

# KLAP-BAND

Vervoer in Belsele

De Klappers | Themanummer 3 | 2023



# Inhoud

<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>DEEL 1: Algemeen</b>	<b>5</b>
Een kleine geschiedenis van enkele Belseelse straten	5
Sporen naar Belsele	10
Vliegfeest op de Kouter	18
De corbillard of lijkkoets	22
<b>DEEL 2: Verhalen</b>	<b>24</b>
Dhollandia:	24
Van den Keybus	26
Diana Cars	29
Transport Van Belleghem	31
Garage Boudewijn	32
<b>DEEL 3: Uitlaat</b>	<b>37</b>
De eerste fiets en de tweede auto	37
Oswald Schelfaut	37
De fiets van Puyvelde	39
Sien den Toeter en René De Langhe	39
Taxidiensten	41
Gedicht Frank Pollet	42

## Colofon

Uitgever: De Klappers

Redactie: Filip De Beleyr, Firmin De Beleyr, Marc Clarysse, Patty De Meester, Wim Knapen, Ann Pieters, Chris Stoop, Marc Van Erck, Tatiana Vermeir, Steven Van Waesberghe

Beeldmateriaal: fotoarchief van Fred Van Remoortele, Frank Pollet, familiearchief van de families Dhollander, Els Van den Keybus, De Deene, Van Belleghem, Stremersch, illustraties van Peter Van Waesberghe, Erik Van Daele

Interviews: Johan Vercauteren, Irena Schelfaut, Maria De Block, Godelieve De Langhe, Els Van den Keybus, Familie Stremersch

Archieven en andere publicaties:

- Stadsarchief Sint-Niklaas, Bibliotheca Wasiana,
- Dhollandia 50 jaar: uitgegeven in eigen beheer in 2018
- Smits, C., Welter, H. Groep Waaslandia: sinds 1924 onderweg. Vrasene
- Alfons De Belie, Woordenboek van het Belseels dialect (2006)
- Alfons De Belie, Belsele in oude foto's, Eeklo: Alea, 1992, 208 p.
- O. Burm, Zo leefde Belsele, [s.l.], [s.a.], 100 p.

Vormgeving: Simon Feusels

Druk: Drukland

Wettelijk Depot: D/2023/15347/01

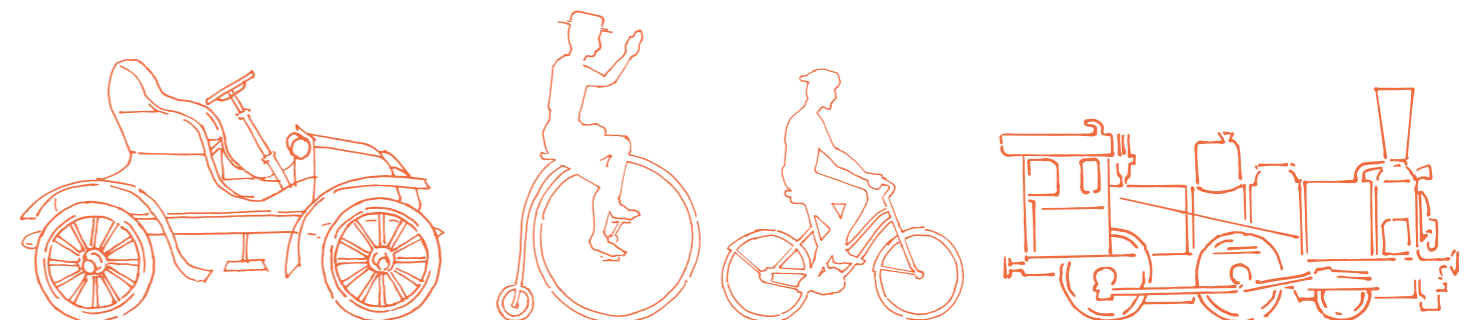
# Inleiding

Bij de zoektocht naar verhalen uit onze recente geschiedenis over vervoer, botsten we opnieuw op enkele mooie getuigenissen. Maar het wordt steeds duidelijker dat het geheugen van de mens niet altijd even betrouwbaar is. Een mooi voorbeeld is de geschiedenis van het station van Sinaai. We ontdekten twee versies van dezelfde gebeurtenis. We vertellen ze beiden. Aan u om uit te maken welk verhaal u het meest historisch correct lijkt.

Wanneer men in de 19de eeuw een station wil bouwen om de gemeenten Belsele, Sinaai en Waasmunster te bedienen valt het oog van de spoorwegbazen op een lap grond aan de meest westelijke kant van Belsele, vlak bij de gemeentegrens met Sinaai en niet ver van de gemeentegrens met Waasmunster. Drie vlieden in één klap. Het station staat op Belseelse grond. Begin 20ste eeuw, zo gaat het verhaal, zijn de burgemeesters van Sinaai en Belsele samen te gast op de kermis. De burgemeester van Belsele heeft al wat te veel gedronken en wil blijkbaar van het station en zijn zorgen af. Hij verkoopt - in een dronken bui - het station en de grond waarop het zich bevindt, aan de burgemeester van Sinaai. Verkoopprijs: duizend appels.

's Anderendaags, wanneer de burgemeester van Belsele langzaam nuchter wordt, hoopt hij dat zijn collega van Sinaai de mondelinge verkoopovereenkomst vergeten is. Maar dat is buiten de waard gerekend: diezelfde ochtend staat de burgemeester van Sinaai aan de deur, met getuigen en een notaris. De koop wordt - geheel volgens de mondelinge overeenkomst - gesloten en sindsdien ligt het station op het grondgebied van Sinaai. Op oude kaarten van Belsele is deze uitsparing nog te zien. Zo zie je maar: toen was een woord nog een woord.

Volgens de verteller is deze verkoopakte lang bewaard gebleven in het gemeentehuis van Belsele. Wij konden deze echter niet vinden en hebben dus geen bewijs dat dit verhaal bevestigt. Maar het verhaal is te mooi om niet te vertellen. De tweede versie van dezelfde feiten is helemaal anders.



Burgemeester Octaaf Van Damme verkoopt in 1909 het station 'Duizend Appels' aan zijn collega van Sinaai, als teken van hun vriendschap. Dit wekt echter groot ongenoegen op bij de Belseelse bevolking, zeker als de naam van het station verandert van 'Duizend Appels' in 'Sinaai'.

De burgemeester van Sinaai wil de verkoop heugelijk vieren. Hij wil per trein in het station toekomen, plechtig onthaald worden en dan het station inhuldigen. Voor hij aankomt is echter een leger werkvolk, onder impuls van Belselenaar Sooi Van Osselaer, aan het station samengekomen. Ze tonen een galg waaraan een grote stropop bengelt die de burgemeester moet voorstellen. Wanneer de trein aankomt in het station wordt deze pop onder luid gejuich in brand gestoken. De burgemeester durft niet meer uit te stappen en rijdt verder naar Sint-Niklaas.

De misnoegde Belselenaren zijn echter nog niet tevreden en vallen met kasseistenen en stokken de fanfare van Sinaai aan, die de plechtige opening komt opluisteren. Het laat zich raden dat de relatie tussen beide dorpen lange tijd gespannen is gebleven.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog heeft Sinaai geprobeerd het station te 'annexeren'. Dit is echter nooit gelukt. Het station ligt nog steeds op Belseels grondgebied.

Deze verhalen spreken elkaar tegen. Licht het station nu op het grondgebied van Belsele of van Sinaai?

Een ander verhaal over het station van Sinaai willen we hier toch ook even opnieuw vermelden. Het staat al in onze eerste brochure *Klap-rozen*.

Marie Tinel bezit samen met haar echtgenoot Charles Beydler een plantenkwekerij in de Statieweg op Duizend Appels. Tijdens de Eerste Wereldoorlog speelt Marie Tinel een belangrijke rol in het spionagenetwerk dat zich rond het goederenstation van Duizend Appels afspeelt. Ze noteert hoeveel treinen er vertrekken, welke bestemming ze hebben, waarmee ze geladen zijn, enz. Deze informatie wordt naar Nederland gesmokkeld waar de Britse inlichtingendienst MI-6 een kantoor heeft. Marie krijgt na de oorlog een onderscheiding voor haar spionagewerk.

