonden stoomtrein. De stoomtrein, simpelweg: wielen onder een stoommachine.

IJZEREN WEG

**Mechelen - Terneuzen.**

Zondag 7 en Maandag 8 September

**FEESTEN**

**VAN ST. GILLIS**

**EN HULST**

BIJZONDERE TREINEN.

Terneuzen-St. Nikolaas en vice versa.

V. Terneuzen	1.50	V. St. Nikolaas	3.05
Sluyskill	1.58	St. Gillis	3.14
Axel	2.06	De Clinge	3.20
Hulst	2.25	Hulst	3.40
De Clinge	2.35	Axel	3.55
St. Gillis	2.41	Sluyskill	4.02
A. St. Nikolaas	2.50	A Terneuzen	4.10

(In correspondentie met de trein vertrekkende van Mechelen ten 1.45)

Typ.-Lith. Crombez.

*Affiche met de vertrek- en aankomsttijden van de treinen tussen Sint-Niklaas en Terneuzen tijdens de feesten van 7 en 8 september 1873*

De invloed van deze uitvinding op de veranderingen in onze tot dan toe trage leefwereld is echter geweldig groot. Ingenieurs plannen treinlijnen over heel het continent, zelfs tot in de verste uithoeken van typische landbouwstreken. In onze contreien worden door de lijn Klein-Brabant, het Waasland en Zeeuws-Vlaanderen uit hun eeuwenlange landbouwroes gesleurd. Maar het verzet van de bewoners van deze gebieden is enorm. Van op de kansel klinkt de woede van boeren: een hemelgerende snelheid, de koeien zullen geen melk meer geven, gedaan met de rust. De behoudsgezinden staan tegenover de modernisten, de katholieken tegen de liberalen. Maar de kleine man weet niet dat het geloof en het kapitaal elkaar vinden op hoger vlak en de indringende treinlijn komt er in een

periode dat textielbaronnen hun dik verdiende geld moeten kunnen beleggen in winstgevendende aandelen. Investeren in toekomstprojecten is aan de orde in de 19<sup>de</sup> eeuw. De kleine boer ziet zijn vruchtbare land doorkliefd met ijzeren staven en houten dwarsliggers. Het verzet wordt snel gesmoord omdat steden als Sint-Niklaas, Antwerpen en Brussel plots bereikbaar worden. De vrouwelijke overdadige rokken worden vervangen door stijlvolle, vlotte kleding om op en af de trein te stappen. Zo'n trein rijdt klokvast.

Daarvoor hebben ze echter eerst alle klokken in Europa gelijk moeten zetten. Het begin van alles op tijd, gepland van begin tot einde, de start



van een stresserende tijd die we vandaag nog steeds kennen. De start van snelheid, van vervoer in grote partijen over grote afstanden. Maar gedaan met de kleine ambachtsman, de werkvoorwaarden zijn beter in de grote bedrijven langs de lijn. Het socialisme vecht voor arbeidersrechten. De kleine winkelier wordt grossist, klompen worden plots uitgevoerd tot in Friesland en Duitsland. De trein wijzigt het uitzicht in onze dorpen. Elk station ligt buiten het centrum en wordt daarmee verbonden via een nieuw aangelegde Stationsstraat waar huizen worden gebouwd in de typische neo-classicistische stijl. In die straten komt nieuwe bedrijvigheid, want de aangevoerde goederen moeten zo snel mogelijk weg van het spoorwegterrein. De verbinding naar de omliggende dorpen per diligence wordt vervangen door een tramlijn of een goed uitgeruste weg. Vooral in Vlaanderen ontstaat zo de nu nefaste lintbebouwing. We mogen zeker stellen dat onze dorpen en steden een ander uitzicht zouden hebben gehad zonder de spoorweg. Dat de tewerkstelling nog lange tijd in landbouwmiddens zou gebleven zijn en de kerktoren het centrum van elke parochie. Diezelfde spoorweg laat de haven van Terneuzen exploderen en moet uitgebreid worden. Bij de aanvang van de 20<sup>ste</sup> eeuw moeten de stationsgebouwen aangepast worden aan de groeiende handelsomzet. Paard en kar worden vervangen door het ijzeren ros en “voermans” worden transportondernemers. De welstand van de bevolking neemt enorm toe. Stromend water en gezondheidszorg gecombineerd met veel variatie in het voedselaanbod doet onze levenskansen groeien.

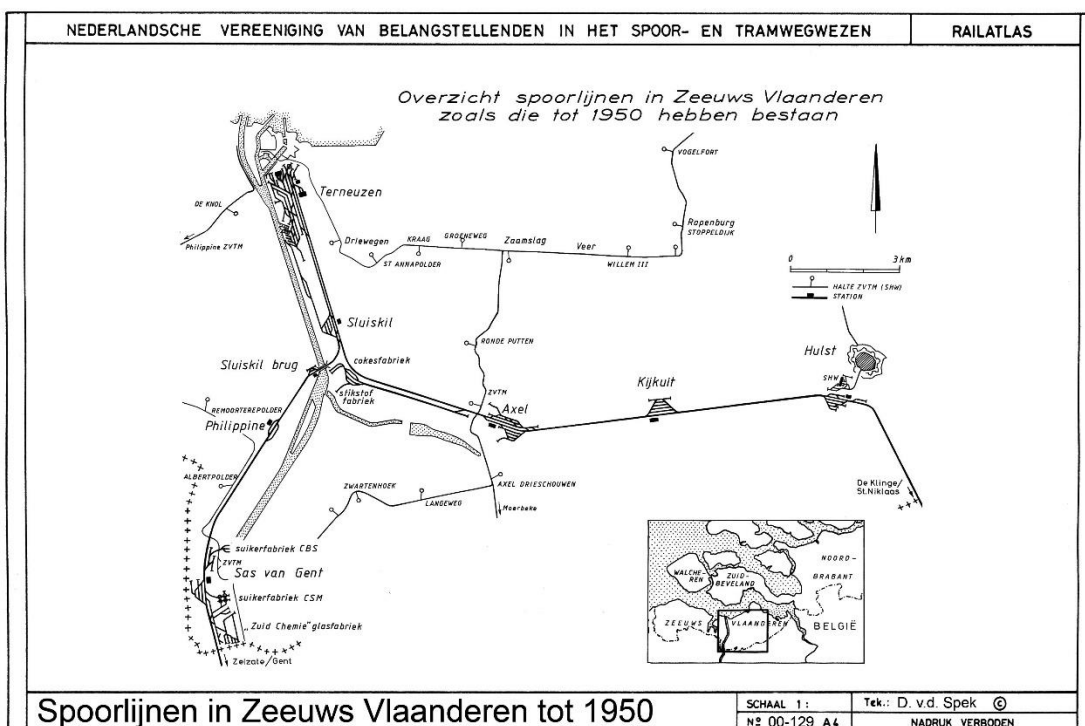
De welstand is door de trein enorm gestegen. Vakantie aan de kust per trein is de volgende stap. Maar koning auto verdringt stilaan de trein. Vrachtauto's nemen het vervoer van de wagons over. De glorie tijd van de trein is voorbij. De organisatie van de spoorbedrijven is efficiënt, maar oneindig log. Zeker op de lijn Mechelen-Terneuzen wordt volledig ingezet op de nieuwste technische ontwikkelingen in materiaal en zeker locomotieven. De beurscrash van 1929 gecombineerd met de twee wereldoorlogen fnuiken het treinverkeer en tegen het midden van de 20<sup>ste</sup> eeuw moet de lijn Mechelen-Terneuzen (weliswaar als laatste) overgenomen worden door de Belgische en Nederlandse Staat. Aan Nederlandse kant blijft Zeeuws-Vlaanderen gescheiden van het Nederlandse hinterland, de trein kan dat isolement niet doorbreken. Het reizigersverkeer per trein kalft af door de auto, het goederenverkeer kan ondanks de extra inzet voor de suikerbieten, niet overleven. In 1970 ligt het spoor er troosteloos verlaten bij. Aan Nederlandse kant worden de gronden verzilverd, aan Belgische kant blijft de lijn van 'strategisch' belang en wordt de spoorwegbedding verpacht aan de gemeente om er een fietspad van te maken dat vandaag nog steeds loopt van Sint-Niklaas tot

de grens en waaraan de gemeente Hulst een verlengsnoer heeft aangesloten zodat iedereen veilig naar Hulst kan fietsen.

Hadden Zeeuws-Vlaanderen en het Waasland de treinlijn niet gekend, had onze geschiedenis er dan anders uitgezien? Waarschijnlijk niet, maar het zou langer geduurd hebben om te staan waar we nu staan. De verbindingen over de Schelde, zowel in Zeeuws-Vlaanderen, Antwerpen en Temse, zijn de bevrijdende tekenen geweest die tot vandaag onze mobiliteit beïnvloeden. Of de globalisatie ons geholpen heeft is ook twijfelachtig te noemen na onze corona-ervaring. De inname van poldergrond voor industrie zowel in Zeeuws-Vlaanderen als op Linkeroever kan je zien als een zegen of een vloek.

2021 is het Europees Jaar van het Spoor. Inderdaad, als de spoorweg er in slaagt zich om te vormen tot een ecologisch verantwoord transportmiddel kan het een wapen zijn voor transport naar de toekomst. Misschien gaan we terug naar een leeuwenaandeel in het goederenvervoer van 40% zoals dat in de tijd van Mechelen-Terneuzen het geval was, maar vandaag zouden de spoorwegmaatschappijen al dik in hun handen wrijven als ze 15% kunnen halen, want daar zijn ze vandaag nog ver af ....

**Eric De Keyzer, projectleider 150 jaar M-T, werkgroep Grensdorpen.**







moeten lopen en dat daar het station moest worden gerealiseerd. In hun verzoek konden burgemeester en wethouders verwijzen naar een petitie die werd ondertekend door bijna tweehonderd ingezetenen, met aan het hoofd Emanuel Vogelvanger, *medicinae-doctor*. Op de lijst verder onder meer de handtekeningen van de notarissen, de onderwijzers, de griffiers, de postdirecteur, de predikant, de kantonrechter, de pastoor-deken en de rentmeester van het Kroondomein. *Volgt de (spoor)weg de rigting die wij vreezen, dan blijft Hulst op een aanzienlijken afstand zijwaarts liggen en komt er mogelijk een station omstreeks het gehucht Absdale dat dan binnen een niet zeer lang tijdverloop een bedrijvig dorp kan geworden zijn ten koste van het verlaten Hulst*, schreven zij. De verontruste inwoners voorzagen ook de aanleg van een nieuwe weg westelijk van Hulst door wat nu het gebied van het Groot-Eiland is. Dus: *Donkere toekomst voor Hulst! De kantonshoofdplaats, de zetel van het Kantongerecht, de plaats van het Registratiekantoor, het IJkkantoor, het Postkantoor, het Militiekantoor en de dekenij; woonplaats van de ontvanger der domeinen* zou in een uithoek komen te liggen. Daarentegen zou de stad Hulst door vestiging van een halte langs het spoor en daarna wellicht van een heus telegraafkantoor kunnen blijven wat het zo lang was: *'t punt waar langs het wederkeerig handelverkeer van het naburig Vlaanderen met onze noordelijke landgemeenten plaats heeft*.

In 1868 kregen eenentwintig particuliere aandeelhouders en vijf Belgische gemeenten het benodigde kapitaal voor de aanleg van de spoorweg wel bijeen. Negentien van de eenentwintig waren uit België afkomstig. De twee andere kwamen uit Hulst: Emanuel Vogelvanger en zijn echtgenote Catharina Seydlitz. Het jaar daarop konden de gewijzigde plannen voor de spoorlijn al ter inzage worden gelegd en de onteigeningsprocedures beginnen. Alleen al het feit dat er *beweging* zou komen was reden genoeg voor de redacteur van het Hulsterblad om te beweren dat de spoorlijn voor meer welvaart zou zorgen.

Op 27 augustus 1871 kon het publiek voor het eerst opstappen aan het station dat uiteindelijk werd gebouwd op een afstand van tweehonderdzestig meter van de Gentsepoort, nog net op het grondgebied van de gemeente Hulst. De feestelijke opening op 5 september was in ieder geval een groot succes. Er werden ballonnen opgelaten op de Grote Markt en als volksvermaken werden *eierdansen, mastklimmen, tournooiën, de pruisen (op requisitie), kikkeren, appelhappen, raddraaien en kikkerskruien* georganiseerd. Vanaf het eilandje Flora in de Buitenvest werd 's avonds een groot (Antwerps) vuurwerk afgestoken. Het Land van Hulst was nu verbonden met de rest van de wereld. Voortaan konden de inwoners voor negentien cent naar Axel en voor achtendertig cent naar Terneuzen reizen, enkele reis en in

de derde klasse wel te verstaan. De eerste memorabele reizigers waren echter muziekgezelschappen uit het Belgische. Tisselt's Fanfaregezelschap, 't Muziekgezelschap van Blaesveldt, Fanfare-sociëteit van Rupelmonde en de Harmonie De Weezenkring uit Sint-Niklaas vereerden Hulst met een bezoek en werden groots onthaald. Vooral het bezoek van het laatste gezelschap bracht veel volk op de been dat zeker niet alleen uit het Land van Hulst afkomstig zal zijn geweest. Het spoor bleek inderdaad een *middel van gemeenschap* te zijn.

### Antoine Prinsen

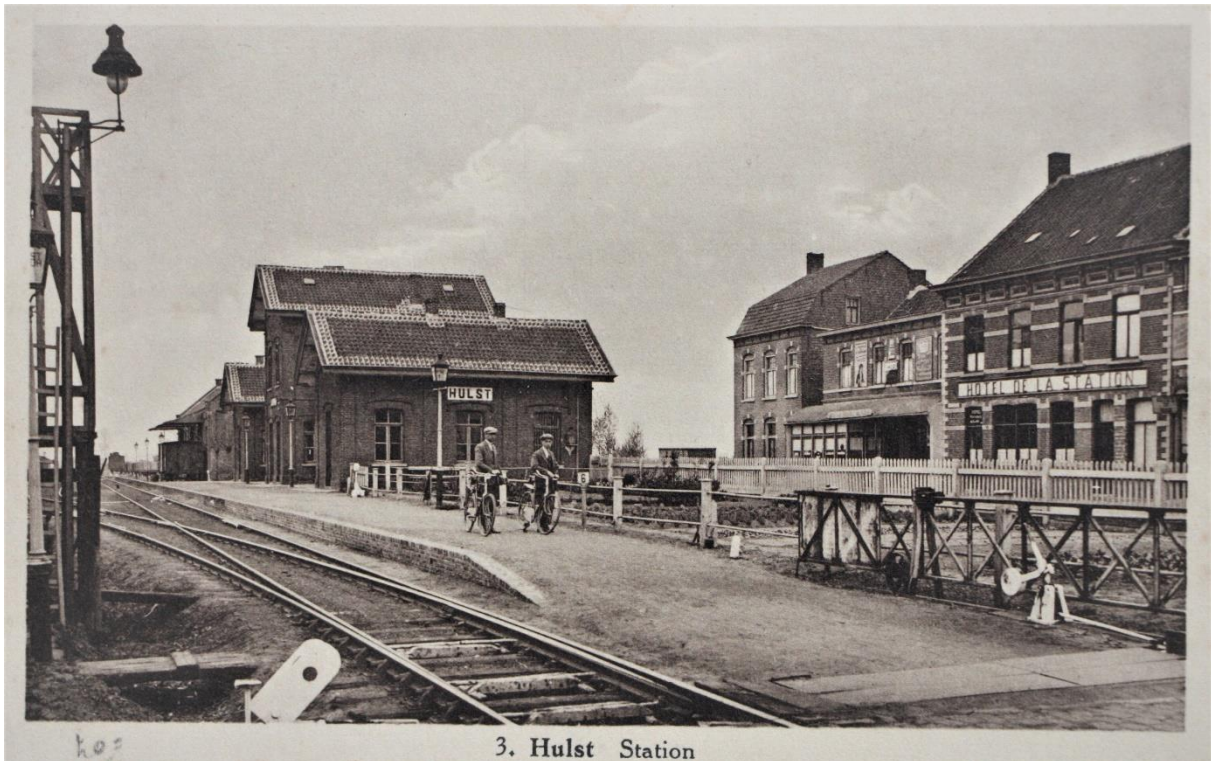


## 4. SMOKKEL VIA HET SPOOR

In de negentiende eeuw werd op de eerste levensbehoefte accijnsbelasting geheven en handeldrijven was alleen toegestaan wanneer je in het bezit was van een patent. Het invoeren van goederen kon slechts plaatsvinden na het betalen van de invoerrechten. Kon je geen bewijs tonen dat je de invoerrechten had betaald of klopte dat wat er op het betalingsbewijs stond niet met dat wat je bij je droeg, dan liep je de kans die goederen te verliezen. Commiezen zagen er op toe dat niemand de regels overtrad. Zij hadden het recht ieder die werd verdacht van frauduleuze handeling (= smokkel) aan te houden en te visiteren (= fouilleren). Uit de door de commiezen nagelaten processen-verbaal komen zij naar voren als hardwerkende ambtenaren die zonder aanzien des persoons te werk gingen. Ongeacht de afkomst of sociale status; ieder verdacht persoon werd gecontroleerd. Het kon daarbij gaan om één broche, om een aantal taartjes, maar ook om zware balen katoen en meubelen. De commiezen opereerden vanuit een lokaal in het stationsgebouw en zelfs de stationschef ontkwam niet aan hun speurzin.

Heel vervelend zal de tussenstop in Hulst zijn geweest zijn voor Maria-Theresia van de Moere uit Hontenisse. De 'beëdigde visiteuse', Adriana Haverkoon, ontdekte dat zij een paar gouden oorbellen en een portemonnee verborgen had gehouden, waarvoor zij geen invoerbiljet kon tonen. Ondanks de verklaring van Maria-Theresia dat ze deze goederen uit België had meegebracht voor haar dochtertje dat over acht dagen haar Eerste H. Communie zou vieren, werden de goederen ter waarde van elf gulden in beslag genomen. Melanie Megroot, vrouw van Angelus van Aerde, visser te Axel, verloor een nieuwe gouden broche die, naar haar zeggen, van haar dochter was. Thérèse Melser, wonende te Vlissingen, liep in Hulst na het verlaten van de trein in de armen van de commiezen die haar afhielpen van zeven kilo chocolade, drie kilo suikerbakkerswerk, zeven haarkammen, twee dozen glazen parels, een tekendoos met toebehoren, twee ponden harde zeep, een flesje haarolie en een flesje reukwater Eau de Cologne. Het lijkt erop dat Thérèse op bestelling leverde. Ook de naam van A. Wilking, eigenaar van het grote warenhuis in Hulst, komt voor in de processen-verbaal. Herhaaldelijk werd het vermoeden van de commiezen bewaarheid dat er meer goederen werden ingevoerd dan er op het biljet werden vermeld. Zo verloor Wilking ooit tientallen paren wollen vrouwenkousen, grote aantallen manshemden en in één geval zelfs meer dan zestig meter geverfde katoen ter waarde van f 53,--. Dat in een tijd dat het gemiddelde jaarsalaris enkele honderden guldens bedroeg.





*Het stationsgebouw uit 1871 gezien vanaf de overweg in de Steensedijk met rolbarelen. Links een stelling van waaruit wagens van bovenaf gecontroleerd werden op smokkelwaar; 1930-1939. Fotograaf: Boij, P. de - Hulst, uitgever*

Ook de conducteurs en zelfs de stationschef, die tevens expediteur was bij de Spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen, wilden zo af en toe wel eens iets meer meenemen in de wagons dan op de vrachtbrief stond. Stationschef en expediteur Verwilghen werd in die gevallen aansprakelijk gesteld en bekeurd. Op 18 maart 1901 wilde Charles Verwilghen houtwerk en beelden invoeren met een gewicht van 800 kilogram en een waarde van f 550,--. Goederen die bestemd waren voor een nieuw altaar in de Sint-Willibrorduskerk. De commiezen meenden dat die waarde te laag was gesteld. Om een indruk te geven hoe minutieus zij te werk gingen hier een passage uit het proces-verbaal: *"werd geconstateerd dat de op genoemde biljet aangegeven groepen van steen niet ieder een afzonderlijk geheel was, bij het tarief van rechten vrijgesteld, doch dat elke groep was bevat in een zware eikenhouten lijst, fin besneden houtwerk, makende met de genoemde groepen van steen één statie uit, zoodat niet alleen de post houtwerk, zijnde een deel van de statie, voor belast had aangegeven moeten worden, doch tevens de groep beelden en wel te samen onder de post 'meubelen'."* De twee staties werden geschat op f 350,--, het houtwerk daarvan op f 150,-- en de twee beeldengroepen tezamen op f 200,--. De goederen werden in beslag genomen.

<sup>1</sup>Het Hulsterblad, nr. 330 (26.augustus 1871).

## Antoine Prinsen

## **5. SPOORLIJN MECHELEN TERNEUZEN MT 1871-1948**

Voor de komst van de trein was er enkel vervoer over de weg en over het water. De eerste trein reed in 1835 (B) en 1839 (Nld). In de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw ontstond de groeiende behoefte aan betere verbindingen. Enerzijds ten behoeve van een goede afzet van landbouwproducten in België en Zeeuws-Vlaanderen, anderzijds voor aan- en afvoer van grondstoffen en producten uit Italië, Zwitserland, Zuid-Duitsland, Luxemburg en België via de haven van Terneuzen naar o.a. Londen. De aanleg van spoorwegen was een stimulans voor de economische ontwikkeling in deze gebieden.

De eerste plannen voor een spoorlijn tussen Mechelen en Terneuzen stammen uit 1858, 1860 en 1862. Op 16 juni 1868 wordt een concessie verleend aan Société Générale d'Exploitation en vier heren. De exploitatie is door Chemin de Fer International de Malines à Terneuzen

De eerste internationale rit is op 26 augustus 1871. De stations op dat traject zijn: Mechelen-Muijzen, Mechelen, Tisselt, Willebroek, Puurs, Bornem, Temse, St. Niklaas, St. Gillis, De Klinge, Hulst, Kijkuit, Axel, Sluiskil, Terneuzen.

De verbinding is bedoeld voor het vervoer van personen en goederen (industrie, landbouw). De laatste rit Mechelen-Terneuzen is op 20 januari 1948.

De exploitatie wordt dan op 21 januari 1948 overgenomen door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en NV Nederlandse Spoorwegen. Het einde van het personenvervoer tussen Hulst en Terneuzen is op 6 oktober 1951 en tussen Hulst en St Niklaas op 18 mei 1952. Het einde van het goederenvervoer op deze lijn is in juli 1968.

Wat nog rest zijn een fietspad, stukje originele rails in een achtertuin en enkele gebouwen.

**Edie Bogaert**

## 6. OVERIGE SPOORLIJNEN IN ZEEUWS-VLAANDEREN

In Zeeuws-Vlaanderen waren een flink aantal spoorwegondernemingen actief om de verbindingen tussen de verschillende plaatsen te onderhouden. Hieronder een overzicht en de periode dat ze actief waren.

### 1868-1930 Gent-Terneuzen GT

1865: Concessie op naam van Chemin de Fer de Gand à Terneuzen.

20-12-1865: Exploitatie door Société d'Exploitation.

1-4-1867 Société Générale d'Exploitation.

1877 – 1930 Syndicat d'Exploitation pour les lignes de Flandres.

1877-1930 Gent-Terneuzen

Stations: Gent, Wondelgem, Langerbrugge, Doornzele, Terdonck-Cluysen, Ertvelde, Zelzate, Sas van Gent, Philippine, Sluiskil brug, Sluiskil, Terneuzen

### 1887-1949 Stoomtram Maatschappij Breskens-Maldegem; SBM

7-5-1887: Eerste internationale rit

Traject: Breskens, Cadzand, Oostburg, Draaibrug, Aardenburg, Eede, Maldegem, met zijtakken naar Cadzand en naar Sluis





## **1891-1911 IJzendijkse StoomtramwegMaatschappij; IJzSM**

Eerste rit: 18-5-1891

Traject: Schoondijke, IJzendijke, België (Watervliet, Eeklo)

In 1911 overgegaan naar Z.V.T.M.

## **1902-1944 Stoomtramweg Hulst Walsoorden; HW**

Eerste rit: 15-12-1902

Traject: Hulst, Rustwat, Terhole, Hoefkensdijk, Kuitaart, Kloosterzande, Walsoorden (aansluiting op de pont Walsoorden-Hansweert)

In 1944 overgegaan naar Z.V.T.M.

## **1914-1948 Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg Maatschappij; ZVTM**

Opgericht: 20-6-1911

Eerste rit: 2-6-1914 Sas van Gent-Philippine

Traject: Schoondijke-IJzendijke-Veldzicht, IJzendijke-Pyramide-Philippine-Sas van Gent-Westdorpe- Drieschouwen, Hoofdplaat-Biervliet-Pyramide, Philippine-Terneuzen-Zaamslag, Kloosterzande-Zaamslag-Axel-Drieschouwen-Zuiddorpe-Moerbeke, Sas van Gent-Westdorpe-Zelzate. Na 1949: een volledig busbedrijf.

## **Edie Bogaert**



## 7. GOEDERENVERVOER EN GOEDERENOVERSLAG MECHELEN-TERNEUZEN

Naast personen vervoerde M-T een scala aan goederen. Dat was zeker niet alleen van regionaal belang. Tot ver in het achterland en ook overzee werden allerlei producten aan- en afgevoerd. Dat betekende een geweldige impuls voor de economie: voor de landbouw, voor de industrie en voor de ontwikkeling van de haven van Terneuzen.

### VOOR DE LANDBOUW:

Suikerbieten: Zeeuws-Vlaanderen- Moerbeke, Sas van Gent e.a. suikerfabrieken

Stro, graan, worteltjes, vlas, stalmest: Zeeuws-Vlaanderen-België

Fruit (appels, peren, kersen, bessen) en noten: vanuit België via Terneuzen naar Londen

Schape: uit Zwitserland via Terneuzen naar Engeland

Pootaardappelen: vanuit Nederland via Terneuzen naar België en Noord-Frankrijk

Erwten en bonen: van Zeeuws-Vlaanderen naar de fabriek Boortmeerbeek en ingeblikt retour via Terneuzen naar Engeland



*Locomotief ZVTM 13 (Jung 2274/1916) rangeert met een lege bietentram op het zijspoor bij driesprong Ter Hole op de lijn Hulst - Kloosterzande. De vierassige open goederenwagen 407 is afkomstig van de MBS (ex 407). 1949*

*Fotograaf: Voerman, J.*

## **VOOR DE INDUSTRIE:**

IJzererts uit Spanje: van Terneuzen naar het Ruhrgebied

Steenkool uit Engeland: van Terneuzen naar het Ruhrgebied en naar de cokesfabriek in Willebroek

Cokes: uit Willebroek via Mechelen naar Luxemburg en Lotharingen

Cokes: uit Sluiskil naar Luxemburg en Lotharingen

Kunstmest: uit Willebroek en Sluiskil naar afzetgebieden

Steenkool uit België: via Mechelen naar Terneuzen

Plaat- en profielijzer: uit Zuid-Duitsland via Terneuzen naar de havens in Noord-Duitsland

Mangaanerts: uit Noorwegen en Zweden naar de hoogovens in Willebroek

Hoogovenstof: uit Willebroek via Terneuzen naar Duitsland

Slakkenmeel (kunstmest): uit Lotharingen voor de landbouw



*Open goederenwagens van de ZVTM worden beladen met suikerbieten op de losweg in Kuitaart, aan de lijn Hulst – Kloosterzande, 1949.*

*Fotograaf: Voerman, J.*

## **DIVERSEN:**

Porfier: vanuit België via Terneuzen naar Zweden

Macadam: uit Belgische steengroeven via Terneuzen naar Engeland

Marmar: vanuit Italië via Terneuzen naar Engeland

Horloges: uit Zwitserland via Terneuzen naar Engeland

Bouwmaterialen: voor fortengordel Antwerpen (1905)

Geschutskoepels: uit Luik naar fortengordel Antwerpen (1905)

Oud ijzer: van Franse slagvelden naar hoogovens

Mijnhout: naar de Belgische mijnen

Hout: uit Rusland, Zweden, Finland voor de papierfabriek in Willebroek



Manden en rieten meubels: van de fabriek te Bornem naar het afzetgebied  
Rijnzand en cement: van Temse naar St. Niklaas  
Schipmest (huisvuil) van Brussel naar Puurs e.a. tuinderscentra  
Bakstenen: overslag in Temse

## Edie Bogaert



*Goederentrein 99275 van Sint-Niklaas naar Terneuzen met locomotief NS 608 klaar voor vertrek op het emplacement van Hulst (km 47,7). 1968.  
Fotograaf: Ankersmit, R*



Ca. 1924 Goederentrein

## 8. De spoorlijnen in Zeeuws-Vlaanderen

Artikel in "Op de Rails" 37<sup>e</sup> jrg. 1969

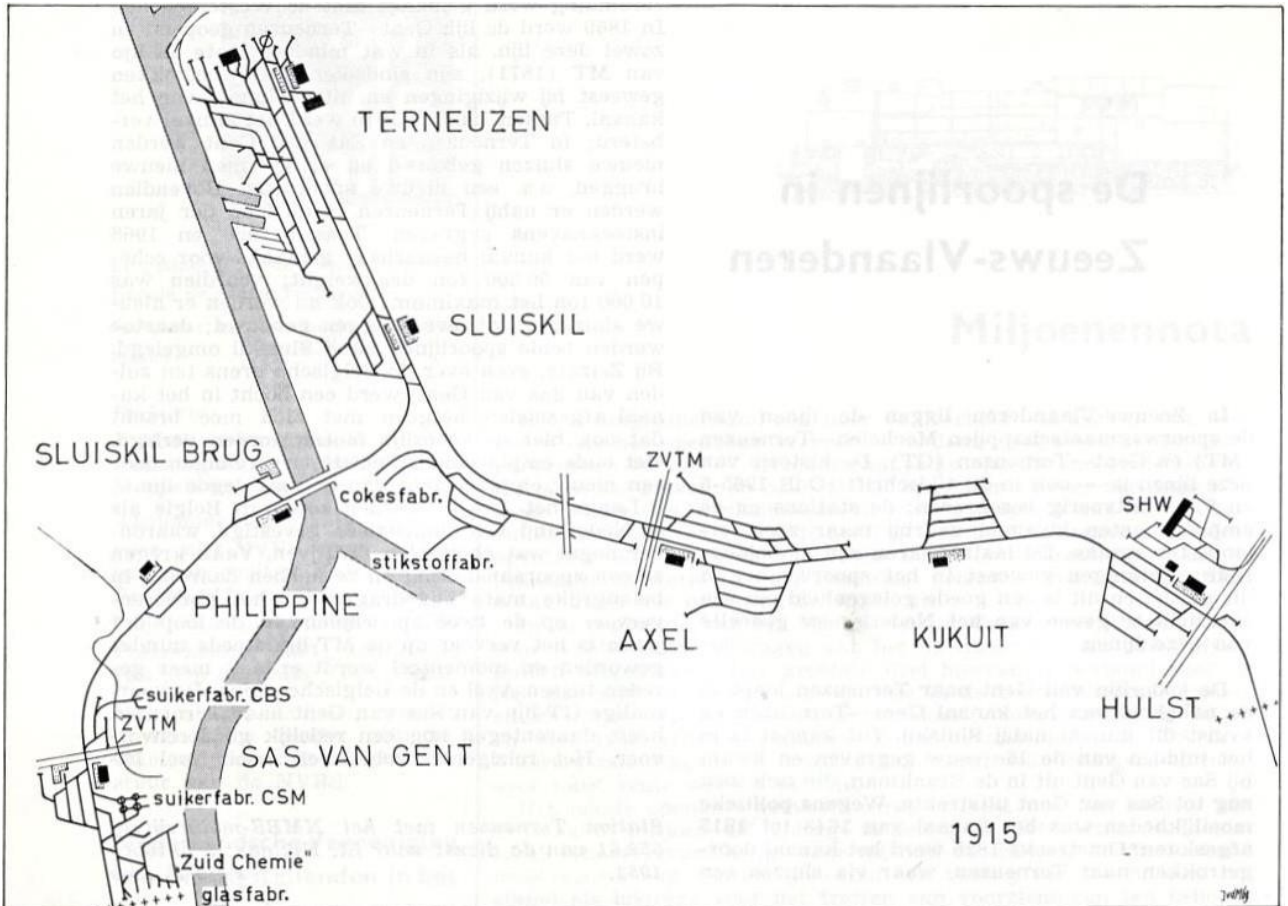
In Zeeuws-Vlaanderen liggen de lijnen van de spoorwegmaatschappijen Mechelen—Terneuzen (MT) en Gent—Terneuzen (GT). De historie van deze lijnen is, ook in dit tijdschrift (OdR 1965-5 en 6), uitvoerig beschreven. De stations en de emplacementen kwamen daarbij maar zeer terloops ter sprake. De laatste jaren zijn er belangrijke wijzigingen geweest in het spoorwegnet in dit gebied en dit is een goede gelegenheid om een overzicht te geven van het Nederlandse gedeelte van deze lijnen.



*Station Terneuzen met het NMBS-motorrijtuig 552.01 van de dienst naar St. Niklaas; 5 oktober, 1951. Foto J. Lub*

De spoorlijn van Gent naar Terneuzen loopt in de nabijheid van het kanaal Gent—Terneuzen en kruist dit kanaal nabij Sluiskil. Dit kanaal is in het midden van de 16e eeuw gegraven en kwam bij Sas van Gent uit in de Braakman, die zich toen nog tot Sas van Gent uitstreckte. Wegens politieke moeilijkheden was het kanaal van 1648 tot 1815 afgesloten. Omstreeks 1825 werd het kanaal doorgetrokken naar Terneuzen, waar via sluisen een verbinding werd gemaakt met de Westerschelde. In 1869 werd de lijn Gent—Terneuzen geopend en zowel deze lijn, als in wat mindere mate de lijn van MT (1871), zijn sindsdien nauw betrokken geweest bij wijzigingen en uitbreidingen van het kanaal. Tussen 1900 en 1910 werd het kanaal verbeterd. In Terneuzen en Sas van Gent werden nieuwe sluisen gebouwd en er kwamen nieuwe bruggen, o.a. een nieuwe

spoorbrug. Bovendien werden er nabij Terneuzen in de loop der jaren insteekhavens gegraven. Tussen 1960 en 1968 werd het kanaal bevaarbaar gemaakt voor schepen van 50.000 ton "deadweight"; voordien was 10 000 ton het maximum. Ook nu werden er nieuwe sluisen en nieuwe bruggen gebouwd; daartoe werden beide spoorlijnen nabij Sluiskil omgelegd. Bij Zelzate, even over de Belgische grens ten zuiden



*Overzicht van de spoorlijnen in Zeeuws-Vlaanderen, situatie tussen 1915 en 1950*

van Sas van Gent, werd een bocht in het kanaal afgesneden, hetgeen met zich meebracht dat ook hier de spoorlijn moest worden verlegd. Het oude emplacement Zelzate is vervangen door een nieuw emplacement aan de omgelegde lijn..