In *Klap-band* staan nog vele verhalen. Verhalen over eenvoudige mensen maar ook over succesvolle bedrijfsleiders. We zochten en vonden heel wat sprekende foto's om deze verhalen te illustreren. We hopen opnieuw dat u geniet én iets opsteekt van de geschiedenis van het vervoer in onze gemeente.

## DEEL 1: ALGEMEEN

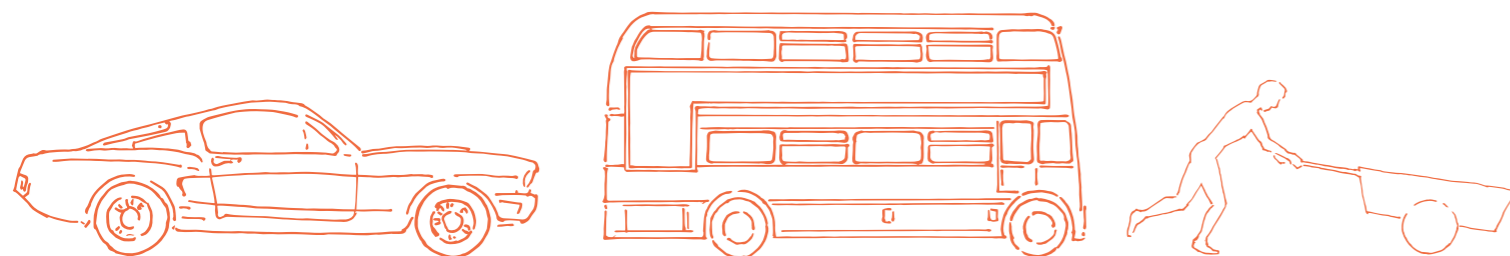
### Een kleine geschiedenis van enkele Belseelse straten

Wat heeft een mens nodig om zich te verplaatsen? Twee dingen: een transportmiddel en een infrastructuur waarop dat transportmiddel zich kan bewegen. Want zeg nu zelf: met je auto door de Weduwe Voswegel naar Puivelde rijden, dat is pas om moeilijkheden vragen.

De prehistorische, nomadische mens legt in zijn leven honderden kilometers af van de ene voedselplek naar de andere. Zijn twee benen zijn het belangrijkste transportmiddel. Overal in het landschap liggen paadjes, gebaad en gebruikt door mens en dier. Die twee mensenbenen blijven een belangrijk transportmiddel tot in de 19de eeuw. Zelfs na de invoering van fiets en trein blijven mensen zich te voet verplaatsen. In het voorjaar van 1915, wanneer het gewone volk de trein niet meer kan nemen wegens de oorlog, stapt Augusta Quintelier, te voet op één dag van Belsele naar Gent, blijft daar slapen en keert 's anderendaags te voet terug naar Belsele. Ze vindt zichzelf *'nogal een felle, nietwaar?'*. Haar opmerking toont hoe normaal de trein toen al is geworden voor de langere afstanden maar het lukt ook nog wel om deze lange afstand te voet af te leggen.

De mens zou geen mens zijn als hij niet op zoek gaat naar andere middelen dan zijn twee benen om zijn mobiliteit op een gemakkelijkere manier te laten verlopen. Hij schakelt dieren in om dingen te helpen dragen en bouwt boten om zich over lange afstanden over water te verplaatsen. Later komen daar de voertuigen op wielen bij. Een voetganger heeft niet zo veel infrastructuur nodig maar een voertuig op wielen wel. Wil het voertuig kunnen rijden, dan moet de weg voldoende breed en hard zijn. Zo verschijnen de eerste echte straten met een harde ondergrond. Meestal aangestampte aarde, soms met houten of stenen verharding.

De Romeinse heirbanen zijn de beroemdste maar die vinden we niet terug in het Waasland, toen een uithoek van het Romeinse rijk. Sporen van het Gallo-Romeinse wegennet zijn uitzonderlijk. Toch duikt af en toe een oude weg op: letterlijk een platgelopen stukje grond. Bij de archeologische opgravingen in de Mierennest in 2015 is een deel van een verharde weg, met langs beide zijden een greppel teruggevonden. Liep deze weg van de Gallo-Romeinse villa naar Pontrave, toen een belangrijk handelscentrum aan de Durme in het huidige Waasmunster? Ook deze rivier is van groot belang voor het transport van mensen en koopwaar. Het aarde-werk dat vervaardigd wordt in de villa kan via de Durme naar elders in het huidige Vlaanderen gebracht worden. Ook voor het middeleeuwse Belsele is de Durme zeer belangrijk. Vanuit de middeleeuwse dorpskern, die op een andere plaats ligt dan de Gallo-Romeinse kern, vertrekt een weg recht naar de Durme (huidige Lange Dreef/Bergstraat). Vanaf de Durme is er een verbinding met Gent via de Schelde.







Belseledorp

Het is pas na de doorbraak van de auto dat de rivieren als belangrijkste verbindingswegen vervangen worden door de autosnelwegen. Eerst worden de bestaande wegen gekasseid; daarna worden nieuwe wegen, alleen bedoeld voor autoverkeer, aangelegd en worden de voetgangers en de fietsers verbannen van deze autoweg.

Doorheen het dorp loopt de in de middeleeuwen aangelegde 'Steenweg' die de verbinding vormt met Sint-Niklaas en Sinaai/Lokeren en die deel uitmaakt van een langere verbinding tussen Antwerpen en Gent. Het huidige Belseledorp heeft verschillende namen: de (Oude) Staatsbaan, de Steenweg (Antwerpen-Gent), de Steenweg naar Lessen, de Kalsei of de Kalseide.



Aanleg viaduct

In de jaren dertig van de 20ste eeuw wordt de weg Antwerpen-Gent, de huidige N70, aangelegd. Deze weg volgt grotendeels het parcours van de oude verbinding. Echter niet in Belsele. Terwijl de oude weg Antwerpen-Gent door het dorp loopt, gaat de Nieuwe Baan rakelings langs de dorpskern. In vele Wase dorpen loopt de N70 wel dwars door de dorpskern - iets wat nu ondenkbaar is.

Toen wilde men de auto naar het centrum van de gemeente brengen, nu probeert men de auto uit het centrum te houden. Het toont de veranderende houding tegenover mobiliteit. In 1970 wordt parallel met de oude baan Antwerpen-Gent nog een nieuwe weg geopend: de E3, later E17, een autosnelweg, uitsluitend voor auto's, motoren en vrachtwagens.

Naast de verbindingsweg met de Durme behoren de verbindingen met de andere Wase dorpen tot de oudere wegen: denken we maar aan de verbinding met Kemzeke, in de vroege middeleeuwen een belangrijke nederzetting van de Vlaamse graven. De weg loopt via de huidige Eikenlaan en Kwade Plas naar het Hof van Voorde (Sint-Pauwels) en zo naar Kemzeke. Via de huidige Kerkstraat en Gentstraat loopt een andere verbinding naar het dorp Sint-Pauwels. Vanaf de 19de eeuw kunnen we de toestand van deze straten volgen op basis van gemeentelijke documenten zoals leningen en gemeenteraadsverslagen.

## De Gentstraat of buurtweg nummer 1

De Gentstraat en de Kerkstraat vormen in de Atlas van Buurtwegen uit 1843 buurtweg nummer 1; later wordt de Gentstraat buurtweg nummer 43. Het zijn echte boerenstraten met alleen boerderijen en akkerland. Aangezien de Gentstraat een belangrijke verbindingsweg is, wordt die al gekasseid in de 19de eeuw. De weg heeft drie vakken: in het midden de kassei, langs de ene zijde een slerrebaan en langs de andere zijde een smal fietspad. De slerrebaan wordt gebruikt door de slerres. Een slerre is een door een rund of paard getrokken, grote slee die een gladde ondergrond nodig heeft. Hiermee worden landbouwwerktuigen zoals de ploeg of de eg naar het veld gebracht. Ook de vruchten van het veld worden met de slerre opgehaald.