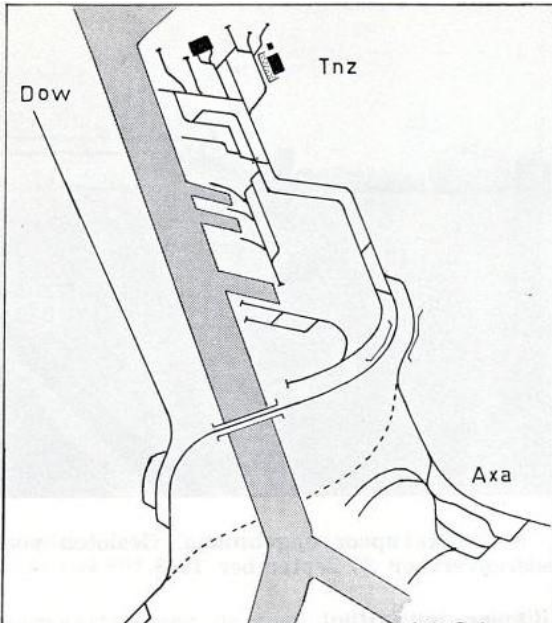
Langs het kanaal werden zowel in België als in Nederland vele industrieën gevestigd, waaronder nogal wat chemische bedrijven. Vaak kregen ze een spoor aansluiting en ze hebben daardoor in belangrijke mate bijgedragen tot het goederenvervoer op de twee spoorlijnen. In de loop der jaren is het vervoer op de MT-lijn steeds minder geworden en momenteel wordt er niet meer gereden tussen Axel en de Belgische grens. De voormalige GT-lijn van Sas van Gent naar Terneuzen heeft daarentegen nog een redelijk goederenvervoer. Het reizigersvervoer heeft nooit veel betekend en het is dan ook al jaren geleden gestaakt.

De goederendienst in Zeeuws-Vlaanderen werd tot 4 oktober 1959 vrijwel geheel verzorgd door Belgische locomotieven. Deze dienst bestond in 1959 uit een slag St. Niklaas—Terneuzen en een slag Zelzate—Terneuzen met stoomlocomotieven, een lege en een beladen cokestrein van Axel aansluiting via Sas van Gent met een diesellocomotief en een slag Terneuzen—Sas van Gent met een NS-locomotor. Deze opzet werd gewijzigd omdat Belgische locomotieven op deze wijze vele km's op het NS-net aflegden, waarvoor NS moest betalen. Per 4 oktober 1959 verdween de NS-locomotor, en werden te Terneuzen 3 NS-rangeerlocomotieven serie 600 gestationeerd, waarvan één reserve. De beide anderen reden in een tweedaagse omloop St. Niklaas en Terneuzen. De cokestrein bleef getrokken door een Belgische diesellocomotief. Op 29 mei 1960 verviel het 's nachts overstaan van de NS-loc te St. Niklaas, en reden er 3 NS loc'n vanuit Terneuzen. In 1964 gingen NS-loc'n ook de aansluiting van Dow bedienen: eerst 2x per dag, later 1x per dag. Gedurende enige jaren reed een NS-loc facultatief van Zelzate naar Assenede en terug. Belgische stoomlocomotieven reden in sommige dienstregelingen een slag Zelzate—Sas van Gent, en een facultatieve cokestrein van Axel aansluiting.

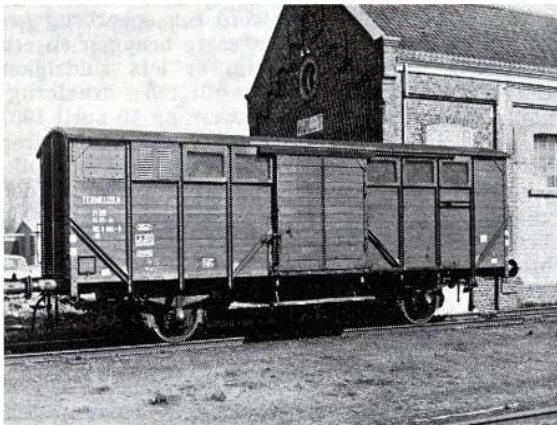
Zoals verderop ter sprake komt, werd in 1967 het omrijdspoor te Sluiskil opgebroken, zodat de Belgische locomotief van de cokestreinen niet meer kon omlopen. In verband daarmee werd sindsdien tussen Sas van Gent en Sluiskil gereden met een NS-loc voor en de Belgische loc achter; bij de beladen treinen dient deze als opdrukloc, bij de lege gaat hij mee als opzendloc. In Sluiskil werd de NS-loc afgekoppeld en deze ging dan, al dan niet met gewone wagenladingen, door naar Terneuzen. In feite waren er dan tussen Sas van Gent en Terneuzen twee treinen in hetzelfde blok. Ook bij het bedienen van de aansluiting naar Dow kan deze situatie zich voordoen en daarom zijn de betrokken voorschriften zodanig gewijzigd dat dergelijke situaties mogelijk zijn. In verband hiermee werd toen in Zeeuws-Vlaanderen „baanvakleiding" ingevoerd: de treinenloop wordt hierbij per telefoon vanuit Terneuzen geregeld.

|





*Situatie tussen Terneuzen en Sluiskil 1968. Alle tekeningen: J. G. C. van de Meene*



*Wagen 21-84-102 0 004-0, type Gt, met vermelding NS-MT en met opschrift „Terneuzen" Hulst, 30 maart 1968. Foto 5288.0021 A R. Ankersmit*

Medio 1968 werd de dienst op Axel Aansluiting—De Klinge gestaakt. Sedertdien rijden de NS 600'n alle goederentreinen tussen Sas van Gent en Dow/Terneuzen/Axel aansluiting. De Belgen maken alleen nog 4 slagen Zelzate Sas van Gent, waarvan 2 facultatief.

De NS-locomotieven moeten voor onderhoud (behalve kleine herstellingen) via België worden overgebracht naar de desbetreffende lijnwerkplaats.

Voor het cokesvervoer worden voornamelijk tweeassige zelflossers gebruikt, die in Frankrijk worden gehuurd. Soms springt NS bij met openwagens. Het cokesvervoer bedroeg in 1957 ongeveer 350 000 ton. Voornamelijk door het verbeteren van de waterwegen in België is dit afgenomen tot ongeveer 100 000 ton/jaar. Voor het algemene wagenladingsvervoer heeft NS wagens overgebracht naar Zeeuws-Vlaanderen. Er zijn een 90-tal open wagens van het type GTUW, nu E serie 21-84-505 0 1 . een 20-tal gesloten wagens van het type CHMK, sedert ongeveer 1966 voorzien van rollagers en nu GI serie 21-84-102 0 0 . . en 2 rongenwagens van het type LWP, nu Kbm 21-84-312 3 000/1. Deze wagens dragen de vermelding NS-MT en soms het opschrift TERNEUZEN. Voor S-

wagens (geschikt voor 100 km/h) en andere wagentypen is men afhankelijk van de Belgen; dergelijke wagens kunnen ook vanuit Nederland worden opgezonden.

Verder ziet men geregeld Nederlandse en Franse ammoniakwagens (o.a. bij de NSM) en Duitse wagens voor glasvervoer (naar de glasfabriek te Sas van Gent). Bij Dow komt een gevarieerd wagenpark voor het vervoer van o.a. chemicaliën.



*Ledige cokestrein van Merelbeke te Axel Aansluiting met NMBS-Zocomotief 201.054; 29 september 1959. Foto 823.276 C J. Lub*

In de nu volgende beschrijving van de lijnen zijn alleen sluitingsdata vermeld als deze verschillen met die van het lijngedeelte waaraan het station ligt.

*GENT-TERNEUZEN, gedeelte Zelzate-Terneuzen*

In dienst GT 1 april 1869; overgenomen door MT op 29 april 1929 ( ? ) Exploitatie overgenomen door NS op 21 januari 1948, eigendom van NS 1 juli 1948. Reizigersdienst gestaakt 15 april 1939 op Zelzate—Sluiskil en 8 oktober 1951 tussen Sluiskil en Terneuzen.

Van Sluiskil tot Terneuzen werd de GT-lijn medegebruikt door MT. Na veel ruzie werd op dit gedeelte een tweede spoor gelegd, dat op 1 mei 1903 in dienst werd gesteld; er werd links gereden. Van 1 januari 1941 tot 5 september 1949 werd er dubbel-enkelspoor gereden, daarna is het tweede spoor opgebroken. De baanomleggingen bij Sluiskil komen verderop ter sprake.



*De nieuwe brug bij Sluiskil; 31 maart 1968. Foto 692.698 A J. G. C. van de Meene*

*Nederlands-Belgische grens, Km 16,107 (sinds 14 december 1966)*

*Sas van Gent, Svc, km 17,3*

Verscheidene keren uitbreiding van sporen, in 1914 aanleg van een overlaadspoor voor de ZVTM. Het stationsgebouw is in 1967 gesloopt en vervangen door een dienstgebouw. Er zijn sporaansluitingen naar twee suikerfabrieken, een glasfabriek en een chemische industrie.

Tussen Sas van Gent en Philippe werd in 1914 een tramkruising gelegd voor de ZVTM, km 19.186.

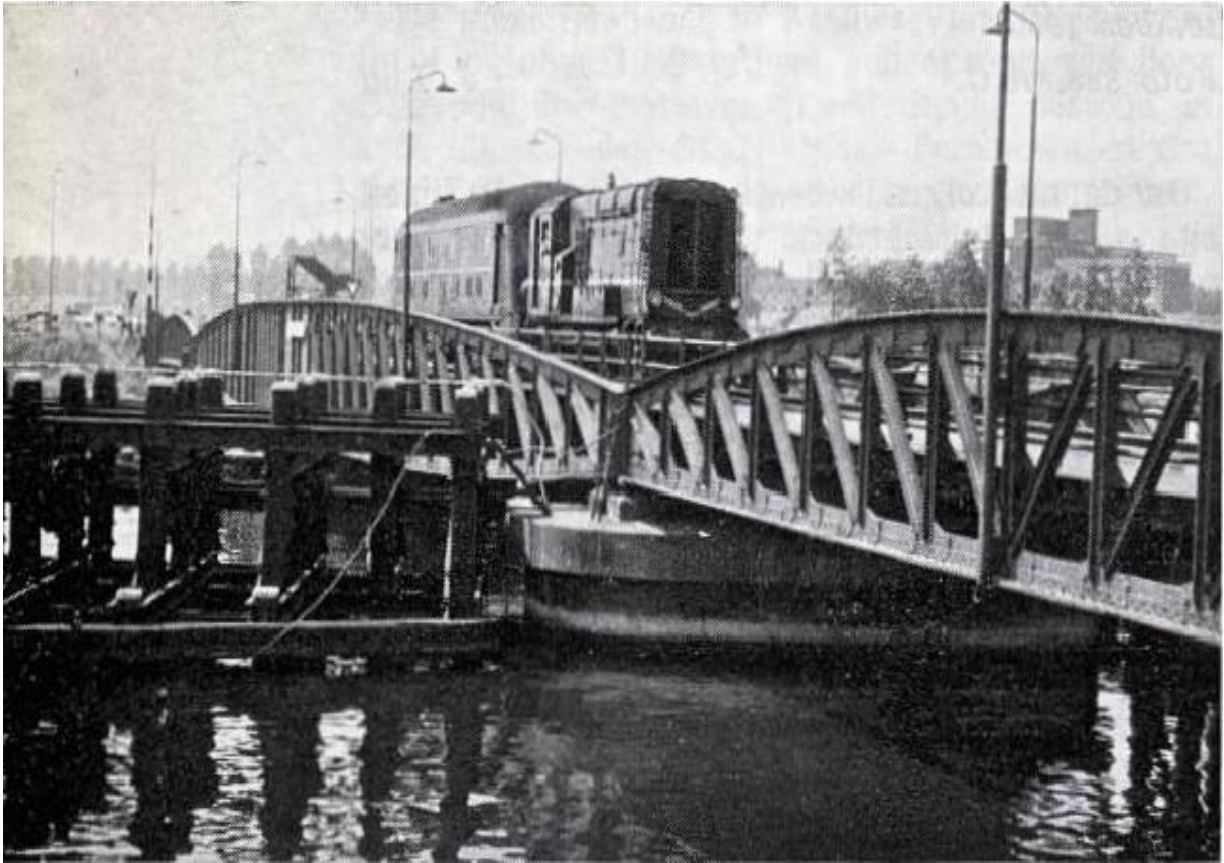
*Philippe, Pl, km 22,2*

Spooruitbreiding in 1879 en 1888, o.a. wegens vervoer van mosselen. Het stationsgebouw is in 1902 vergroot en in 1961 afgebroken. In 1950 werd het westelijke spoor opgebroken. Gesloten voor goederenvervoer 30 september 1968.

*Philippe aansluiting*

In 1964 werd bij km 22,7 een sporaansluiting gemaakt naar Dow Chemical in Terneuzen. Op 18 maart 1968 werd de baan van km 22,7 tot 27,3 buiten dienst gesteld wegens in dienst stellen van een nieuwe baan, die aanvankelijk voor een deel werd gebruikt als onderdeel van de lijn naar DOW. In verband hiermee ligt sindsdien de aansluiting naar Dow bij km 4,5.





*Sluiskil Brug, Slub, km 24.5 (oude baan)*

Waarschijnlijk geopend in 1869. In 1907 werd wegens baanomlegging een nieuw emplacement met stationsgebouw gemaakt. Het stationsgebouw is in 1967 afgebroken. Gesloten voor goederenvervoer 30 mei 1965, vervallen 18 maart 1968.

*Brug over het kanaal Gent-Terneuzen*

Eerste brug gebouwd in 1869. Wegens verbreding van het kanaal werd omstreeks 1907 de lijn over 2 km omgelegd en werd een spoorbrug gebouwd, bestaande uit twee vaste bruggen en een draaibrug. Bovendien kwam er iets zuidelijker een verkeersbrug, bestaande uit twee draaibruggen. De nieuwe spoorbrug kwam op 10 april 1907 in dienst, maar werd op dezelfde dag aangevaren door het SS Farmand waardoor de brug onbruikbaar werd en de oude brug weer moest worden gebruikt tot 15 november 1907. Inmiddels was op 1 oktober 1907 de nieuwe verkeersbrug in gebruik genomen. Tussen mei 1940 en november 1943 is de brug wegens oorlogshandelingen onbruikbaar geweest. Eind 1944 is de brug weer buiten dienst gesteld. Na de oorlog is hij verbreed en (omstreeks 1948?) in gebruik genomen als gecombineerde spoor- en wegverkeersbrug. Op 18 maart 1968 werd de brug buiten dienst gesteld wegens de ingebruikneming van de nieuwe draaibrug. Toen deze brug op 30 maart 1968 defect raakte, heeft de oude brug alsnog een week dienst gedaan. De



nieuwe draaibrug is ingericht voor wegverkeer en spoorwegverkeer en overspant een doorvaart tussen de remmingwerken van 60 m. Oostelijk van de brug is een groot viaduct gebouwd over een nieuwe verkeersweg. In de omgelegde lijn zijn twee aki's (automatische knipperlicht installatie) aanwezig. De afstandsseinen van de draaibrug en de daarbij behorende voorseinen zijn uitgevoerd als lichtseinen. Aan de zijde Sas van Gent staat een „H"-sein.



*Emplacement Terneuzen, 31 maart 1968. Foto 692.692 A J. G. C. van de Meene*

### Sluiskil, Slu, km 25,5 GT / 62,6 MT

In 1871 werd de MT-lijn aangesloten. In 1893 werd een wisselverbinding gemaakt zodat treinen uit de richting Axel direct op het tweede spoor en het losspoor konden aankomen. Tussen 1900 en 1905 uitbreiding. In 1911 werd de lijn uit Sas van Gent iets zuidelijker gelegd. Na het invoeren van dubbelenkelspoor rijden in 1941 kon er te Sluiskil niet meer gekruist worden en konden er geen treinen uit Axel meer op de goederensporen binnenkomen. Dit veranderde, toen in 1950, na het opbreken van het tweede spoor naar Terneuzen en vereenvoudiging van het emplacement, alleen nog een omloopspoor overbleef. In 1954 is het stationsgebouw gesloopt. Gesloten voor goederenvervoer 7 januari 1957. In verband met de aanleg van de nieuwe baan kon er vanaf voorjaar 1967 te Sluiskil niet meer worden omgelopen. Sluiskil heette sindsdien Sluiskil aansluiting (Slua). Op 16 augustus 1967 werd de omgelegde lijn tussen Sluiskil en Terneuzen in dienst gesteld. Er was toen weer een omloopmogelijkheid, echter een eind verder in de richting Terneuzen, nabij km 28. Op 18 maart 1968 verviel de aansluiting van de lijn uit Sas van Gent, deze aansluiting kwam toen te liggen bij km 64,457 | 27,478.

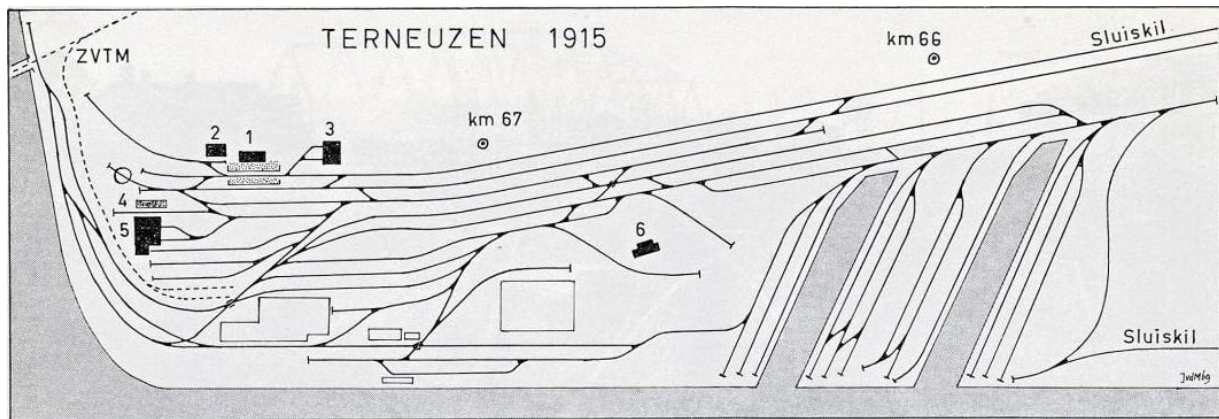
### Terneuzen, Tnz, km 30,7

Het emplacement te Terneuzen is vanaf de aanleg tot aan de Eerste Wereldoorlog voortdurend uitgebreid. Langs het kanaal werden sporen gelegd, die steeds verlengd werden in de richting Sluiskil, zodat er omstreeks 1913 feitelijk drie sporen lagen tussen Sluiskil en Terneuzen. Aan deze sporen werden de sporen langs de insteekhavens aangesloten.