Tussen 1962 en 1965 worden de Kerk- en de Gentstraat verbreed en in beton gelegd, aanvankelijk zonder fietsbanen. Er komt ook verlichting, die in 1972 gemoderniseerd wordt. De laatste (gedeeltelijke) herinrichting van de straat gebeurt in 2019.

## De Grein of de Strade Bianchi van Puivelde

De Grein is de naam die de inwoners van Puivelde geven aan de verbindingsweg tussen Puivelde en Den Ossenhoek, de huidige Marktstraat. Tot de jaren zestig van de 20ste eeuw is dit een straat zonder naam. Grein verwijst naar het grind of de mengeling van zand en kiezelsteentjes waarmee de straat verhard is. Verschillende straten in Belsele zijn grindwegen maar De Grein, dat is in Puivelde. Het onderhoud van De Grein, dat jaarlijks en met veel zorg moet gebeuren, is dikwijls het onderwerp van discussie tussen de inwoners van Puivelde en het gemeentebestuur van Belsele. Na de Eerste Wereldoorlog stelt de provincie voor om de weg volledig te kasseien omwille van het belang van de weg. Het gemeentebestuur weigert. De inwoners van Puivelde organiseren in 1920 een petitie om een kasseiweg te bekomen. Hun argumenten zijn: 's winters is De Grein een modderpoel en 's zomers een zandwoestijn. De gemeente gaat uiteindelijk toch akkoord om de straten rond de kerk te kasseien en krijgt voor de aanleg een lening van Scheerders-Van Kerchove (goedgekeurd door Leon Scheerders, effectief gegeven door Paul Verhaert). Het langste gedeelte van de straat blijft een grindweg.





In 1921 volgt nog een discussie over de kwaliteit van de aanleg en de herstelling. De aannemer heeft volgens de provinciale inspectie *'geen stielmannen ingezet, de kassei-leggers zetten de stenen verkeerd, ze gebruiken geen zavel en de zomerbaan ligt te laag'*. De kostprijs die de gemeente wil betalen speelt hierin zeker een rol. De Grein blijft voor wrijving zorgen tussen Puivelde en het gemeentebestuur. Dat verandert begin jaren 1960 wanneer de straat heraangelegd wordt in beton. De Grein krijgt pas dan een officiële naam: hij neemt de naam over van de oude Marktstraat die vanaf dan de Moortelhoekstraat heet.

## De Kasteeldreef of het Straatje

Een geboren en getogen Belsenaar spreekt niet over Hof van Belsele maar wel over Het Straatje. Dat is de verbinding tussen het kasteel of het Hof van Belsele en de Sint-Andreas-kerk. Voor de middeleeuwse heer van Belsele is Het Straatje zijn privéweg naar de kerk en hoort het dus bij het kasteeldomein. Eeuwenlang is het een grindweg, langs beide kanten afgezoomd met hoogstammige bomen. Na de Franse Revolutie wordt het kasteeldomein een paar keer verkocht tot het in 1904 eigendom wordt van het bisdom Gent. Het Straatje wordt niet verkocht en blijft, zo denkt men toch in Belsele, privé-eigendom van de familie Vermeersch, de vroegere kasteelbewoners. Ondertussen zijn er ook meerdere, overwegend kleine arbeidershuisjes langsheen Het Straatje gebouwd, veelal eigendom van de juffrouwen Vermeersch.



Het Straatje kent hetzelfde probleem als De Grein: modder in de winter, zand in de zomer. *Gewis in geheel het land bestaat geene strate die van 't begin tot 't einde volgebouwd en bewoond is en in zulke staat van verwaarlozing blijft liggen.*

De gemeente begint echter al vroeg te onderhandelen met de juffrouwen Vermeersch omdat het *besteeningen van groot en openbaar nut is* en bijdraagt tot de algemeene *verfraaiing van den kom der gemeente*. In 1911 is er een overeenkomst om Het Straatje aan te kopen voor 6.750 frank. De overeenkomst wordt echter vernietigd door de provincie. De gemeente "dwaalt" want Het Straatje is in 1844 opgenomen in de Atlas der Buurtwegen; het is dus een publieke weg en de gemeente kan zelf beslissen hoe ze die inricht. De familie Vermeersch probeert zich te verzetten maar legt zich vrij vlug neer bij het feit dat de bodem van de straat niet hun eigendom blijkt. Er volgt wel nog een discussie over de bomen langsheen de weg. Uiteindelijk wordt Het Straatje kosteloos overgedragen aan de gemeente in 1925, zonder de bomen (die al gedeeltelijk gekapt waren door de Duitse bezetter) en zonder plantrecht (= recht om nieuwe bomen te planten op de wal). Dit recht verkoopt juffer Clothilde aan het bisdom. De gemeente begint aan de verharding maar dan duikt een nieuwe discussie op, ditmaal met het bisdom over de riolering en de afloop van het afvalwater. Advocaten, boze kanunniken, boze buurtbewoners, inspecteurs van hygiëne: allemaal passeren ze langs Het Straatje. Het probleem Het Straatje wordt pas na de Tweede Wereldoorlog opgelost, na twintig jaar discussie.



Kasteelstraat



Kasteelstraat





## Sporen naar Belsele

Tot in 1957 telt Belsele twee stations. Enerzijds is er het station Belsele-Noord langs de lijn 59 Antwerpen-Gent, gelegen op dezelfde plaats als het huidige station. Daarnaast heeft Belsele ook een station langs spoorlijn 56 Sint-Niklaas-Dendermonde.

### Spoorlijn 59 Antwerpen-Gent

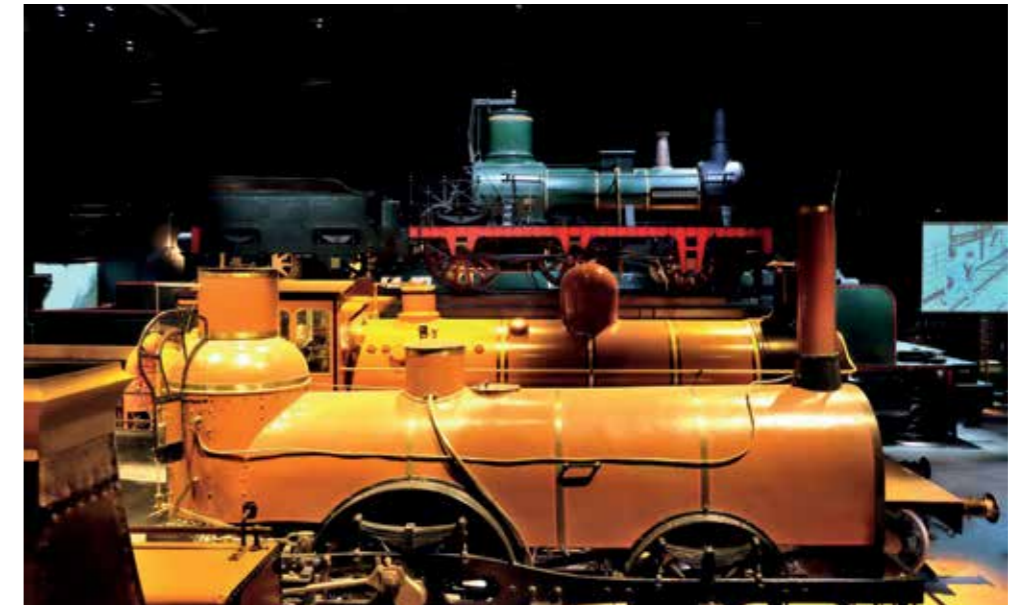
Het verhaal van spoorlijn 59 begint op 19 juli 1842. Op die dag besluit de regering - na eindeloze discussies - om bij toepassing van de wet van die datum de spoorlijn Antwerpen-Gent openbaar aan te besteden. Deze concessie is de eerste voor een spoorlijn bestemd voor een openbare dienst en wordt op 16 juni 1843 verleend aan ingenieur Gustave De Ridder. Hij heeft samen met ingenieur P. Simons in 1835 de eerste spoorlijn op het Europese vasteland aangelegd tussen Brussel en Mechelen.

Ingenieur De Ridder legt, geheel met eigen middelen, de 18 km lange spoorlijn aan tussen Sint-Niklaas en Vlaamsch Hoofd (Antwerpen-Linkeroever). De lijn wordt geopend op 3 november 1844 en gaandeweg verder aangelegd tot Gent. Op 9 augustus 1847 wordt de spoorlijn Antwerpen-Gent over haar volle lengte in dienst genomen en ze is op dat moment, vooral op technisch vlak, vrij origineel te noemen.

Hoewel spoorlijn 59 aangelegd is op enkelspoor, is er tussen Sint-Niklaas en Lokeren reeds de nodige grond gereserveerd voor de aanleg van een tweede spoor. De 50 kilometer lange lijn bestaat uit zeven rechte stroken die onderling verbonden zijn door bochten met een grote straal. Het is een vlakke lijn met slechts één helling tussen Lokeren en Sint-Niklaas van amper 3,5% over een lengte van 1.600 meter. De Durmebrug in Lokeren is het enige kunstwerk op de lijn. Het locomotievenpark bestaat in 1862 uit 32 rijtuigen, 67 goederenwagens en 9 identieke stoomlocomotieven. Een ervan, in de volksmond 'Pietje Waes', is bewaard gebleven en staat opgesteld in het museum Train World in Schaarbeek.

De spoorlijn is oorspronkelijk uitgevoerd in smalspoor (1,151 m) maar wordt bij de overname van de lijn door de Belgische Staatsspoorwegen in 1896 in één nacht omgevormd naar de normale spoorbreedte van 1,435 m. Tot 1970 is de Schelde een groot struikelblok voor de verdere ontwikkeling van spoorlijn 59, met als eindpunt Antwerpen-Linkeroever. Reizigers zijn tot dan aangewezen op eigen vervoer om verder te reizen naar de rechteroever.

In de jaren 1960 wordt niet alleen een nieuwe Scheldetunnel gebouwd voor het autoverkeer; er wordt ook een dubbele spoorwegkoker aangelegd zodat het voortaan mogelijk is om vanuit Gent en het Waasland rechtstreeks tot in het centrum van Antwerpen te sporen. De nieuwe dubbele en geëlektrificeerde spoorverbinding wordt in dienst genomen op 27 september 1970 en voorafgegaan door gigantische werkzaamheden, waaronder de aanleg van een tweede spoor over de ganse lengte van de lijn, de ophoging en vernieuwing van het station van Sint-Niklaas en de bouw van een volledig nieuw goederenstation. Ook in Lokeren en Gentbrugge wordt de spoorlijn opgehoogd. Op 3 juni 1973 zijn de moderniseringswerkzaam-



Stoomlocomotief Pietje Waes - Train World

heden aan spoorlijn 59 Antwerpen-Gent volledig klaar en sindsdien is het een van de belangrijkste en drukste spoorverbindingen in Vlaanderen.

### Station Belsele-Noord

De stopplaats Belsele-Noord (oorspronkelijke naam: Belcele (Nord)) langs de spoorlijn Antwerpen-Gent wordt geopend op 1 mei 1899. Dit is de tweede stopplaats in Belsele, naast de halte die gelegen is langs de spoorlijn Sint-Niklaas-Dendermonde. Een echt stationsgebouw is er nooit geweest; een oude goederenwagen doet dienst als schuilplaats. De halte bevindt zich op dezelfde locatie als de huidige stopplaats aan de Kerkstraat.

Later wordt er wel een baanwachterswoning gebouwd.

De halte kent slechts een beperkt succes en wordt op 2 juni 1957 gesloten, op dezelfde dag dat ook het station in Belsele-Dorp langs de spoorlijn naar Dendermonde wordt opgeheven. Uiteraard zijn zowel het gemeentebestuur als de inwoners van Belsele niet gelukkig met deze beslissing van de NMBS. Pas op 3 juni 1973, wanneer spoorlijn 59 Antwerpen-Gent wordt geëlektrificeerd, stoppen er opnieuw treinen in Belsele.



Belsele-Noord; t bareelwachter





### Station Sinaai

Op 23 april 1849, twee jaar na de opening van de spoorlijn Antwerpen-Gent, wordt de stopplaats 'Mille-Pommes' (Duizend Appels) geopend. De naam refereert naar een herberg op deze plaats, gelegen op de grens van de gemeenten Sinaai, Belsele en Waasmunster. Het eerste station is in 1895 vervangen door het huidige bakstenen gebouw. Het centrale deel is de woning van de stationschef, geflankeerd door twee asymmetrische zijvleugels. De loketten en wachtzaal zijn ondergebracht in de linkervleugel; rechts bevinden zich de keuken en de wasruimte van de stationschef.



Station Sinaai

In 1909 krijgt het station een nieuwe naam: *Mille-Pommes* wordt *Sinay* en een jaar later verandert de naam in *Sinay (Waas)*. De stationsnaam wijzigt nog enkele keren: in 1916 in *Sinaai (Waas)* en in 1939 in de huidige naam *Sinaai*. Deze naamsverandering is het gevolg van een vriendschappelijke overeenkomst tussen de Belsele burgemeester Octaaf Van Damme en zijn collega Jozef Verstraeten van Sinaai. Deze legendarische overdracht veroorzaakt heel wat commotie (zie inleiding).

In 2007 ondergaat het stationsgebouw van Sinaai een renovatie. Zoals in de meeste kleine stations is er geen bediening meer. Reizigers kunnen een treinkaartje kopen aan automaten. Het gebouw biedt nu onderdak aan De Zwitserse Treinclub.

### Het munitiedepot van Belsele

In oktober 1938 wordt een project ontwikkeld voor de bouw van een nieuw munitiedepot tussen Sinaai en Belsele. Het Belgische leger heeft hiervoor een locatie uitgekozen ten noorden van de spoorlijn 59 Antwerpen-Gent. Het project omvat de bouw van in totaal 90 bunkers voor de opslag van explosieven.

Het plan voorziet ook in een spoorverbinding die start op het goederenemplacement van het station van Sinaai. Via een scherpe bocht lopen dan twee sporen in noordelijke richting, tot net voor het gehucht Gouden Leeuw, over een afstand van 1.400 meter. Kort voor het eindpunt moeten een wisselverbinding tussen de twee sporen en een extra zijspoor van 450 meter worden aangelegd.

Drie andere sporen, 400 tot 750 meter lang, vertakken zich en lopen westwaarts naar andere munitiebunkers. Ook is er een kort spoor gepland naar een loods voor twee locomotieven. De totale baanlengte bedraagt 4.800 meter. Het project wordt goedgekeurd in januari 1940, maar wordt nooit uitgevoerd door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

### Spoorlijn 56 Sint-Niklaas (West)-Dendermonde

De Belgische Staatsspoorwegen opent op 3 juni 1875 de spoorlijn 56 Sint-Niklaas-Dendermonde. Deze lijn is van zuiver lokaal belang en wordt voor zowel passagiers- als goederenvervoer gebruikt. De aanleg gebeurt in twee fasen: in 1875 legt men het traject tussen Dendermonde en Hamme aan, en twee jaar later volgt het baanvak van Hamme tot Sint-Niklaas. Tussen Grembergen en Dendermonde maken reizigers gebruik van de lijn Dendermonde-Lokeren.



Lijn 56



Lijn 56 stationspersoneel

Het beginpunt van spoorlijn 56 is het station Sint-Niklaas-West op het Westersplein, naast het bedrijf Scheeders-Van Kerchove. Het station krijgt de naam *de Dendermondse statie*. Hiermee heeft Sint-Niklaas een tweede reizigersstation naast het bestaande hoofdstation 'Waas' aan het Stationsplein. Met de overname door de Belgische Staat op 1 januari 1907 wordt alle reizigersverkeer geconcentreerd in het hoofdstation aan het Stationsplein. Deze spoorlijn loopt ook door Belsele, met een station in Belsele-Dorp, om vervolgens onder het viaduct van de N70 verder te lopen richting Waasmunster. Om een vlak spoortraject te bekomen moet men doorheen het huidige speelbos Mierennest een spoorbedding graven. Ook nu is deze uitgegraven spoorbedding nog duidelijk zichtbaar.