*Station De Klinge, België, met links trein naar St. Niklaas met NMBS-loc type 260, rechts trein naar Hulst (met NS-loc); 30 maart 1968. Foto 692.671 A J. G. C. van de Meene*

Bovendien werd omstreeks 1901 een aansluiting gemaakt naar een staalfabriek, die echter nooit is voltooid en waarvan de resten er nog steeds staan. De verschillende uitbreidingen gingen meestal gepaard met ruzies tussen GT en MT en tussen deze maatschappijen en allerlei instanties. In de loop der jaren zijn verscheidene sporen opgebroken, ook de overgavesporen van de ZVTM zijn verdwenen. De draaischijf is in 1961 gesloopt. In 1969 is weer een aantal sporen opgebroken. De nieuwe aansluiting van de MT en GT lijnen behoort officieel tot Terneuzen.



*Terneuzen, situatie na 1915, niet geheel op schaal. Rechts van de twee insteekhavens is in 1937 een derde haven gegraven: de Zevenaarhaven  
 1 stationsgebouw, 2 goederenloods, 3 rijtuigloods,  
 4 kolenpark, 5'locomotiefloods , 6 slaapkamers*

### MECHELEN—TERNEUZEN, gedeelte De Klinge—Sluiskil

In dienst 27 augustus 1871; exploitatie overgenomen door NS op 21 januari 1948, vanaf 1 juli 1948 NS eigendom. Reizigersdienst gestaakt tussen Hulst en Terneuzen 8 oktober 1951, tussen Hulst en de Belgische grens op 18 mei 1952. Goederenvervoer gestaakt tussen Hulst en De Klinge op 17 mei 1968 en tussen Axel aansluiting en Hulst op 17 juni 1968. Op de MT-lijn is altijd een belangrijk goederenvervoer geweest, naar en van de cokesfabrieken en de stikstoffabriek nabij Sluiskil, die tot voor enkele jaren vanuit Axel werden bediend.

### Nederlands-Belgische grens, km 44,280 Hulst, Hul, km 47,7

In 1904 werd een goederenloods gebouwd. Het stationsgebouw is in 1963 gesloopt en vervangen door een dienstgebouw. Het emplacement is vereenvoudigd, o.a. in 1966 wegens de aanleg van een overweg aan de zijde Kijkuit. Er waren overgavesporen voor de ZVTM.

### Kijkuit, Kijk, km 52,7

Het emplacement werd in 1905 uitgebreid, en in 1952 en 1958 belangrijk vereenvoudigd. Het haltegebouw is in 1969 gesloopt.

### Axel, Ax, km 57,5

Het emplacement werd tussen 1911 en 1915 uitgebreid; tot de cokesfabrieken bij Sluiskil werd de baan geschikt gemaakt voor drie sporen. Het is ons niet bekend, of het derde spoor er ooit heeft gelegen. Bij km 59,9 werd een viaduct gebouwd. In 1915 werd in de overweg nabij het stationsgebouw een kruising gelegd voor de ZVTM. Sinds 1962 is er in Axel alleen nog een omloopspoor. Het stationsgebouw is in 1967 gesloopt.





*Trein 99275 (De Klinge—Terneuzen) met locomotief NS 608 te Hulst; 30 maart 1968. Foto J. G. C. van de Meene*

### Axel aansluiting, Axa, km 61,3

Omstreeks 1912 werden tussen km 60,9 en 61,8 zijsporen gelegd ten behoeve van de cokesfabrieken, deze zijsporen waren rechtstreeks verbonden met het emplacement Axel. In 1967 is één van de zijsporen opgebroken, bovendien kwam er een wisselverbinding aan de zijde Sluiskil, zodat de aansluiting nu rechtstreeks vanaf de zijde Sluiskil kan worden bediend. Ook aan de zijde Axel sluiten de zijsporen direct op het hoofdspoor aan, zodat er tot Axel nu maar één spoor ligt. Het emplacement heet tegenwoordig "Axel Aansluiting". Er staat hier een rangeerseinpaal van Belgisch model; de enige seinpaal langs de MT-lijn.

### Sluiskil—Terneuzen, zie bij GT

Gegevens voor dit artikel werden ontleend aan de reeds genoemde afleveringen van „Op de Rails" en aan de daarin vermelde artikelen uit „Spoor- en Tramwegen" ; bovendien aan „De Koppeling" , o.a. nr. 195. Bovendien werden gegevens verkregen via Rijkswaterstaat, Directie Zeeland.

**J. G. C. van de Meene  
R. Ankersmit**





Diner bij de feestelijke opening van de Internationale spoorlijn, Mechelen – Terneuzen op 26 augustus 1871. Gezien de vele soorten wijn was het een uitbundig feest.

## **9. MECHELEN—TERNEUZEN (MT), de Geschiedenis**

Artikel in “Op de Rails” 1965/5

### **Inleiding**

Van alle spoorwegmaatschappijen die van het buitenland uit over onze grenzen kwamen, was de “Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen” (afgekort MT, en bij ons meestal de spoorwegmaatschappij Mechelen—Terneuzen genoemd) door de gevarieerde historie en een aller merkwaardigst locomotiefpark ongetwijfeld de meest interessante.

MT was een zuiver Belgische onderneming, die echter in hoofdzaak was gericht op het vervoer van en naar Nederland, met de bedoeling een verbinding te geven tussen Zuid-Duitsland, Luxemburg en België met Londen. Het Nederlandse deel van de spoorlijn van MT ligt in een gebied dat sterk op België is georiënteerd en dat bij vele Nederlanders ook nu nog vrijwel onbekend is. De lijn is niet aangesloten aan het spoorwegnet van overig Nederland.

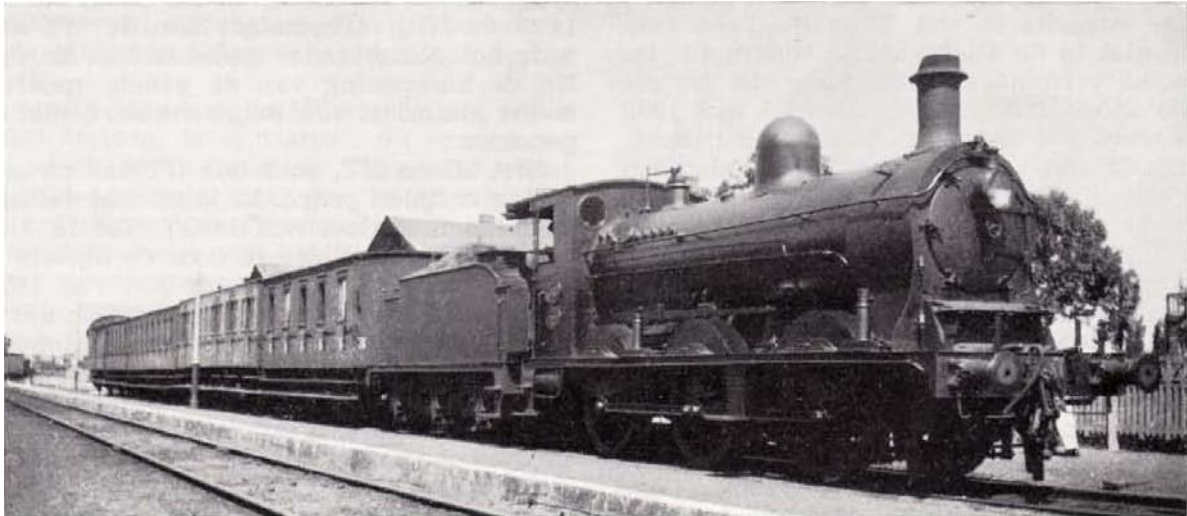
Als bijzonderheid kan worden vermeld dat de MT een eigen haven bezat (in Terneuzen) en een met een andere buitenlandse spoorwegmaatschappij gemeenschappelijk geëxploiteerd traject binnen onze grens. Ze gaf verder de stoot tot de oprichting van een Nederlandse tramwegonderneming. Het materieel van MT was uiterst internationaal. Behalve rijtuigen en goederenwagens van Belgische oorsprong, trof men er bijvoorbeeld ook een ongevalwagen aan die was verbouwd uit een bagagewagen van de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij. Het locomotiefpark was samengesteld uit de oudste Franse, Engelse, Belgische, Pruisische en Nederlandse typen.

Twee wereldoorlogen betroffen MT in haar lot; de laatste oorlog had zelfs het einde van de maatschappij tot gevolg.

De lijn verbond dorpen met een agrarische bevolking, doch ook plaatsen met een levendige industrie. Het goederenvervoer profiteerde zowel van het een als van het ander: vervoer van landbouwproducten en van industriële producten en vervoer van grondstoffen voor de industrie. Toch zijn de verwachtingen van een druk verkeer van en naar Engeland nooit verwezenlijkt.

Doordat de meeste archieven gedurende de Eerste Wereldoorlog verloren zijn geraakt, verkeren helaas vele bijzonderheden nog

steeds in het duister. Van hetgeen wél bekend is, volgt hier een nadere beschrijving.



*C-locomotif MT 33 (ex GT) voor een trein te Terneuzen in juli 1935. Foto H. Waldorp*

## **Geschiedenis**

In het bestek van dit artikel kan niet worden ingegaan op de vele plannen en concessie-aanvragen die aan de uiteindelijke oprichting van MT voorafgingen. Hierover schreef H. G. Hesselink een artikel in „Spoor- en Tramwegen”, 1946, blz 335-338. Vermeld zij slechts dat er tweemaal een maatschappij werd opgericht met het doel een spoorweg tussen Mechelen en Terneuzen tot stand te brengen. De eerste, met de naam “Compagnie du chemin de fer international de Malines à Terneuzen”, werd op 29 november 1864 te Brussel opgericht. Op 22 december van hetzelfde jaar werd de goedkeuring ontvangen. Van enige activiteit van deze maatschappij blijkt verder niets, doch wel is bekend dat deze op 2 mei 1868 werd ontbonden.

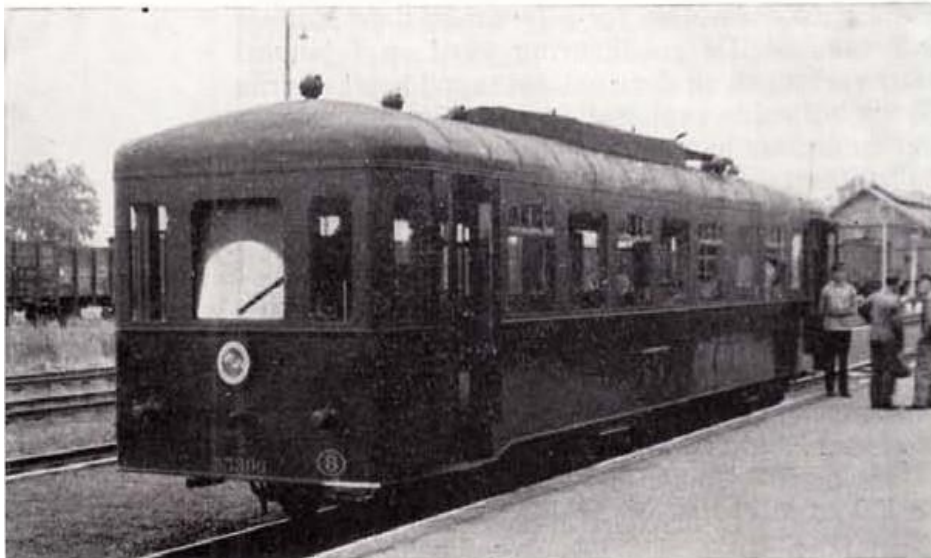
Daarna, op 27 augustus 1868, werd te Sint-Niklaas een andere maatschappij opgericht, de “Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen”. De goedkeuring werd op 7 januari 1869 verkregen en deze maatschappij heeft daarna de aanleg en de exploitatie van de lijn Mechelen— Terneuzen ter hand genomen. In Sint-Niklaas was de hoofdzetel van de maatschappij gevestigd. Daar waren ook de werkplaatsen. Aan het einde van 1870 waren 33 km in exploitatie.

Op 26 augustus 1871, dus precies drie jaar na de oprichting vond de feestelijke opening plaats. Een dag later was de openstelling voor het publiek. De spoorlijn van Mechelen via Sint-Niklaas, Hulst en Sluiskil tot Terneuzen was 68 km lang, waarvan 22 km op Nederlands gebied.



Het gedeelte Mechelen—Hombeek was in medegebruik van de EB en later van de NMBS. Het gedeelte Sluiskil—Terneuzen was gemeenschappelijk eigendom van MT en de spoorwegmaatschappij Gent—Terneuzen (de "Société du chemin de fer de Gand à Terneuzen"), afgekort GT. De GT was reeds opgericht (21 april 1865) en haar lijn was op 1 april 1869 in exploitatie genomen. Beide lijnen waren met normaalspoor aangelegd. De gemeenschappelijke exploitatie van Sluiskil—Terneuzen geschiedde niet in de allergrootste eendracht. De moeilijkheden verminderen nadat op dit traject een tweede spoor was gelegd, dat op 1 mei 1903 in gebruik werd genomen, waardoor elk der maatschappijen een eigen spoor tussen deze plaatsen had.

Behalve haar eigen spoorweg heeft MT ook nog, met NMVB-materieel, de in 1893 geopende tramweg van Sint-Niklaas naar Kieldrecht en later tot Doel geëxploiteerd. Deze was eigendom van de NMVB, Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. De exploitatie werd in 1908 door de NMVB zelf overgenomen.



*Vierassig dieselmotorrijtuig NMBS 553.06 te Terneuzen, klaar 'Voor 'Vertrek als trein 8476M naar Sint Niklaas, 10 augustus 1951. Foto H. Nieweg*

De MT had ook een dochteronderneming, namelijk de Stoomtram Hulst—Walsoorden, een Nederlandse naamloze vennootschap te Hulst. Deze werd opgericht op 18 februari 1902, de tramlijn werd op 15 december 1902 geopend. De spoorwijdte was 1000 mm. In de jaren 1918-1920 nam de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg-Maatschappij de aandelen over en werd de SHW een dochteronderneming van de ZVTM. Uit de jaarverslagen van de SHW



over de jaren 1914 en 1915 blijkt dat de SHW toen 16 wagens van 15 ton voor normaalspoor bezat die werden verhuurd. Kennelijk liet de armlastige MT de beter gesitueerde SHW materieel aanschaffen voor de spoorlijn, dat aan de MT werd verhuurd als deze het nodig had.

In Terneuzen bezat de MT een eigen haveninrichting met verschillende kranen, een behoorlijk station en een locomotiefloods.

De Eerste Wereldoorlog, die voornamelijk in Vlaanderen werd uitgevochten, had een verlamme invloed op het bedrijf. Vrijwel het gehele Belgische gedeelte van de lijn lag lange tijd in het oorlogsgebied. Bruggen werden vernield en vele locomotieven, goederenwagens en rijtuigen werden weggevoerd, waarvan vele nooit meer terugkwamen. Het Nederlandse gedeelte kwam geheel geïsoleerd te liggen. Na 1918 moest de MT grotendeels opnieuw haar bedrijf opbouwen. Van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, de SS, werden toen (volgens Nederlandse bronnen) de locomotieven SS 1032, 1034 en 1035 (van de NRS afkomstig) aan de MT afgegeven voor het Nederlandse gedeelte van de spoorweg. Na de heropening van de gehele spoorlijn werd nieuw materieel van Belgische herkomst in dienst genomen.

Niet alleen MT, doch ook GT had zwaar van de oorlog te lijden gehad. Er is slechts weinig bekend over het materieel van de GT. Tot 1873 is de lijn van de GT geëxploiteerd door de "Société générale d'exploitation de chemins de fer". Van 1873 tot en met 1876 exploiteerde de "Compagnie des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut" de lijn. Gedurende het jaar 1877 werd de lijn door het "Syndicat pour l'exploitation des chemins de fer dans les Flandres" geëxploiteerd. Sedert 1 januari 1878 exploiteerde GT de lijn zelf. Ook van het materieel van GT ging veel in de Eerste Wereldoorlog verloren.

In 1929 besloot GT tot liquidatie over te gaan. Op 29 april 1929 kwam het Nederlandse gedeelte van de lijn van GT, met gebouwen en rollend materieel, in handen van MT. Het Belgische gedeelte ging over aan de NMBS. Bij het materieel dat aan MT overging, waren vier locomotieven.

In 1930 bezat MT 27 locomotieven, 53 personenrijtuigen en 1497 goederenwagens (waaronder platte, gesloten, ketel- en waterwagens). Hieruit blijkt duidelijk hoe overwegend het goederenvervoer was tegenover het personenvervoer. Het personenvervoer bij de MT op Nederlands gebied is nooit erg groot geweest. Gedurende de meeste jaren vermeldt de dienstregeling niet

meer dan drie, soms vier treinen per dag in beide richtingen. Ook bij GT was dit het geval, al reden daar in een enkel jaar op zondagen vijf treinen tussen Terneuzen en Zelzate v.v.

Op 15 april 1939 werd het personenvervoer op de voormalige GT-lijn Terneuzen—Zelzate stopgezet ten gevolge van de autobusconcurrentie.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd het bedrijf van MT opnieuw erg geteisterd. De bruggen te Sluiskil, Temse en Willebroek werden al in mei 1940 door de terugtrekkende Belgische en Franse legers vernield. Alleen de dienst tussen Terneuzen en Temse werd nog onderhouden van 1 juli 1940 tot 3 september 1944, doch de rijtuigen en de wagens werden op last van de Duitse bezetting overgedragen aan de Belgische spoorwegen. De dienst op Terneuzen—Zelzate werd, na het herstel van de brug te Sluiskil, op 15 november 1943 hervat. Op 3 september 1944 werd de brug echter weer vernield. Na de bevrijding werd op 1 november 1944 de dienst op Terneuzen—Temse weer hervat.

Op 1 juli 1948 kwam het einde van de MT. De spoorlijnen die op Nederlands gebied lagen, werden overgenomen door de NS, het Belgische gedeelte kwam aan de NMBS. Op 7 oktober 1951 werd het personenvervoer op het NS-gedeelte opgeheven.

De stoomlocomotieven waren in de oorlog reeds verdwenen en het overig materieel van MT was, zoals al vermeld, aan de NMBS overgegaan en voor het grootste gedeelte in de oorlog vernield of zoekgeraakt.

Voor de personendienst van Terneuzen naar Sint Niklaas deden na de oorlog bij MT en bij NS vierassige dieselrytuigen van de NMBS dienst, totdat het personenvervoer op 7 oktober 1951 werd opgeheven. Het personenvervoer op de lijn naar Zelzate werd na de oorlog niet hervat.

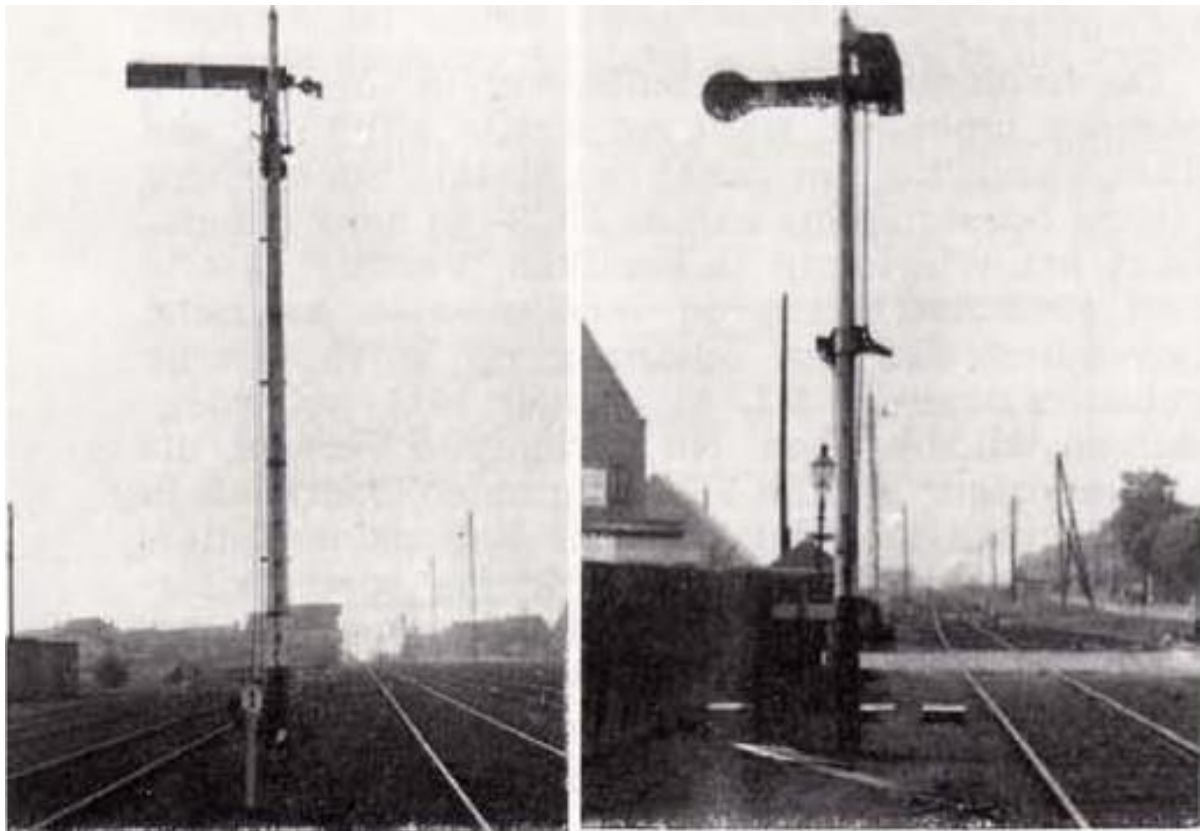
In het eerste jaar van de NS-exploitatie reden er drie stel treinen, later werden dit er vier en zelfs vijf, doch in de richting Terneuzen—Sint-Niklaas altijd één trein meer dan in omgekeerde richting. Ook reed er op werkdagen een trein voor werklidenvervoer van België naar Hulst v.v.

Voor het goederenvervoer bracht de NS via België enkele locomotoren van de NS 200/300 over en ook twee locomotieven van de serie NS 600. De laatste verzorgen het goederenvervoer van Terneuzen naar Zelzate en Sint-Niklaas. Doordat deze NS-lijnen geen verbinding hebben met het overige net van de NS, moeten locomotiefwisselingen via Antwerpen geschieden en moeten

nieuwe onderdelen voor de locomotieven en locomotoren per vrachtwagen van de werkplaats Tilburg worden aangevoerd, naar de locomotiefloods te Terneuzen. Later bracht de NS ook een aantal (oude) goederenwagens over naar Terneuzen. Deze hebben behalve het NS-opschrift ook de aanduiding MT. Blijkbaar zet de NS de traditie van de MT voort om zich hier met oud materieel te behelpen.

### Het seinwezen

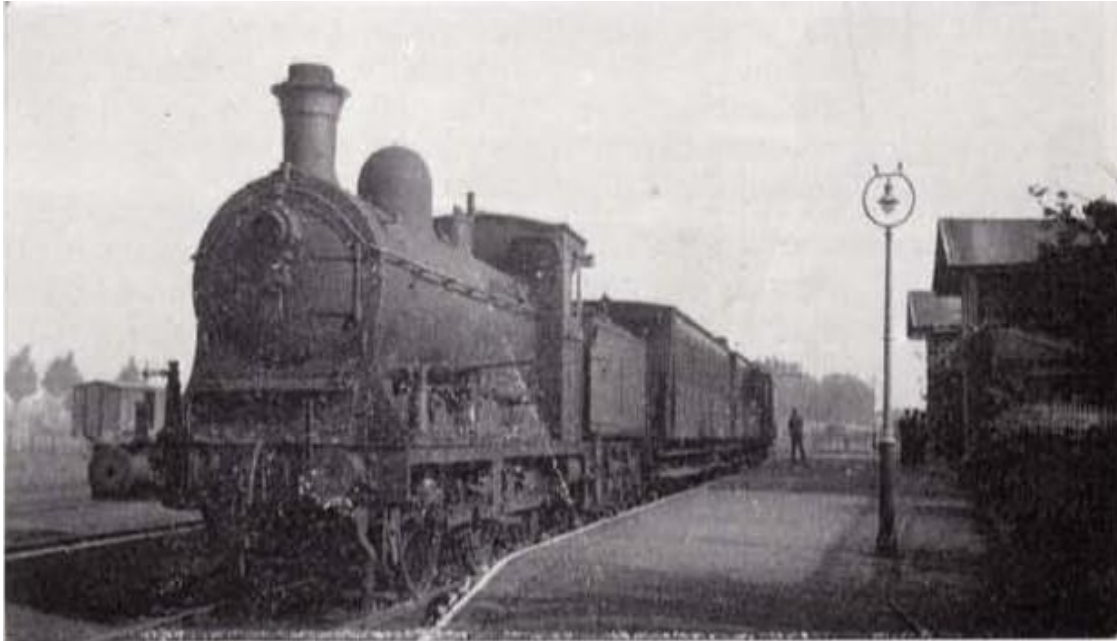
Op het seinwezen zal hier niet diep worden ingegaan. Men vindt het uitvoerig behandeld door ir. J. A. Van Dorsser Keus in „Spoor- en Tramwegen“, 1952 blz. 8-12. Uit dit artikel blijkt dat MT ook aankoop van seinpalen goedkope „tweedehands“ signalen heeft gebruikt, voornamelijk van Belgische herkomst.



*Links: Inrijsein te Axel voor treinen uit Hulst, tevens voorsein voor het hoofdsein op de rechter foto. Het sein is van een SS-constructie.*

*Rechts: Uitrijsein te Axel, richting Terneuzen, tevens beveiliging van de kruising met de ZVTM op de overweg. Dit sein is van een HSM-constructie. Foto's H. G. Hesselink*

Als afstandssein gebruikte men een rechthoekig bord op een paal, dat draaibaar was om een verticale as. Ook kende men een „stopschijf“, een rond bord dat om een verticale of horizontale as kon draaien. Tenslotte waren er „seinpalen“ (uitrijseinen) bestaande uit een paal met een naar links uitstekende arm met aan het einde een ronde schijf.



*C-locomotief MT 25 voor een trein te Terneuzen in juni 1940, met op de rookkast de aanduiding Gin (Gent-Merelbeke). Foto G. J. de Swart*

In Axel was een bijzondere seinpaal te zien, namelijk die welke de kruising met de tramlijn van de ZVTM beveiligde. Hiervoor was een HSM seinpaal gebruikt, echter met de achterkant naar voren gekeerd. De verklaring hiervan is te vinden in "Spoor- en Tramwegen", 1940, blz. 533, waar H. G. Hesselink de toenmalige stationschef van Terneuzen, de heer Dielemans als volgt aanhaalt.

*"Van het uitrijsein te Axel kan ik u wel het een en ander vertellen, daar ik het geval destijds zelf heb meegemaakt. Toen de ZVTM — het was meen ik in 1917 — haar lijn dwars door de onze moest aanleggen, moest op haar kosten een gelijkvloerse dubbele kruising gemaakt worden, en bij gevolg de nodige beveiligingsseinen geplaatst worden. Als spoorseinen werden het door u gefotografeerde uitrijsein, en — enkele honderden meters in de richting Hulst — een 3-standssein gekozen, die dus tegelijkertijd als voorsein voor het uitrijsein dienst deden. Voor ons twee vreemde eenden in de bijt."*

*Dit werk werd uitgevoerd door de Alkmaarse IJzergieterij die het nodige materieel leverde en plaatste. Bij de plaatsing der seinen (model HSM) kwamen heel wat strubbelingen voor, mede doordat de hoofdmonteur van de fabriek, die de werken uitvoerde, een eigenzinnig koppig oud mannetje was. Ik herinner me nog goed, dat hij mij danig uitkafferde, toen ik hem vertelde dat zijn seinpalen verkeerd stonden. Hij had ze al eerder van rechts naar links van het spoor moeten brengen. Ik zei hem dat de armen aan de linkerkant van de palen moesten komen. (Zoals bekend zijn in België de seinen*



*links van het spoor geplaatst en wijst de arm naar links. Zo ook bij MT.) Hij vroeg mij of ik niet goed snik was hij had veertig jaar lang seinwerken gemaakt en ik (jong broekje toen) moest hem niet leren wat een seinpaal was. Dus de hoogte in er mee. Het eind van het liedje was, dat hij de hele boel moest afbreken en omdraaien, en wij de naam van Chinezen van Nederland kregen, omdat wij zijns inziens tegenvoeters waren. En zo komt het dat beide seinen feitelijk achterstevoren staan'*

Van beide seinen is hierbij een foto opgenomen. De foto van het 3-standssein van SS-model is nog niet eerder gepubliceerd. De arm was volgens oud Engels model geschilderd. De standen hadden de volgende betekenis:

- Schuin naar beneden; langzaam rijden
- Horizontaal; stop hier
- Schuin naar boven; doorrijden.

MT had op Belgisch gebied een aantal 3-standsseinen van het normale Belgische model (Amerikaans type). Hier betekenden de drie standen:

- Horizontaal; stop hier
- Schuin omhoog; langzaam rijden (volgend sein toont stop).
- Recht omhoog; veilig (volgend sein toont doorrijden).

Het merkwaardige is dus dat het 3-standssein te Axel van SS-constructie was, van Engels model was maar op Amerikaanse wijze drie standen kon vertonen. Engelse seinen hadden slechts twee standen. Ook handwissels en klapwissels kwamen bij MT voor. Ondanks het feit dat het seinwezen naar onze begrippen een allegaartje was, zijn er in de geschiedenis van MT nooit ernstige ongelukken voorgekomen, hetgeen voor een groot deel te danken was aan de toewijding en de teamgeest van het personeel.

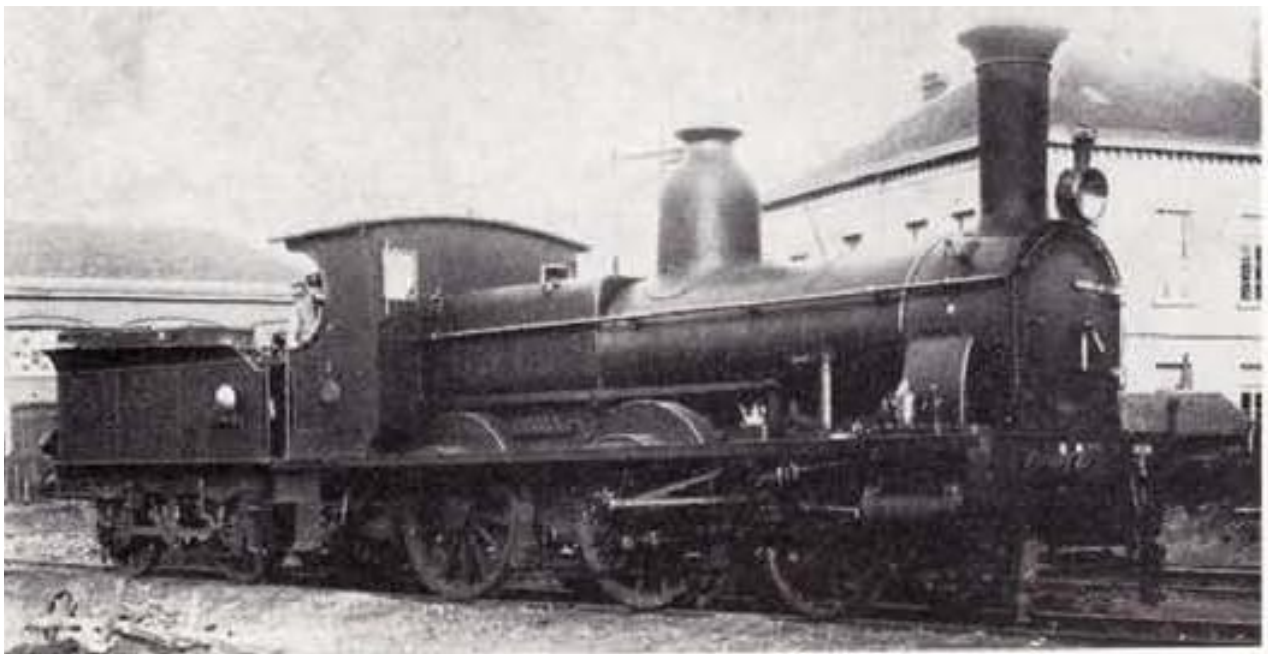
## **H. Waldorp**

## 10. MECHELEN—TERNEUZEN (MT), de locomotieven

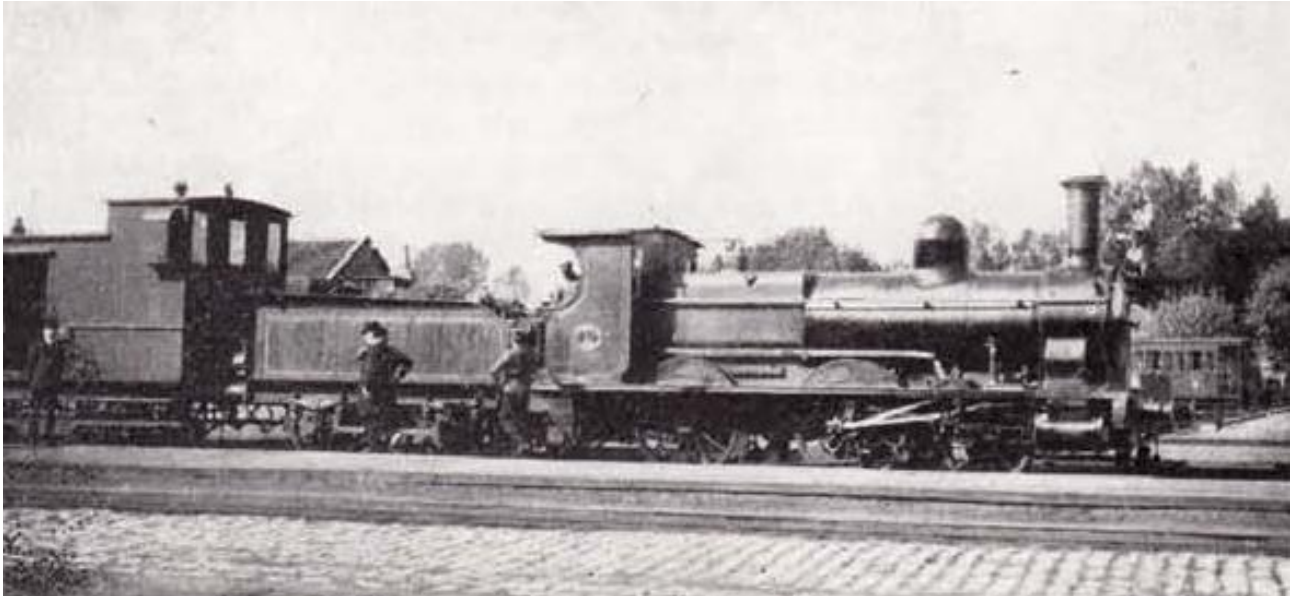
Artikel in “Op de Rails” 1965/6

De eerste locomotief van MT was een machine met een merkwaardige geschiedenis. Deze was, samen met 14 soortgelijke machines, bij André Koechlin & Cie te Mülhausen besteld door de Franse spoorwegmaatschappij (Libourne—Bergerac). Aan deze maatschappij werden van de serie slechts 6 stuks afgeleverd. Van de resterende 9 gingen er 4 naar de Compagnie du chemin de fer Liégeois—Limbourgeois et des prolongements (de Luik-Limburgse spoorwegmaatschappij). Deze gingen in 1866 over aan de SS, waar ze de nummers 85-88 kregen. Uit dezelfde serie kwamen er in 1865 enkele aan de Société d'Exploitation. Voor de aanleg van haar lijn kocht de MT in 1869 een van de overige machines. Deze kreeg het nummer 1.