Spoorlijn 56 blijft officieel in gebruik tot 2 juni 1957; daarna komt er een vervangende busdienst. Ongeveer tien jaar later worden de sporen in Belsele opgebroken. De bedding en de grond, met het omstreeks 1970 opgetrokken station in Belsele-Dorp, worden twee jaar later verkocht aan de gemeente Belsele en bij de fusie in 1977 overgedragen aan de stad Sint-Niklaas.

Het station Sint-Niklaas-West kent vanaf 2 augustus 1970 nog een tijdelijke heropleving als kopstation voor de treinen richting Gent. Het spoorverkeer naar het hoofdstation van Sint-Niklaas is tijdens de bouw van het spoorviaduct onderbroken. Op 28 mei 1972 wordt het nieuwe spoorviaduct in gebruik genomen en dit betekent het definitieve einde van station Sint-Niklaas-West.

### Station Belsele

Dit station, ook wel de *Dendermondse statie* genoemd, is gesitueerd in de huidige Hulstendreef aan het kruispunt met Belsele-Dorp en de Rozenlaan.

Op een prentkaart is links van het station en vlak aan het spoor het petroleumdepot van de *Petrolifère Nationale* te zien. Via dit petroleumdepot wordt brandstof geleverd voor de straatverlichting. De brandstof wordt aangevoerd met ketelwagens langs het spoor en vervolgens via een pijplijn rechtstreeks van het station naar verschillende reservoirs gepompt. Van hieruit zorgen zogenaamde *petrolmannen* met paard en kar voor het verdere transport van de petroleum voor de verlichting. Het petroleumdepot is actief van 1897 tot 1906.

Naast het station is er ook een overweg met een kleine bareelwachterswoning voor de bareeldraai(st)er die verantwoordelijk is voor het openen en sluiten van de overweg.

uurregeling spoorlijn 56

56 Dendermonde — S <sup>t</sup> Nicolaas   Termonde — S <sup>t</sup> Nicolas		371	373	375	377	381	383	385	387		
K.		♠									
0	Dendermonde. — Termonde . . . . D.	—	6.49	8.56	11.33	14.15	15.20	18.18	20.40	—	—
3	Grembergen. . . . .	—	6.57	9.4	11.41	14.23	15.28	18.26	20.48	—	—
6	Grembergen-Moerzeke . . . . .	—	7.3	9.10	11.47	14.29	15.34	18.32	20.54	—	—
10	Hamme. . . . .	6.20	7.10	9.17	11.54	14.35	15.41	18.39	21.1	—	—
12	Sombake. . . . .	6.25	7.15	9.22	11.59	—	15.46	18.43	21.6	—	—
14	Waesmunster. . . . .	6.32	7.20	9.27	12.4	—	15.51	18.48	21.11	—	—
17	Belcele . . . . .	6.41	7.27	9.34	12.11	—	15.58	18.55	21.18	—	—
21	S <sup>t</sup> Nicolaas (West) — (Owest). . . . .	6.48	7.34	9.41	12.18	—	16.4	19.2	21.25	—	—
22	S <sup>t</sup> Nicolaas (Waas). . . . . A.	6.51	7.37	9.44	12.21	—	—	19.5	21.28	—	—

♠ Donderdags. Stopt te Waesmunster (Biestraat) te 6.28 en te Belcele (Waterschoot) te 6.37.      ♠ Jeudi. Arrêt à Waesmunster (Biestraat) à 6.28 et à Belcele (Waterschoot) à 6.37.

100      TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE G. PIQUART.

Enkele jaren later wordt het station verbouwd en groter gemaakt maar desondanks kan men er voor de aankoop van treinkaartjes nog steeds niet terecht, maar wel in de nabijgelegen herberg Het Wachtlokaal. Daar kan men niet alleen treinkaartjes kopen. Het is ook een plaats voor het verhandelen van smokkelwaar die vervolgens via het spoor ter bestemming wordt gebracht.



Bareelwachterswoning naast Station Belsele.

Wanneer in de jaren 1950 zowel het aantal reizigers als het goederenverkeer verder afneemt, besluit de NMBS om de spoorlijn Sint-Niklaas-Dendermonde op te doeken en te vervangen door een autobusdienst. Iets wat in die periode wel vaker gebeurt. Op 2 juni 1957 rijdt de laatste reizigerstrein op deze lijn en 12 jaar later, in 1969, worden de sporen opgebroken. Op de foto's uit 1969 (genomen door José de Nil) is het station Belsele te zien enkele maanden vóór de afbraak van het gebouw. Een deel van de vroegere spoorlijn wordt later omgevormd tot fietspad.

Station Belsele 1969: Sint-Niklaas - Dendermonde





OW De Valk aan de Moortelhoekstraat in Belsele, voormalige overwegwachster Yvonne Bressinck aan haar vroegere werkplek in 1982



### Stopplaats Valk

Deze stopplaats wordt geopend op 4 augustus 1930 en ongeveer tien jaar later alweer gesloten. De halte bevindt zich ter hoogte van de Moortelhoekstraat in Belsele, aan overweg 35 langs spoorlijn 59 Antwerpen-Gent. Deze stopplaats kent een merkwaardige geschiedenis. In de 19de eeuw liggen in Sint-Niklaas spoorlijn 59 Antwerpen-Gent en spoorlijn 56 Sint-Niklaas-Dendermonde naast elkaar. Deze lijnen hebben niet alleen een verschillende spoorbreedte maar ze worden ook door twee verschillende maatschappijen uitgebaat. Spoorlijn 59 is in handen van de *Chemin de fer d'Anvers à Gand*, terwijl lijn 56 wordt beheerd door de *Chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas*.

Spoorlijn 56 eindigt in het station Sint-Niklaas-West waar de treinen van spoorlijn 59 niet stoppen. Dat heeft te maken met de slechte verstandhouding tussen beide spoorwegmaatschappijen. Aangezien er geen stopplaats is voor de reizigers afkomstig uit Dendermonde, besluit men een halte te bouwen ter hoogte van de Moortelhoekstraat: stopplaats Valk. Er is geen enkele schuilmogelijkheid voor de reizigers voorzien, enkel een kort perron naast de overweg. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog stoppen hier geen treinen meer, hoewel de stopplaats wel nog tot 1943 in het spoorboekje vermeld staat. Na de oorlog wordt de halte niet meer heropend. De overweg aan de Moortelhoekstraat wordt wel beveiligd door een overwegwachster. Deze taak is jarenlang uitgevoerd door Yvonne Bressinck.

### ONTSPORING BELSELE EN SINAAI

Op 8 mei 2019 doet zich een ontsporing voor van een goederenwagen waarbij heel wat schade wordt aangericht aan de spoorinfrastructuur. Deze goederenwagen, die gelukkig geen gevaarlijke stoffen vervoert, komt van Antwerpen-Noord en is op weg naar Gent-Zeehaven. De wielas van een van de goederenwagens breekt als gevolg van corrosievorming waardoor de wagen ontspoord.

De wagen kantelt echter niet waardoor de treinbestuurder niet meteen beseft wat er gaande is. De trein stopt bijgevolg pas 4 kilometer verder, wanneer hij het station van Sinaai al voorbijgereden is. Daardoor wordt veel schade aangericht aan het afgelegde spoortraject. In het station van Sinaai raken alle boordstenen beschadigd en de kiezelstenen tussen de sporen worden op het hele traject alle richtingen uit geprojecteerd. Ook afsluitingen van woningen en auto's worden hierdoor beschadigd.



Ontspoorde trein



Schade staion Belsele





## Vliegfeest op De Kouter

15 juni 1930

1930 is een jubeljaar want België bestaat 100 jaar en dat moet op een bijzondere manier gevierd worden. De zon schijnt. Het is kermis in het dorp. Kortom, het belooft een prachtige dag te worden. Enkele maanden geleden heeft de burgemeester een aanbod gekregen om mee te werken aan een vliegfeest. Hij twijfelt even maar aanvaardt het aanbod. Dat de gemeente 2% van de inkomgelden kan krijgen, haalt hem wellicht over de streep. Het zijn de gloriejaren van de bemande luchtvaart. Mensen kijken nog met bewondering naar vliegtuigen en piloten halen acrobatische toeren uit met hun vliegmachines. Dat gebeurt op deze kermisdag ook. Kijk eens goed naar de affiche hieronder.