Deze locomotieven waren gebouwd met een vuurkist met ronde topplaat met daarop een stoomdom met veiligheidsklep. Later (zie hieronder) werd de 1 voorzien van een nieuwe ketel, met een Belpaire-vuurkist en met de dom op de achterste ketelring en op de dom de veiligheid. Bij deze verbouwing is de locomotief verlengd en werd de radstand vergroot. In 1908 werd een nieuwe ketel geplaatst met de dom op de middelste ketelring en de veiligheid op de (Belpaire-) vuurkist.



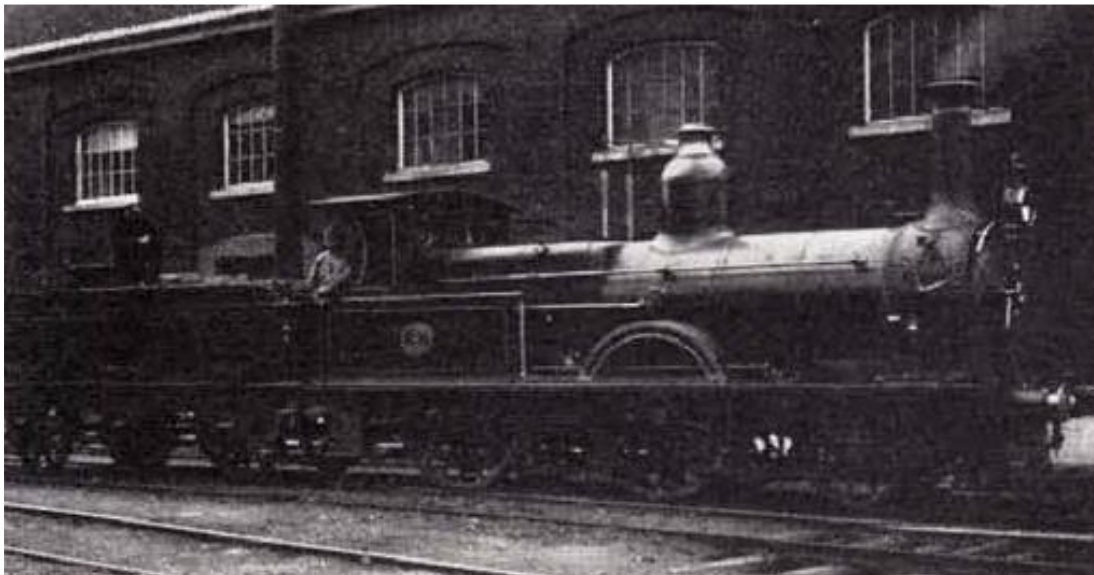
*Locomotief MT 1, omstreeks 1890, verlengd en met nieuwe ketel (dom op de achterste ketelring).*



*Locomotief MT 1 met haar derde ketel (dom op de middelste ketelring) veiligheid op de vuurkist).*

Deze IB-locomotief werd later gebruikt met afgenomen koppelstangen, zodat ze als IA-locomotief dienst deed. In de Eerste Wereldoorlog is deze machine weggevoerd en niet meer teruggevonden. De volgende twee locomotieven, MT 2-3, vertoonden eveneens aanrakingspunten met de geschiedenis van de Nederlandse Staatsspoor. Het waren dezelfde IB-locomotieven als de serie 9-78, 1-5 van de SS (later NS 701-775) en ze zijn zelfs uit de voor de SS in aanbouw zijnde series genomen omdat de MT haast had met de aflevering. De machines zouden de nummers SS 20 en 19 hebben gekregen. De locomotieven 4 en 5 die een jaar later in dienst werden gesteld en eveneens bij Beyer Peacock & Co Ltd waren gebouwd, hadden ongeveer dezelfde hoofdafmetingen als de 2-3, doch waren voorzien van een lange vuurkist, speciaal voor de verbranding van gruisvormige steenkool. De daarop in dienst gestelde locomotieven grepen diep terug in de Engelse locomotiefhistorie. Locomotief MT 6 behoorde tot de serie 6 ft. „Single Driver Passenger“ (= 1A1)-locomotieven, gebouwd voor de Grand Junction Railway en was oorspronkelijk nr. 75 „Apollo“. De Grand Junction Railway smolt in 1846 met de London & Birmingham Ry en de Manchester & Birmingham Ry samen tot de London & North Western Railway (LNWR), doch de locomotief parken bleven tot ca. 1860 gescheiden. De GJR vormde in de LNWR de Nothern Division. In 1872 werd de locomotief aan MT verkocht, die haar tot tenderlocomotief verbouwde. Het personeel noemde de machine „Madammeke“. De locomotieven MT 7-8 waren gebouwd voor de Caernarvonshire Railway, nrs. 1-2. Ook deze machines kwamen later aan de LNWR en kregen daar de nummers 1861-1862. Ze werden tegelijk met de hiervoor

genoemde aan MT verkocht. De locomotieven MT 9-10 waren gebouwd voor de Birkenhead, Lancashire and Cheshire Junction Railway, waar ze de nummers 41 en 42 hadden. Het waren C-machines met buiten liggend frame en binnenliggende cilinders, zoals in die jaren veel in Engeland werden gebouwd. Toen ook de BL&CJR aan de LNWR kwam, werden deze machines daar resp. nr. 124 MARQUIS DOURO en nr. 231 FIREFLY. Beide kwamen bij de Nothern Division van de LNWR. Bij de 124 verplaatste de LNWR de dom 1 meter naar achteren omdat eerst het water te gemakkelijk in de dom stroomde. In 1865 werden ze resp. nr. 1176 en 1178 en in 1872 werden ze 1837 en 1838. (Het nummersysteem van de LNWR is een zeer ingewikkelde geschiedenis en alleen hierover zou een artikel te vullen zijn.)



*Locomotief MT 4 met ketel met lange Belpairevuurkist.*



*Locomotief MT 3, gelijk aan de SS 9-78, 1-5 (de latere NS 701-775).*



## De locomotieven van de MT

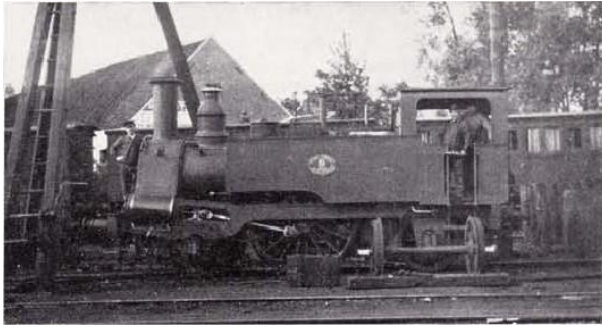
Nr	type	fabriek	fabr nr.	gebouwd/ in dienst	Oud/nieuw eig. en nr.	Verkocht/ afgevoerd
1	1B	Koehlin	315	1863/69	-	*
2	1B	Beyer Peacock	997	1871	-	1932
3	"	"	996	"	-	1932
4	1B	Beyer Peacock	1120	1872	-	1932
5	"	"	1121	"	-	1932
6	1A1	Crewe		1845/72	LNWR **	*
7	1B	Sharp Steward	1757	1867/72	LNWR1861 **	*
8	1B	"	1899	1868/72	LNWR1862**	"
9	C	Sharp Steward	1071	1858/74	LNWR1837**	
10	"	"	1072	"	LNWR1838**	
11	C	Crewe Works	3377	1868/88	LNWR1801**	1935
12	"	"		1864/88	LNWR	1934
13	"	"	583	1862/91	LNWR1916**	*
14	"	"		1864/93	LNWE1985**	*
15	"	"		1871/1900	LNWR3112**	
16	"	"		1869/1900	LNWR3115**	*
17	"	"		1866/1900	LNWR3275**	*
18	"	"		1872/1901	LNWR3287**	
19	D	Cockerill	2541	1906	-	
20	"	"	2542	"-		
21	D	Henschel	10999	1912	-	
22	"	"	11000	"	-	
23	"	"	11001	"	-	
24	"	"	11002	"	-	
25	C	Henschel	11105	1911/12	ON 9 (nieuw)	1918
26	"	"	11106	"	Bergerode 48 (n)	1918
27	"	"	11107	"	ON 10	1918
25	C	Ragheno	24	1923	-	
26	"	"	25	"	-	
27	"	"	26	"	-	
28	"	"	27	1923/24	-	
29	"	"	28	"	-	
30	"	"	29	"	-	
31	"	"	30	"	-	
32	C	?		30/	-***	
33	"	Carels	382	1901/30	GT***	
34	"	Cockerill	2329	"	GT***	
35	"	Tubize	1278	"	GT***	
36	D	Vulcan, Stettin	2328	1907/30	EB 7038****	
37	"	Arn. Jung	2443	1916/30	EB7052****	
38	"	Vulcan Stettin	1872	1901/30	EB7111****	
39	"	"	2334	1907/30	EB7156****	

\* Afgevoerd of vermist in 1914-1920.

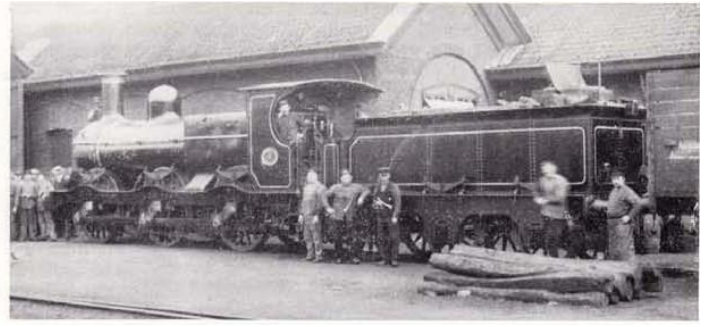
\*\* Voor oudere nummers, zie tekst

\*\*\*Afkomstig van EB, nrs. resp. onbekend, 2842, 2884, 2861.

\*\*\*\* Oorspronkelijk KPEV Dantzig 4412, Saarbrücken 4452, Köln 4612, Köln 4558  
LNWR =London & North Western Railway

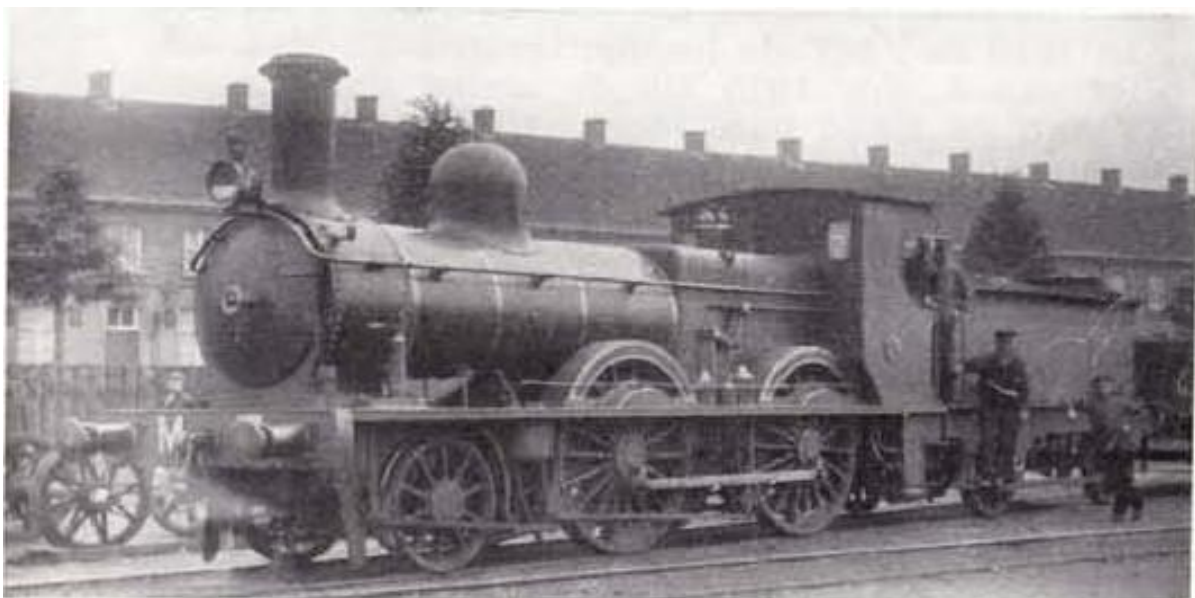


*1A1 Tenderlocomotief MT 6*



*Locomotief MT 9*

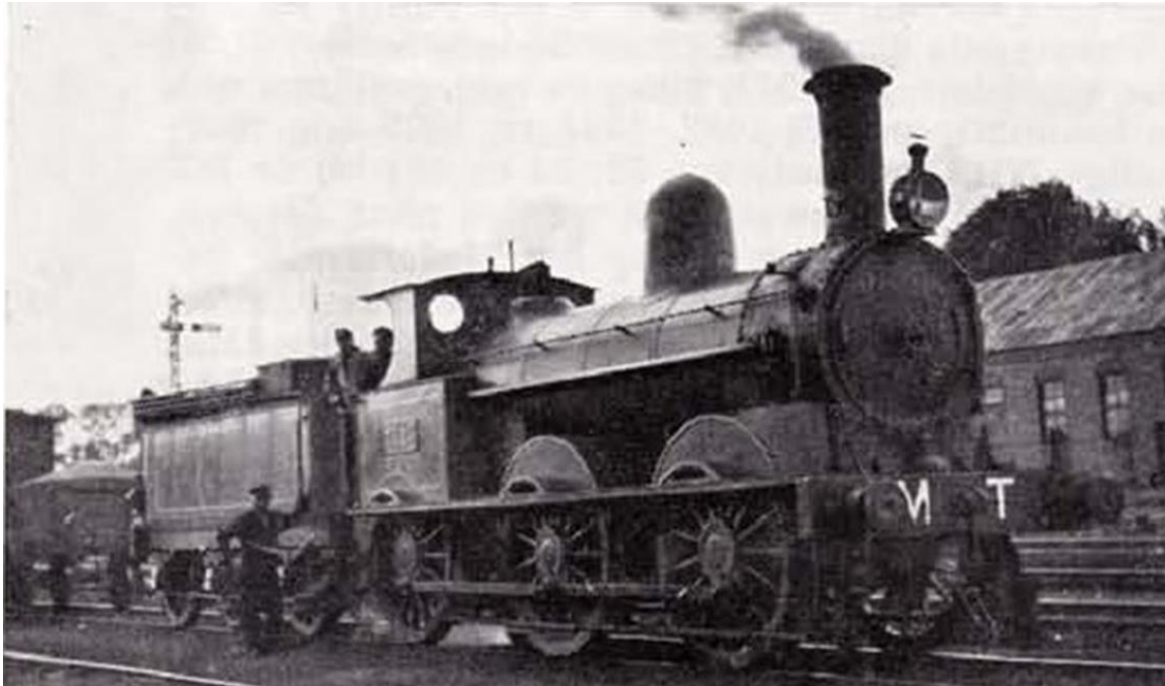
Bekend is dat in 1883 vier ketels met lange vuurkist (zoals bij de 4-5) in aanbouw waren, die werden geplaatst in 1884 (1), 1885 (1) en 1887 (2). Voorts kreeg in 1892 een locomotief een Belpaire-vuurkist. Deze zal wel van dezelfde constructie zijn geweest als die van de vier eerstgenoemde ketels. De aldus gewijzigde locomotieven waren de i (waarbij deze ketelvernieuwing reeds is genoemd), 7-8 en 9-10. Later werden weer nieuwe ketels aangeschaft, namelijk in 1903 voor de 6 (in 1906 geplaatst) en de hierna te noemen 14, in de 1 en voor de 2 en de 7 en 1906 voor een niet nader bekende locomotief.



*Locomotief MT 7*

In 1908 voor zoals reeds vermeld de 1 en voor de 2 en de 7 en in 1909 voor de 8. Bij de locomotief 10 werd de oorspronkelijke ketel in 1905 door MT vervangen door een ketel van een der locomotieven van de Chemins de fer de la Flandre

Occidentale, met de dom voor op. De 9 kreeg in 1910 ook een nieuwe ketel doch met de dom in het midden. De 1, 7-10 hadden toen dus hun derde ketel. Met deze 10 locomotieven onderhield MT van 1875 tot 1887 de diensten op haar lijn. Pas in 1888 ging MT opnieuw over tot de aanschaffing van nieuwe (gebruikte) locomotieven en weer was de LNVVR de leverancier.



*Locomotief MT 16 nog met het nummer 3115 van de London & North Western Railway. Dit was machine van de Special DX class.*

Dit maal waren het de beroemde "DX" locomotieven (d.w.z. class "D" Express Goods), waarvan er in totaal 943 in seriereproductie in de eigen werkplaatsen van de LNWR te Crewe waren gebouwd. Dit was destijds de grootste serie goederenmachines die ooit was gebouwd. In 1881 werden 500 van deze machines verbouwd tot "Special DX" waarbij ze nieuwe ketels kregen met een rookkast die niet, zoals bij de DX class naar voren hellend liep, doch die normaal verticaal was uitgevoerd en met een modernere rookkastdeur. In de jaren 1888-1901 werden 8 locomotieven van dit type door MT overgenomen en wel:

MT 11 ex LNWR 410 (in 1886 nr. 3023, later 1801)

MT 12 ex LNWR (nr. onbekend)

MT 13 ex LNWR 761 (later nr. 1916)

MT 14 ex LNWR 1332 (in 1891 nr. 1985)

MT 15 ex LNWR 1798 (in 1900 nr. 3112, verbouwd tot Special DX)

MT 16 ex LNWR 540 (later 3115, verbouwd tot Special DX)

MT 17 ex LNWR 1459 (later 3275, verbouwd tot Special DX)

MT 18 ex LNWR 1500 (later 3287, verbouwd tot Special DX)

De 18 werd in 1910 door Energie verbouwd, o.a. met een machinistenhuis met zijruiten. De eerste moderne locomotieven, die speciaal voor MT gebouwd werden, waren machines met vier gekoppelde assen en binnenliggende cilinders. Dit was de serie 19-24, waarvan de eerste twee in 1906 door Cockerill ontworpen en gebouwd waren en de laatste vier in 1912 door Henschel geheel gelijk aan de eersten waren nageleverd. Deze locomotieven konden twee maal zoveel beladen wagens trekken als de DX-locomotieven, die maximaal niet meer dan 40 wagens konden meenemen.