Piloot Maurice Peetermans maakt kunstige zwenkingen met zijn vliegtuig waarbij ballonnetjes stuk geprikt worden. Er is een indrukwekkende luchttrapeze-oefening door Vadime. Deze Russische luchttrapezevlieger is vastgemaakt aan een trapeze onder de vleugels van een vliegtuig. Vanuit die positie plukt hij de vlaggen die op de grond geplant zijn. Serge, een andere Russische luchtacrobaat, voert kunstjes uit, staande op de vleugels van het vliegtuig. En Denise Mercier, een gratievolle en jeugdige 'valschermdaalster', springt uit het vliegtuig met een parachute.

Aangezien hun wijk afgesloten wordt, krijgen de 121 bewoners van de Kouter vrijkaarten. Een buitenkans want voor de arbeidersgezinnen is die 5 frank inkomgeld per persoon een serieuze uitgave. Samen met hen kijken nog 7.500 aanwezigen naar het vlietspektakel. Inderdaad, een zeer groot succes. Burgemeester Van Geeteruyen wil dit in 1931 herhalen, niet meer met Peetermans, maar met een Brusselse firma, aangezien de gemeente nu 20% van de inkomsten kan krijgen.

**GROOT VliegFEEST**  
TE BELCELE  
ZONDAG 15 JUNI TE 3 URE

**PROGRAMMA**  
ZATERDAG  
Aankomst der Vliegtuigen en reizigers-vliegtochten.

**ZONDAG**

3 uur Samenvluchten en « Carroussel aérien ».  
3 u. 30 Nederdaling met valschermdoor SERGE, russische vlieger.  
4 uur Vernietiging van luchtballonnen door den vlieger PEETERMANS.  
4 u. 30 Acrobatiën en oefeningen op de bovenste vleugels van het vliegtuig in volle lucht door den acrobaat VADIME.  
5 uur Nederdaling met valschermdoor Mejuffer Denise MERCIER.  
5 u. 30 De beroemde acrobaat VADIME in zijn opneming van vaandels op den grond.

**GARAGE — BUFFET — CONCERT**  
Inkomprijs : 5 Fr. — Vliegtocht : 75 Fr.  
Na het feest Kermis, 1000 appels. — Allerhande volksspelen.

Vliegfeest 1930 flyer

Honderdste verjaring der Nationale Onafhankelijkheid.  
St. Niklaas-Waas -- Lokeren GEMEENTE BELCELE

# GROOT VliegFEEST

Zondag 15 Juni om 3 ure  
te Belcele (Kouter)

door de "Escadrille de Propagande et de vulgarisation aéronautique" van Brussel met de medewerking van het Gemeentebestuur van Belcele.

**Juf. DENISE MERCIER**  
PARACHUTISTE

**VADIME**  
Trapezist vlieger, Equilibrist op de vleugels van een vliegtuig en in zijn nummer voor het wegnemen van vlaggen op den grond.

**SERGE** Russisch vlieger, in zijn indrukwekkende dalingen met PARACHUUT.

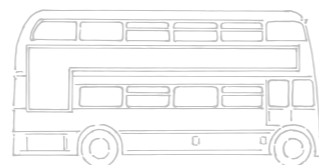
## Vernieling van Ballonnen

**LUCHTDOOPSELS 75 Fr.** **Algemeene Ingang 5 Fr.**  
CONCERT — LUIDSPREKER — GARAGE — BUFFET

AFFICHES LEON BEYAERT-SIOEN COURTRAI



18 KLAP-BAND





21 juli 1931

De burgemeester krijgt een telefoon dat het Vliegfeest op de Kouter niet kan plaats vinden. De mensen van de Kouter lachen zich een krik met die omhooggevallen heren van de gemeente. Zij maken er een liedje over: *De Roode Vogel is gaan vliegen*. Luister naar deze strofe: *Nen Brusschelschen baron, die heel goed vliegen kon, is er met ons centjes van door gegaan, met vreemden bluf en stoef, maar drinken op de poef. Zij zijn toch zoo braafjes, men liet ze maar begaan. 't Bestuur verdient een pluim, dat zijn toch mannen met kruim. 't Wordt tijd dat die kerels gezet zijn op pensioen, zij missen keer op keer, en sukken meer en meer. 't Is altijd 't zelfde van "ik kan er niet aan doen".*

**BELCELE**

**De Roode Vogel is gaan vliegen**

Verleiden naar lichte vliegfeest optreden. Veel volk, veel soring goede zaken. Dit jaar nu het gemeentebestuur zich de zaak eens aantrekken, met uitnodiging van alvorens niet waardig genootschap werd hervonden, van de oomsamen deed uit te maken 't jaar bij de gemeentebestuur behouden en een lichte vliegfeest worden, daar een 20% van de goede gemeente voorafzagen. Woudschone, aantrekkelijk en 't spelletjes waard als alles uitveel lichte verleden jaar. De meesters hangen reeds lichte op een vliegfeest.

De bewoners mochten dus gerust werken en leven, alsmen zoo d'ing betaald worden. Het viel van den heer nu wel moeit opleveren. Waarschijnlijk stichtte hij het in gang zetten des feestes was niet soodig. Het aandeel des gemeentebestuur althans bij het indragen der uitnodigingen evenwel. Alles moest nu naar Brussel vermaakt het feestmoment de verantwoordelijkheid niet wille dagen. Want die heren van Brussel waren delige heren, ze hadden hun leve d'ingten mogelijk te hebben verzoeken om te komen, en vooral te spreken Fransch, nege?

Nu de centjes verstreken waren, langens onze vrede vaders ons letter beest van de wakkelijkheid. Gelukkig was daar nog de Roode Vogel, en dat was na nog de enige waarborg. Daar nu in alle geval niet gaan vliegen. Men dacht reeds aan de afzettingen in loopgevaren om hem te bedwingen te houden.

Maar althans, dat waren maar dromen. De Brusschelsche heren verzoeken dat de roode vogel moest gekend worden. Zij kon noch moeit verzoeken dat op bevel van den dekdagige en die nu morgen komen. Men ging naar 't stadhuys om de laatste regelingen te treffen met het komint op Zondag 17 Juli. Maar lie... lie... De roode vogel was gaan vliegen. Een schiedschicht veldde het dus vergedong van stadhuys. Een heer van belang Als een ontpleging. En de vrede vaders naar lichte om den lichte vaders van hun roode vlieger, wetsloer, na te redden. 't veldde effect als bij de Hengstvaart op den Ollberg.

Somsd'ing die schuldschetsen. 't Verweert, v'gemaakt onder loding van 't gemeentebestuur. Wat haat het den put te vullen als 't half verdronken is. 't Valt nu te zien of er een vel aan den heer of aan den lat tal zijn, en of er de goede herenve kinkende schuldschetsen met nog een zinnen aan zijn voor de kosten.

't Schiedt dat er niet mag gelachen worden. Wij zullen dus maar lichte zingen. Volgend lied is gemaakt om de moevolste penchtige dood van onze lichte te v'gervolgen. Laat het ons aachtelen nu volk boest op de wijze van:

**Daar hangt de Pekteling out**

<p><b>I</b></p> <p>Ze koomen uit de stad En noeren sich hier uit Die twaalf in hande die zijn van ons becoend Gien schiedt al v'gervolgen Dat woudt a w'el gend De wouden te koomen met v'gervolgen inder hand Een of niet moevol De haan tal w'el becoend 't nu in handen van kerels met v'gervolgen De haan lichte op de bank Verboden string er om te lachen zoo ge dank</p>	<p><b>II</b></p> <p>Nen Brusschelschen baron Die heel goed vliegen kon Is er met ons centjes omkling van door gegaan Met vreemden bluf en stoef Maar drinken op de poef Zij zijn toch zoo braafjes, men liet ze maar begaan 't Bestuur verdient een pluim Dat zijn toch mannen met kruim 't Wordt tijd dat die kerels gezet zijn op pensioen Zij missen keer op keer En sukken meer en meer 't Is altijd 't zelfde van "ik kan er niet aan doen."</p>
---	---

**REFREIN**

Doe lang een Brusschelsche vliegfeest  
Die haan van een d'ing dat bekijkt het veel te lichte gaten  
Oen schoone kluiten zijn naar ander oorden  
Ze hadden maar bijde hem moeten kooeden  
Zie nu dat hangen te de lichte  
Terwijl ons arme kerels te bekijkt met een zucht  
Laat ons wat sapper s'p' bij 't volgend jaark'ach lichte  
Die Fransche v'gervolgen v'gervolgen om het name.

Vliegfeest 1931 liedtekst

Nacht van 10 mei 1940

Het Duitse leger is België binnengevallen en het Belgische leger probeert zijn vliegtuigen te evacueren naar geheime hulpvliegvelden. Een konvooi van elf vliegtuigen is op weg naar de Kouter maar onderweg wordt één vliegtuig neergehaald. Aangezien het geheime vliegveld van de Kouter ontdekt is, vliegen de overblijvende vliegtuigen verder en wordt dit vliegveld dus niet gebruikt. Eén van de evacuerende piloten is Maurice Peetermans die met een beschadigd vliegtuig toch op zijn bestemming geraakt. Kwam de tip om de Kouter als geheim vliegveld te gebruiken van hem?

5 oktober 1947

Op de Kouter vindt opnieuw een Vliegfeest plaats. Dit keer is het vooral gericht op formatievluchten met verschillende toestellen. Het wordt opnieuw een groot succes.

20 juli 1948

De burgemeester krijgt telefoon dat het voorziene Vliegfeest van 20 juli niet kan doorgaan. Of hoe de geschiedenis zich soms herhaalt.

De voorziene Reusachtige vliegmeeting van October verleden jaar, op het VLEGVELD Sterreken St Niklaas, gaat nu door **Zondag 5 October te 2 u.**

op het oud Vliegveld te

**BELSELE**



**GROTE**

**VLEGMEETING**

Acrobaties door verschillende internationale luchtacrobaten, formatievliegen en demonstraties met de nieuwste vliegtuigtypes.

**LUCHTDOPEN** voor iedereen aan 200 fr. **Zaterdag vanaf 3 u.**  
**INKOMPRIJS 20 fr.** **Zondag vanaf 10 u.**  
**Maandag vanaf 10 u.**





## De corbillard of de geschiedenis van het lijkvervoer

Een luguber onderwerp? Integendeel: doodnormaal en zeer belangrijk! Want respect voor het dode lichaam is een wezenskenmerk van de mens. Iedere mens maakt in zijn leven meerdere keren gebruik van het lijkvervoer om gestorven verwanten, vrienden, dorpsgenoten... en uiteindelijk ook zichzelf naar de laatste rustplaats te brengen. De Gallo-Romeinse bewoner van de villa in het Steenwerk, de christelijke middeleeuwer, de ongelovige vrijdenker in de 20ste eeuw, allemaal worden ze naar een plaats gebracht waar een afscheidsplechtigheid wordt gehouden. Daarna worden ze naar het urneveld of kerkhof gebracht waar ze hun laatste rustplaats vinden.

Het vervoer van het dode lichaam naar de laatste rustplaats moet op een respectvolle manier gebeuren. Eeuwenlang gebeurt dit met een lijkbaar: een draagberrie, meestal bekleed met een zwarte doek, waarop het lichaam van de overledene ligt en die gedragen wordt door familieleden. In de 19de eeuw maakt de Belgische overheid de gemeente verantwoordelijk voor het lijkvervoer en voor de inrichting van een kerkhof, gelegen buiten de dorpskern. Er verandert weinig in Belsele: de lijkbaar blijft in gebruik en personen worden nog altijd begraven op het oude kerkhof rond de kerk.

In 1923 wordt het nieuwe kerkhof in de Kerkstraat in gebruik genomen. Omdat dit nieuwe kerkhof verder van de kerk ligt, besluit de gemeente een lijkkoets te kopen. Met de lijkkoets wordt het lichaam opgehaald, naar de kerk gebracht en daarna naar het kerkhof. Deze lijkkoets, later de kleine corbillard genoemd, wordt getrokken door één paard. De familie kan echter ook nog voor de lijkbaar kiezen. Enkele jaren later, in 1943 onder de Duitse bezetting, voert de gemeente het verplicht gebruik in van de gemeentelijke corbillard. In 1948 koopt de burgemeester (en moet de gemeenteraad dat na de aankoop goedkeuren!) een tweede, grotere lijkwagen: *tweedehands en heel voordelig*. Deze grote corbillard kan getrokken worden door twee paarden. Beide corbillards worden gestald in het rusthuis; de koetsier, een gemeentearbeider, is ook klusjesman in het rusthuis.

In Puivelde blijft men de lijkbaar gebruiken tot in 1954. Doodnormaal volgens de Belselenaren want de afstand van de kerk naar het kerkhof is immers niet zo groot. Het is een van de frustraties van het gehucht Puivelde tegenover de gemeente Belsele. Boze Puiveldenaren zorgen ervoor dat vanaf 1954 de corbillard gebruikt kan worden in Puivelde. Ook de vergoeding voor de Puiveldse grafmaker wordt vanaf dan gelijkgeschakeld met die van zijn Belseelse collega.

Voor het gebruik van de corbillard geldt een gebruiks- en tariefreglement waarin het bestaande klassenverschil zeer duidelijk tot uiting komt: arme mensen kunnen de corbillard kosteloos gebruiken; rijkere mensen kunnen kiezen voor vervoer 1ste of 2de klasse. Bij 1ste klasse vervoer wordt de *lijkwagen in beste gewaad, getrokken door een paard bekleed met een zwart dekkleed en koppluimen, hij is van al de draperijen en versieringen voorzien, de vier lantaarnen zijn aangestoken*. In de tweede klasse is de



Begrafenisstoet Kerkstraat (ingekleurd)

lijkkoets alleen bekleed met een effen zwart gewaad en heeft het paard geen bijkomende versieringen; de vier lantaarns zijn wel aangestoken.

In 1959 komt er een verfijning en wordt de koets bij een 1ste klasse begrafenis getrokken door twee paarden en in 2de klasse slechts door één paard. In 1957 komt er nog een nieuw element bij en mag een familie vragen om de *gebruikelijke religieuze zinnebeelden* (= het kruis op de koets en op de bekleding) al dan niet te gebruiken.

Vanaf 1959 wordt de Commissie van Openbare Onderstand (het latere OCMW) ontheven van de verplichting het lijkvervoer te organiseren en bepaalt de gemeente dat het lijkvervoer voortaan per auto moet gebeuren. De lijkwagen moet *zwartgekleurd zijn met versiering in chroomijzer. De carrosserie moet voorzien zijn langs de binnenzijde van een zwarte stoffering in laken versierd met zilveren galon en zwarte franjes. Langs de buitenzijde aan de vier hoeken met elektrische lichten in chroomijzer en op het dak een kruis, eveneens in chroom, voor de godsdienstige begrafeningen. In de wagen zal een draagberrie op schuiflatten voor handen zijn om de lijkstap te verhandelen [...]* De lijkstap zal in de wagen steeds bedekt zijn door een doek in zwart lakenstof waarop een kruis met zilveren galon is geborduurd; bij burgerlijke begrafeningen is het enkel een zwart baarkleed met zilvergalon omzoomd zonder kruis... en wordt dit baarkleed vervangen door de nationale driekleur bij de begrafenis van oudstrijders. Het personeel is verplicht in het zwart gekleed en draagt een zwarte kepie.

Ook bij het gebruik van de lijkwagen blijft het klassenverschil spelen en worden er verschillende prijsklassen gehanteerd. In 1960 komt er een openbare aanbesteding, waaruit Albert Van Dael uit Sint-Niklaas als beste bieder komt. Zijn bod is goedkoper dan van Petrus de Beule uit Belseledorp. Van Dael blijft het lijkvervoer in Belsele verzorgen tot de gemeentelijke fusie met Sint-Niklaas.