De 3 locomotieven die hierna in dienst werden genomen (MT 25-27), waren kleinere machines, bestemd voor de rangeerdienst. Ze waren in 1911 bij Henschel gebouwd en het waren tenderlocomotieven met drie gekoppelde assen en met buitenliggende cilinders met bakschuiven. Hun gewicht was ca. 40 ton.

In 1918 werden deze locomotieven door de NV Du Croo & Brauns van MT gekocht en met een drijvende bok van Terneuzen naar Vlissingen (in de takels hangende) over de Schelde vervoerd om daar weer op de rails te worden gezet. Van dit drietal kwamen de 25 en 27 bij de Oranje-Nassaumijn terecht als 9 en 10. De 26 werd gekocht door de NV Bergerode en in de bruinkoolgroeve in dienst gesteld als nr. 48.

Na de Eerste Wereldoorlog, toen veel oude locomotieven vermist waren, kocht MT in 1923 7 C-locomotieven van Ragheno te Mechelen. Deze waren geheel gelijk aan de machines van het type 44 van de NMBS; de tenders waren echter afwijkend. Omdat het hoogste nummer bij MT inmiddels weer 24 was geworden, werden de nieuwe machines 25-31 genummerd.

In 1920 deed de locomotief 1 van de cokesfabriek te Sluiskil enige tijd bij MT dienst. Dit was een Cockerill-machine met staande ketel.

De nummers 32-35 werden toegekend aan locomotieven die bij de overname van het bedrijf van GT aan MT kwamen. Dit waren eveneens locomotieven met 3 gekoppelde assen en ze behoorden tot het type 30 van de Etat Belge (de voorlopers van het type 44 van de NMBS). Oorspronkelijk hebben deze ex-GT-locomotieven aan de NMBS toebehoord.





*Locomotief MT 20, Cockerill.*

Tenslotte kwam MT, eveneens in 1930, in het bezit van 4 D-locomotieven voor de goederendienst (genummerd 36-39), die oorspronkelijk van de Pruisische spoorwegen afkomstig waren. In 1919 werden deze locomotieven als

oorlogsschadevergoeding door Duitsland aan België uitgeleverd. Behalve loc MT 37, die eerst aan Frankrijk uitgeleverd werd, doch al spoedig eveneens naar België kwam. Ze behoorden tot het Pruisische type G71, waarvan er van 1893 tot 1917 1237 waren gebouwd. Ze hadden grote buitenliggende cilinders en geen oververhitter. Bij MT kregen ze, zoals zo veel overgenomen machines, het luchtreservoir op de ketel, hetgeen hun uiterlijk niet ten goede kwam. Deze machines waren de laatste locomotieven die door MT werden aangeschaft.

Men kan zich afvragen wat MT met zoveel locomotieven moest doen. Natuurlijk zijn ze niet alle tegelijk in dienst geweest en doordat ze nogal „bejaard” waren, stonden er steeds vrij veel aan de werkplaats voor onderhoud. Zoals schrijver dezes meermalen heeft geconstateerd.

In 1913 had MT de locomotieven 1-27. Met een brief van 8 nov. 1915 (in de oorlog dus) meldt MT aan de Raad van Toezicht dat MT toen op Nederlands gebied 16 locomotieven had, namelijk de 2, 6, 9, 10, 12, 14, 15, 18-21, 23-27, waarvan slechts dienstvaardig de 14, 15, 18-21 en 24. Daarna zijn de 25-27 verkocht en een aantal machines afgevoerd of vermist, zie de locomotieflijst. Nadat het jaarverslag 1919 een totaal van 12 locomotieven noemt, vermelden de verslagen over 1920-1922 een aantal van 16 locomotieven. Dit zijn dus de 2-5, 9-12, 15 en 18-24.

Tenslotte kan over de locomotieven nog worden vermeld dat de standplaats van de machinist in het algemeen links was aangebracht. Alleen bij de locomotieven 1, de eerste serie 25-27 en bij de 32-39, was de standplaats rechts.

Behalve de hiervoor genoemde locomotieven, die alle eigendom van MT zijn geweest, schijnen ook de locomotieven SS 1032, 1034 en 1035 (de voormalige NRS-locomotieven 32, 34 en 35) bij de MT in dienst te zijn geweest. Ze werden naar Zeeuws-Vlaanderen gezonden om op het Nederlandse gedeelte van de MT-lijn dienst te doen dat geheel van het

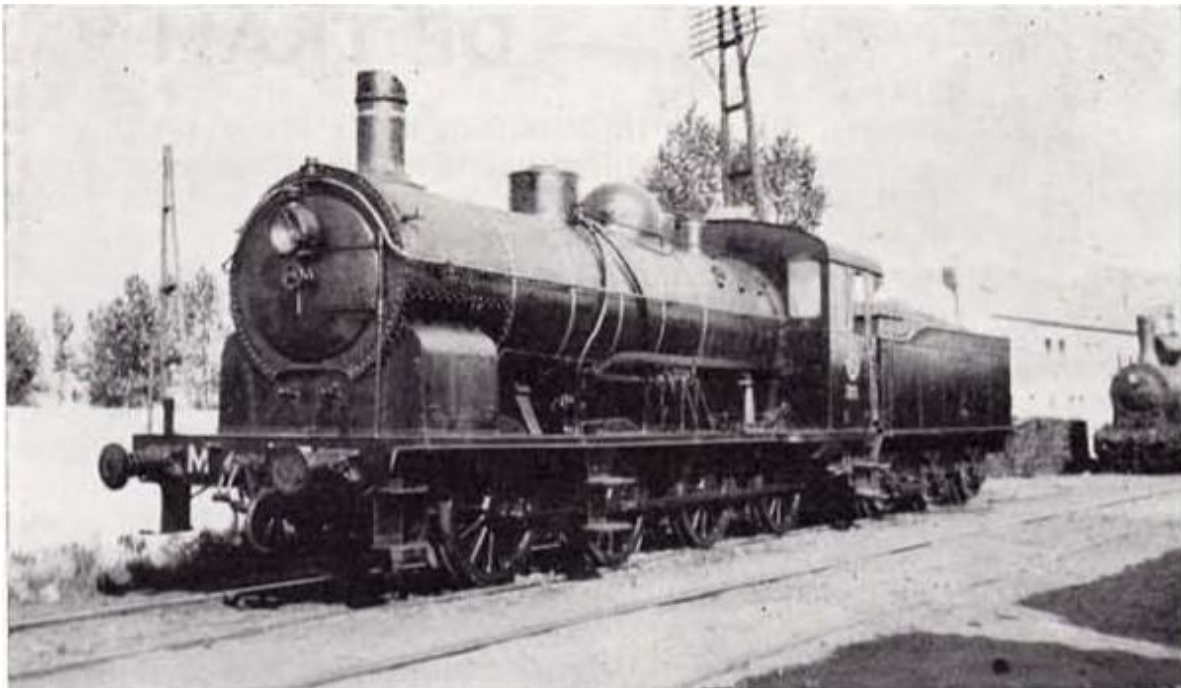
Belgische gedeelte was gescheiden. Het is mogelijk dat ze ook op de GT-lijn hebben gereden en vermoedelijk zijn ze alleen verhuurd geweest. In 1922 stonden ze, nog met hun SS-nummers buiten dienst gesteld te Terneuzen, met als eigenaar de GT vermeld.

In dit verband is het wel merkwaardig te vermelden dat GT (die blijkbaar nooit anders dan „slooprijpe” locomotieven gebruikte), volgens de archieven van N. J. van Wijck Jurriaanse, al eerder Staatsspoorlocomotieven in dienst heeft gehad. GT kreeg in 1883 twee 2C-tenderlocomotieven uit de serie SS 92-94 en in 1884 de IB-locomotieven SS 5-8 en SS 85-88 en de C-locomotieven SS 95-96. De SS 92-94, 85-88 en 95-96 waren afkomstig van de Luik-Limburgse spoorwegmaatschappij en de 85-88 kwamen reeds bij de MT 1 ter sprake.

Deze opgave is echter in tegenspraak met de schaarse gegevens die reeds van GT bekend waren en die in hoofdzaak zijn gepubliceerd in een artikel van J. Quanjer in het Journal Stephenson Locomotive Society 30 (1954) 354, blz. 370-373. De hierboven genoemde 10 SS-locomotieven die in 1884 bij GT zouden zijn gekomen, passen daarin niet. Wellicht waren deze geen eigendom van GT.

Niet alleen locomotieven, ook oude rijtuigen werden door GT van de SS overgenomen. Zo ontdeed de SS zich van 6 oude 3e-klasse-rijtuigen en 9 goederenwagens ten behoeve van GT.

Later kocht GT een aantal oude Belgische locomotieven, namelijk een in 1899, twee in 1900 en twee in 1901. In 1901 bezat GT 13 locomotieven; in 1901 werd een tenderlocomotief verkocht.



*Locomotief MT 23, Henschel, Sint-Niklaas, 31 juli 1935, foto H.G. Hesselink*

## De stoomrijtuigen

Behalve stoomlocomotieven heeft MT ook stoomrijtuigen gehad. In 1878 had MT één stoomrijtuig, in 1881 kwamen er twee met twee bijbehorende aanhangrijtuigen bij. Ook bij het eerste rijtuig hoorde waarschijnlijk een aanhangrijtuig: een materieelstaat van 1 jan. 1906 vermeldt drie „Belpaire-rijtuigen" HMXB 1-3, waarvan de 1 12 zitplaatsen 1e klasse en 18 zitplaatsen 2e klasse had en de 2-3 12 + 22 plaatsen, en drie dergelijke rijtuigen 1e en 2e klasse met bagage-afdeling HVB 1-3, waarvan de 1 met 48 plaatsen en de 2-3 met 64 plaatsen. Uit andere gegevens valt op te maken dat de aanhangrijtuigen met HMXB en de stoomrijtuigen met HVB werden aangeduid. In 1905 werd het stoomrijtuig 2 verbouwd tot een gewoon rijtuig derde klasse met bagageafdeling. In de materieelstaat van 1 mei 1938 staat het rijtuig HMXB 3 nog vermeld als inspectierijtuig met 12 plaatsen 1e klasse en 22 2e klasse.



*D-locomotief MT 39, Sint-Niklaas, juli 1938 Foto H. Waldorp*

## Naschrift

Zoals men uit het vorenstaande zal hebben opgemaakt, heeft ook Zeeuws-Vlaanderen een boeiende spoorweggeschiedenis achter zich. Het is een geluk dat de lijnen van MT en GT beide nog geheel in exploitatie zijn, zij het ook uitsluitend voor goederenvervoer.

Op een reis in 1962 langs beide spoorlijnen van het thans door NS geëxploiteerde net, trof schrijver dezès in Sint-Niklaas de NS-locomotief 610 aan. Deze vertrok zonder wagens in de richting Nederland, haakte onderweg één goederenwagen aan en nam deze mee tot Sluiskil, zodat de machine weer als losse locomotief in Terneuzen aan kwam. Volgens de begeleidende conducteur/rangeerder was het aanbod van



goederenwagens op andere dagen niet veel beter, zodat men zich met angst kan afvragen of deze lijn nog lang in dienst zal blijven. De lijn van Sluiskil naar Zelzate gaf een geheel ander beeld. Over deze lijn vindt een druk vervoer van cokes plaats met zeer zware Franse stortwagens. Belgische diesellocomotieven van het type 201 vervoeren deze treinen over de MT-lijn via Zelzate tot aan de Franse grens.

Hoewel de werkplaatsen van MT in Sint-Niklaas thans geheel verlaten liggen en de havensporen in Terneuzen evenmin een levendig beeld vertonen, zijn de rangeerterreinen in Sluiskil nog vol leven. Ook de thans verlaten stations en de zoveel andere zaken herinneren nog aan de tijden toen MT en GT nog vol in bedrijf waren. Daarom kan iedere spoorwegliefhebber aangeraden worden eens een bezoek te brengen aan dit stukje Nederland, waar men zich half in België waant en toch bij NS thuis is.

## H. Waldorp

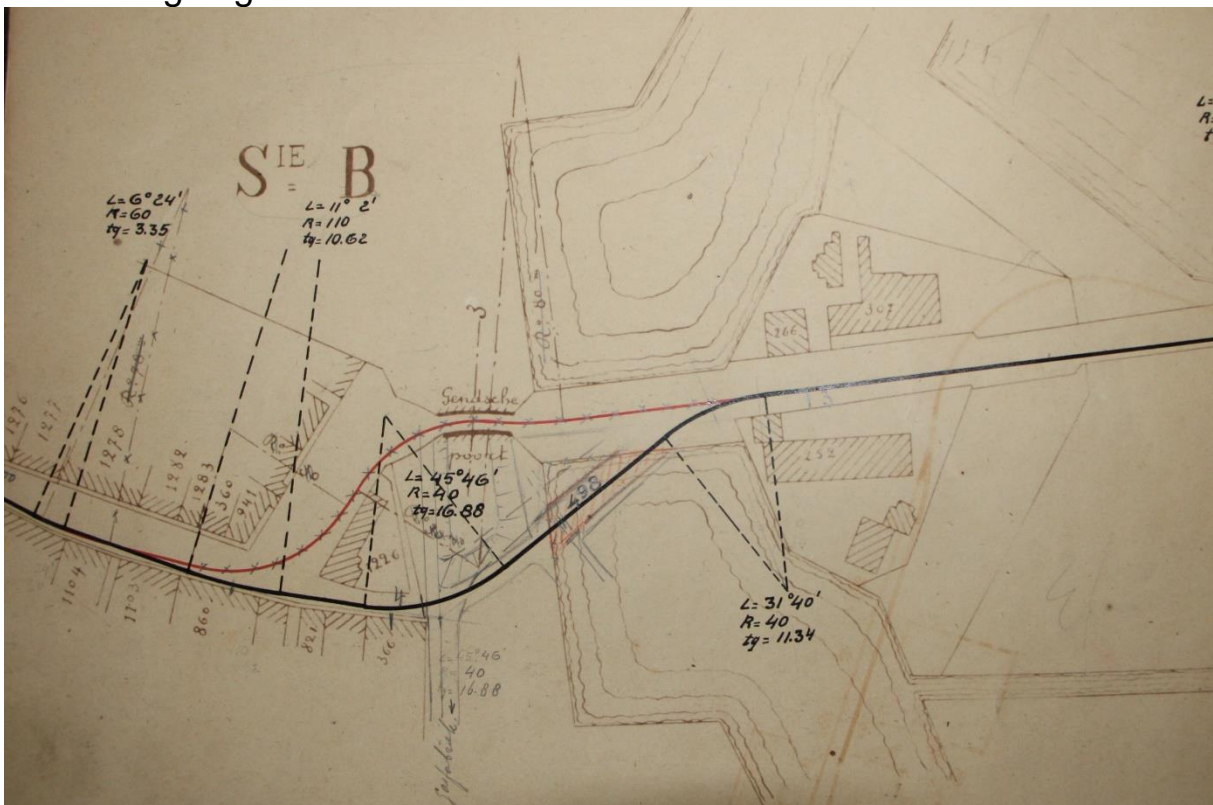


*1946: Drie trams van de ZVTM in Zaamslag. Rechts verborgen achter motorrijtuig ME18 de tram naar Perkpolder, in het midden motorrijtuig ME18 met een tram uit de richting Axel die in die richting zal terugkeren en links de stoomtram van Perkpolder-haven naar Terneuzen, met locomotief 29. Fotograaf: Overwater, J.J. Archief NVBS.*



## 11. De stoomtramweg Hulst-Walsoorden

De aanleg van de stoomtramweg tussen Hulst en Walsoorden was nauw verbonden met de veerdienst van Zuid-Beveland naar Zeeuws-Vlaanderen. Deze veerdienst werd op 1 oktober 1866 geopend. De aankomst was in Oost Zeeuws-Vlaanderen in Walsoorden en van daaruit kon men met de diligence naar Hulst. Ondertussen was er in Nederland veel interesse voor tramlijnen en zo ook in Hulst. De voorstanders gaven hoog op over de activiteiten in de streek op het gebied van landbouw en industrie. Daarvoor was transport per rail echt noodzakelijk. En ook de dagelijkse komst van de boot Antwerpen-Rotterdam met passagiers en goederen was een belangrijk argument. Het duurde nog wat jaren en het nodige geharrewar over wie wat moest betalen en of de tram wel een stopplaats in Hulst zou krijgen. Daar tussendoor speelde nog het plan om een kanaal Terneuzen- Axel- Hulst aan te leggen. Dan konden de wallen van Hulst geslecht worden en een gemakkelijke route voor de tram door Hulst aangelegd worden.



*Detail van de kaart met het tracé van de tramlijn van station Hulst tot en met de haven van Walsoorden behorende bij bestek no. 7 uit het jaar 1902. Dit detail toont de plannen rond de Gentse poort. Uiteindelijk wordt de poort niet gebruikt maar een deel van de wallen afgegraven om een doorgang voor de tramlijn te realiseren.*

Het duurde al met al tot 18 februari 1902 dat de N.V. Stoomtram Hulst-Walsoorden (SHW) werd opgericht. Deze N.V. was nauw verweven met de ZVTM, de Zeeuwsch-Vlaamsche-Tramweg-Maatschappij. Op

maandag 15 december 1902 werd de tramlijn voor het publiek geopend. De officiële opening was in september 1903 nadat de nodige problemen met onteigening van een woning en de aanleg van de laatste meters in Walsoorden gereed was gekomen.



1902-1911: Het stationsgebouw uit 1871. Op de voorgrond de tramrails van de tram uit Walsoorden vanuit de Stationsweg via het Stationsplein naar de loodsen. Fotograaf: Boij, P. de - Hulst, uitgever

De lijn begon bij het emplacement en station in Hulst, een losspoor bij de gasfabriek, wissel en landlaadplaatsen iets ten noorden van Rustwat (km

3,55), Terhole (km 5.1), Hoefkensdijk (km 6,9), Kuitaart (km 8,1), Tasdijk (km 10,3), Kloosterzande de boterfabriek (km 11.0), Kruisweg (km 11,6) en Walsoorden (km 13,0). Bij deze plaatsen was tenminste een zijspoor met twee wissels.

In de loop van de tijd werden verschillende plannen gemaakt om het spoor uit te breiden. Een lijn naar St Jansteen en Koewacht; niet gelukt. Het afgraven van de wallen in het verlengde van de Overdamstraat om de spoorbaan recht te trekken; gelukkig voor Hulst ook niet gerealiseerd. In Kloosterzande kwam in 1918 wel een verbinding met de ZVTM lijn zodat nu ook vanuit daar Walsoorden bereikt kon worden. In feite werd de SHW in dat jaar een dochteronderneming van de ZVTM hoewel ze tot 31 december 1944 zelfstandig handelde.

Het verkrijgen van vers zoetwater voor de stoomketels was toentertijd een lastig probleem voor Oost-Zeeuws-Vlaanderen. Het water uit de putten werd snel brak en gedurende lange tijd werd zoetwater vanuit België aangevoerd. Pas bij de oprichting van de Zeeuwsch-Vlaamsche Waterleidingmaatschappij in 1938 werd het probleem definitief opgelost. In 1926 werd de spoorlijn van de Dubbele Poort tot aan de steiger in Walsoorden, 12 km lang, geheel vernieuwd. In de lijn waren toen 29 wissels en 3 weegbruggen.





In 1929 was er het plan om een rondweg rond Hulst te maken met een trambaan voor goederenvervoer. De weg is er wel gekomen, maar de spoorlijn niet. In de jaren 30 lijkt het einde van de tram in zicht. In 1939 wordt nog wel een nieuwe trambaan aangelegd van de Kruisweg naar Perkpolderhaven, maar hier en daar zien we dat de spoorlijn verplaatst of verwijderd wordt voor de aanleg of verbreding van wegen.

In 1944 werd na 42 jaren van bestaan de N.V. Stoomtram Hulst-Walsoorden ontbonden als vennootschap en kwamen alle activa en passiva in bezit van de ZVTM. Deze heeft de tramlijnen nog tot 1950 geëxploiteerd, maar toen kwam het einde voor de tram. Alle trammaterialen en gronden gingen in de verkoop en het vervoer werd overgenomen door vrachtwagens en autobussen. Na 1949 was de ZVTM een volledig busbedrijf, dat het streekvervoer in het oostelijk deel van Zeeuws-Vlaanderen verzorgde. Een bijzonderheid was de in 1953 opgerichte doorgaande buslijn 19 naar Breda. Deze reed over Belgisch grondgebied, waar niet mocht worden in- of uitgestapt. Dit was oorspronkelijk een nooddienst om Zeeuws-Vlaanderen te verbinden met de rest van Nederland na de Watersnoodramp van 1953. In 1955 had de ZVTM een wagenpark van 46 autobussen. Daarentegen had het vervoer per vrachtauto weinig betekenis meer, vergeleken met het vooroorlogse goederenvervoer per tram. In 1971 kwamen de aandelen van de ZVTM in handen van de Nederlandse Spoorwegen.

**Bert Zandvoort**



1904, de tramhalte in Kloosterzande. Verzameling E. Taalman

50.000 ex - Sus N.O.P.Q.R.  
21-4-14

Heele Plaats (Stambl.)		H. P. 2 <sup>e</sup> kl.	Enkel biljet. — Heele Plaats				
R <sup>s</sup>		R <sup>s</sup>	R <sup>s</sup>				
2 <sup>e</sup> kl. № 8448		№ 8408	№ 8408	2 <sup>e</sup> klas			
2 0.05	Statie	Statie	HULST	Statie	1 17	Bij afgifte van het plaatsbewijs, merkt de conducteur de plaats van vertrek en van bestemming door <i>eene duidelijke postloodstreep die hij in eens trekt</i> over het stamblad, de strook en het plaatsbewijs. Dit plaatsbewijs is slechts geldig voor eene reis.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
	Postkantoor	Postkantoor		Postkantoor	2 18		
4 0.10	Tivoli	Tivoli		Tivoli	3 19		
	Rustwat	Rustwat	Rustwat	4 20			
6 0.15	Terhole	Terhole	Terhole	5 21			
	Hoefkensdijk	Hoefkensdijk	Hoefkensdijk	6 22			
8 0.20	Kuytaart	Kuytaart	Kuytaart-Tol	7 23			
	Tasdijk	Tasdijk	Tasdijk	8 24			
10 0.25	Dorp	Dorp		Dorp	9 25		
	Kruisweg	Kruisweg	Kruisweg	10 26			
12 0.30	Dijk	Dijk		Dijk	11 27		
			Wal- Klooster- zande soorten	Dorp	12 28		
				Kruisweg	13 29		
			Dijk	14 30			
				15 31			
				16 32			

Af te nemen door den beambte belast met de contrôle.

De reiziger is verplicht dit plaatsbewijs bij elke uitnoodiging te vertoonen.

1914: Tramkaartje 2<sup>e</sup> klasse, enkele reis.



## 12. De eerste SHW tramlocomotieven

In 1864 werd de eerste tramweg geopend, de lijn Den Haag – Scheveningen. Dit was nog een paardentram. In 1879 werd de eerste stoomtramweg geopend. Ook weer tussen Den Haag en Scheveningen. De tweede was die tussen Breda – Oosterhout in 1880. Het aantal stoomtramlijnen groeide daarna snel en in 1882 waren er al 30 verschillende tramwegmaatschappijen in ons land. Vaak werd personenvervoer gecombineerd met goederenvervoer.

De aanleg van tramlijnen in Zeeuws-Vlaanderen kwam laat op gang. De Stoomtram Hulst-Walsoorden (SHW) werd opgericht in 1902 en begon met drie stoomlocomotieven, niet van Belgische maar van Duitse makelij. Ze werden gebouwd in 1902 door de firma Henschel und Sohn in Kassel. Ze waren 3-assig met de bouwnummers 6234, 6235 en 6236. De eigen nummering was locomotief 1, 2 en 3. Het waren “vierkantige” hoekige locomotieven (Duitsers noemden het Kastenlocomotive) met een voor- en achterstand. Daardoor waren twee machinisten nodig.



Locomotief no. 1 voor de remise in Hulst, 1902.

Deze drie locomotieven zijn de enige locomotieven die door de SHW zijn aangekocht. Na de samensmelting met de ZVTM in 1918 werd vooral gebruik gemaakt van materiaal van de ZVTM. De locomotieven waren van goede kwaliteit. Tot 1920 waren er weinig problemen, maar daarna was groot onderhoud regelmatig nodig. In de werkplaats in Drieschouwen zijn



de machines een aantal keren volledig onder handen genomen. In 1933 werden de drie uit bedrijf genomen en in 1936 voor de sloop verkocht.

Hieronder twee foto's van een gerestaureerd exemplaar dat in het tramwegmuseum in Schepdaal, België staat.



Zo moet het er ongeveer hebben uit gezien toen de locomotief nog goed in de verf stond. Foto van trambaanmuseum Schepdaal.

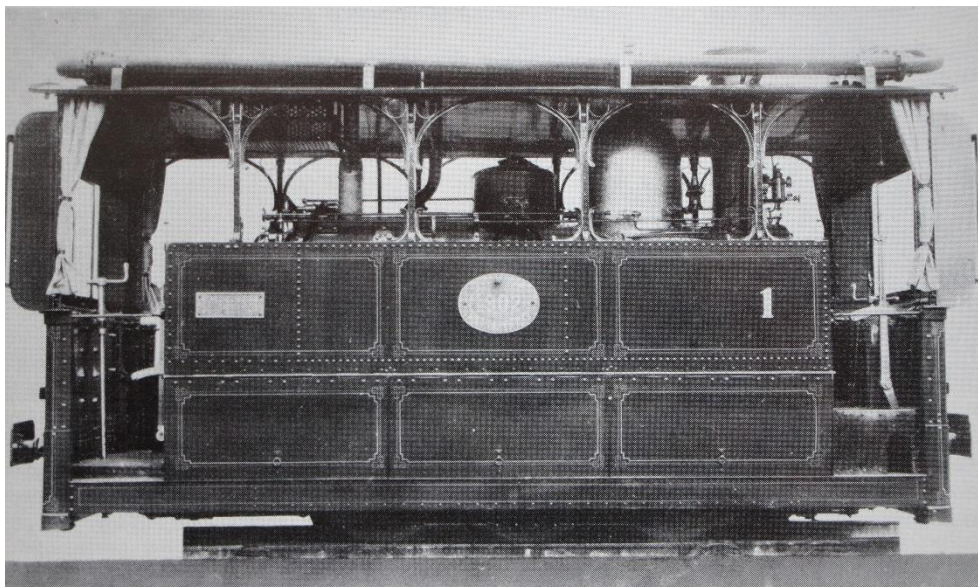
Deze locomotieven van de firma Henschel und Sohn waren speciaal ontworpen voor tramlijnen. Omdat deze vaak op de openbare weg en door dorpen en steden reed is het geheel bekleed om andere weggebruikers te beschermen tegen ernstig letsel en om paarden niet te laten schrikken. Ze hebben een korte wielbasis omdat ze op hun route vaak scherpe bochten moesten nemen. Dat was ook de reden om een staande ketel te gebruiken.



*Het exemplaar in Schepdaal.  
Foto trambaanmuseum Schepdaal*

## Enkele kenmerken van de locomotieven

SHW nummer	1, 2 en 3
Fabrieksnummer	Henschel und Sohn 6234, 6235 en 6236
Spoorwijdte	1000 mm
Stoomdruk	12,4 kg/cm <sup>2</sup>
Afstand pijpenplaten	1580 mm
Ketelmiddellijn	1030 mm
Aantal vlampijpen	160
Middellijn vlampijpen	35/40 mm
Verwarmd opp.vlak vuurkast	4.04 m <sup>2</sup>
Verwarmd opp. vlampijpen	27,8 m <sup>2</sup>
Roosteropp.	0,723 m <sup>2</sup>
Cilindermiddellijn	280 mm
Slaglengte	360 mm
Drijfwielmiddellijn	832 mm
Trekkracht	2940 kg
Type stoomverdeling	Walsch.
Watervoorraad	2,0 m <sup>3</sup>
Kolenvoorraad	0,5 ton
Gewicht dienstv.	22000 kg
Gewicht ledig	18000 kg
Radstand	1800 mm



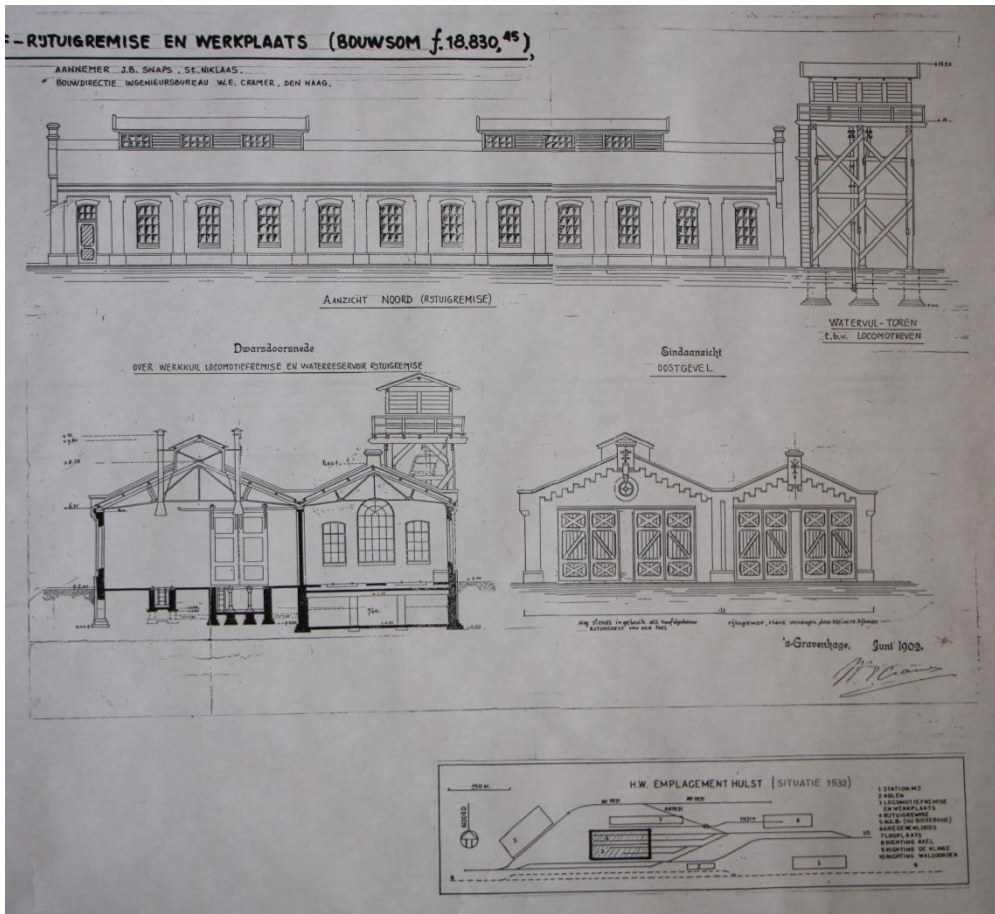
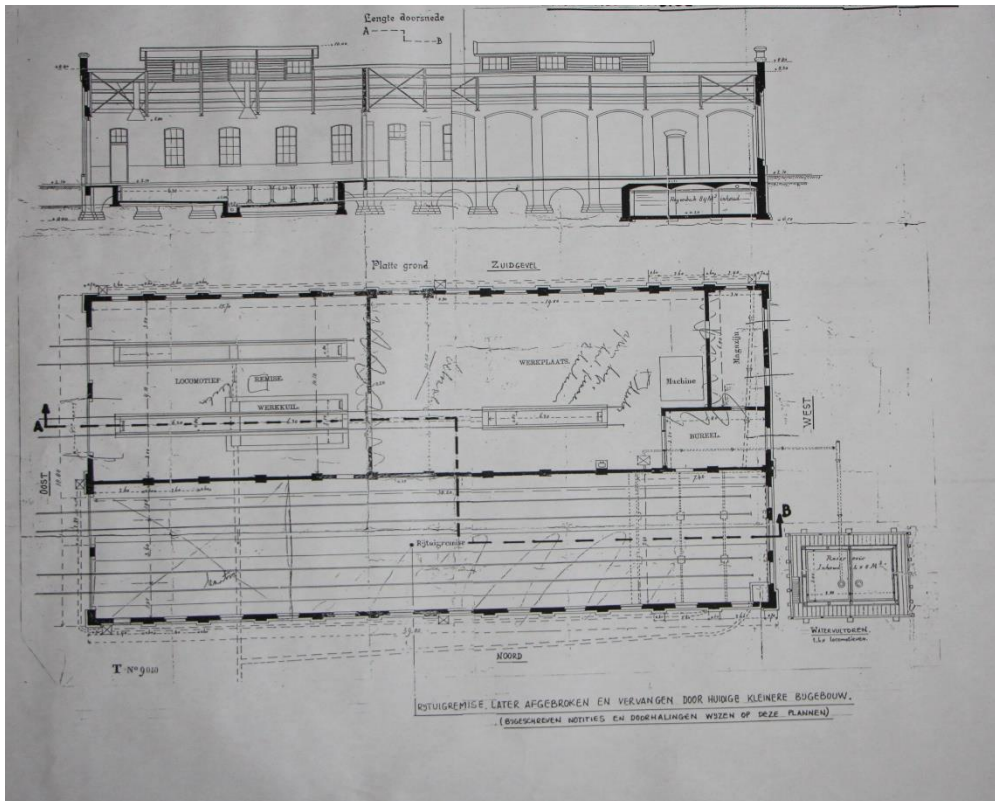
Locomotief 1,  
hier nog met  
condensor op  
het dak, 1902  
(VF)

**Bert Zandvoort**



# Stoomtram Hulst - Walsoorden

Oorspronkelijk bouwtekening (1902) van de locomotief-rijtuigremise en werkplaats (bouwsom f1 18.830,45) Huidige locatie garage van der Poel.





## Referenties

1. Geschiedenis der tramwegen in Zeeuwsch-Vlaanderen, 1887-1949, H.G. Hesselink, 1984.
2. Gent-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen, 1865-1948, Geschiedenis der spoorwegen, H.G. Hesselink, 1982.
3. De stoomtram op oost Zeeuws-Vlaanderen, Leen Boere, 1996.
4. De stoomtram op west Zeeuws-Vlaanden, Leen Boere, 1995.
5. De stoomtram tijdens de watersnood, Bas van der Heiden, 1993.
6. De stoomlocomotieven der Nederlandse tramwegen, Ir. S. Overbosch, 1957.
7. Foto collectie E. Taalman
8. Foto collectie van de NVBS (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen)  
<https://www.nvbs.com>
9. Werkgroep Grensdorpen





## Colofon

Uitgave: Museum Hulst 2021

Teksten: Eric De Keyzer  
Antoine Prinsen  
J.G. C. van de Meene en R. Ankersmit  
Edie Bogaert  
H. Waldorp  
Bert Zandvoort

Foto's: E. Taalman  
Zeeuws Archief  
NVBS (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden  
in het Spoor- en tramwegwezen)

Samenstelling: Bert Zandvoort

[WWW MUSEUMHULST.NL](http://WWW.MUSEUMHULST.NL)