## DEEL 2: VERHALEN

### Dhollandia: hoe het begon

In een brochure met verhalen over vervoer kan de firma Dhollandia niet ontbreken. Strikt genomen zijn laadkleppen geen vervoersmiddelen, toch hoort dit bedrijf hier thuis want zoals het gezegde luidt: *Waar men gaat langs Vlaamse wegen, komt men* [in dit geval niet Maria maar] ... *de laadkleppen van Dhollandia tegen.*

De geschiedenis van Dhollandia begint meer dan 50 jaar geleden. Omer Dhollander, oprichter van het bedrijf, is bezeten van techniek. Omer is geen grote prater. Overal waar hij komt, zit hij stillerjes allerlei technieken te bestuderen. Hoe werkt dit? Kan dat worden verbeterd? Kan ik dat zelf maken?

Naast zijn werkuren begint hij wagens voor de landbouw in elkaar te lassen. Dat doet hij in zijn garage in de Gentstraat. Als een wagen bijna klaar is, roept hij zijn vrouw Maria en de burens om de wagen naar buiten te duwen en op de oprit te keren. Daarna kan hij hem in zijn garage verder afwerken.

In 1968 beslissen Maria en Omer om op zelfstandige basis te beginnen werken. Dat is de start van Dhollandia. Elke frank die Omer verdient met het lassen van allerlei wagens wordt in een loods met bijhorende machines geïnvesteerd. Deze loods staat nog steeds in de Gentstraat, naast de garage waar het ooit allemaal begon. Als snel ontwikkelt Omer nieuwe technieken om laadkleppen te bouwen. Vaak ligt hij 's nachts te piekeren om een oplossing te zoeken voor een technisch probleem. Hij staat dan op om op een stuk papier of karton enkele schetsen te maken.



Omer Dhollander aan kiewagen

Kort na de start van Dhollandia gaat Omer naar een vakbeurs in Duitsland om een nieuwe machine te kopen: de M4 automatische draaibank. Hij heeft deze machine als eerste in België. De productie van laadkleppen komt daarna in een stroomversnelling. Het bedrijf groeit en er komen meer mensen en machines bij. Omer ontwikkelt ook nieuwe types laadkleppen. In het begin is het moeilijk om goede technici en tekenaars te vinden want Nobels-Peelman en Scheerders-Van Kerchove uit Sint-Niklaas betalen meer voor technisch geschoold personeel.



Omer in overall



Omer en Maria

Dhollandia heeft de tijdsgeest mee. Gestart in 1968 maakt het bedrijf de enorme economische groei in Europa mee. Aangezien Omer geen andere taal dan het Nederlands spreekt, beperkt de afzetmarkt van de laadkleppen zich tot België en Nederland. Maria en Omer stimuleren hun kinderen dan ook om andere talen te studeren. Zo komt later de internationale doorbraak van Dhollandia op gang.

De rol van Maria in het bedrijf mag zeker niet onderschat worden. De eerste jaren werkt zij volop mee in de fabriek. Talloze plateaus van laadkleppen heeft zij opgeschuurd met schuurpapier. Ondertussen houdt zij een gezin met twee kinderen, Jan en Nancy, draaiend. Gelukkig kan zij rekenen op de hulp van de burens. Zonder hun medewerking is dit leven niet houdbaar. De burens klagen ook nooit als de elektriciteit in hun huis weeral begint te knippen. Ze weten dat Omer dan aan het werk is en dat de machines te veel stroom verbruiken.

Het succes van dit bedrijf vat de oudste zoon Jan mooi samen in zijn dankwoord tijdens de viering van 50 jaar Dhollandia. Wat we nu met dure woorden omschrijven als 'disruptief denken' of 'out of the box' denken, heette toen gewoon vanuit een eigenzinnig idee, spaarzaam, en met niet aflatende inzet ondernemen.

#### Enkele cijfers

- Meer dan 50 jaar ervaring.
- Nummer één in Europa.
- Productie van 50 000 laadkleppen per jaar (2018).
- Meer dan 750 000 laadkleppen sinds de start (2018).
- Productie in 5 landen.
- Laadkleppen met een hefvermogen van 150 kg tot 9.000 kg.
- Hydraulische rampen van 500 kg tot 32.000 kg.
- Meer dan 90% van de componenten wordt in de eigen fabrieken vervaardigd.
- 150 verschillende types laadkleppen met meer dan 1.200 opties.
- Professioneel netwerk in zes werelddelen in meer dan 70 landen.



## Garage Van den Keybus: traditie, kwaliteit en service

Het is 1965. Doelenaar Karel Van den Keybus en zijn echtgenote Godelieve Ongenaert (uit Verrebroek) ruilen hun garage in Gent in voor een garage met tankstation in Belsele, gelegen aan de splitsing Belseledorp\* en Lokerse Baan. Ze nemen de garage (wat de vrachtwagens betreft) over van Van Kasteren, een verdeler van DAF-auto's. Karel Van den Keybus en zijn twee mecaniciens bouwen de garage verder uit. De zaken gaan goed en Karel besluit om zijn bedrijf uit te breiden.

Karel Van den Keybus koopt een groot stuk grond in de Hulstendreef en begint in 1969 met de bouw van een heel grote garage voor de verkoop, het onderhoud en de herstelling van DAF-vrachtwagens. Het mag duidelijk zijn dat Karel heel goed over zijn te bouwen garage heeft nagedacht, want anno 2023 is er niet echt veel structureel aan het oorspronkelijke gebouw veranderd. Ondertussen toch zo'n 58 jaar geleden.



Vrachtwagens aan garage

Op de vraag waarom haar vader Karel van personenwagens overstapte naar vrachtwagens, antwoordt Els Van den Keybus dat hij vrachtwagens wellicht een grotere uitdaging vond dan personenwagens. Karel Van den Keybus is immers heel technisch onderlegd. Hij is iemand met ideeën en een visie, misschien of wellicht zelfs te omschrijven als een uitvinder en een beetje technisch ingenieur (zonder het te studeren).

Op 18 september 1971 opent de garage Van den Keybus de deuren als de DAF-vrachtwagenverdelers voor het Waasland.

De garage is uitgerust met de modernste technologie. Er wordt in een tweeploegenstelsel gewerkt, van 6 tot 21 uur, en ook op zaterdag wordt er tot 12 uur gewerkt, wat vrij revolutionair is voor die tijd in de garagesector. Karel Van den Keybus wil immers de beste service leveren en dat betekent zo ruim mogelijk beschikbaar zijn voor de klant, zodat die zo snel mogelijk geholpen wordt. Die service geldt ook voor DAF-chauffeurs, uit welk land ze ook komen, die 's nachts in panne staan. Deze chauffeurs contacteren een internationaal DAF-callcenter dat dan op zijn beurt de DAF-garagist contacteert die het dichtste bij de plaats van de motorpech woont.

Het personeelsbestand bedraagt op dat moment 30 personen: mecaniciens, verkopers en bedienden. De personeelsleden worden zoveel mogelijk uit de jonge mannenbevolking van Belsele gerekruteerd. Velen blijven voor jaren bij Van den Keybus werken. Hij is een goede werkgever en heeft een groot hart ook voor wie het moeilijk heeft. Karel Van den Keybus is dan ook een graag geziene persoon in Belsele.

Het gezin woont aanpalend aan het bedrijf. De band tussen de familie Van den Keybus, het personeel en de klanten is hecht. Er wordt hard gewerkt maar de sfeer is gemoedelijk. Karel Van den Keybus werkt dag en nacht en dochter Els is als kind al overdag (buiten de schooluren) meestal in de garage te vinden. Els kent dan ook zowat elk personeelslid. Vergeet niet dat in die tijd de personeelsleden op vrijdag hun loon cash in een enveloppe uitbetaald krijgen.

Karel Van den Keybus droomt verder en hij wil autobussen ontwerpen. Hij gaat op prospectie naar Amerika om daar de nodige knowhow op te doen. Hij kan zijn droom echter niet waarmaken, want in 1980, kort na zijn terugkeer, overlijdt hij na een auto-ongeval. Karel laat een echtgenote, vier dochters, Hilde, Els, Katrien en Caroline (dochter Els is op dat moment 12 jaar) en een bloeiend bedrijf na.

Met de steun van Jozef Van den Keybus, broer van Karel, en het trouwe personeel neemt de weduwe Godelieve Ongenaert het bedrijf in handen. Els benadrukt dat de meeste personeelsleden na de dood van Karel zijn gebleven uit loyaliteit voor de overledene en geloof in de toekomst van het bedrijf. Karel Van den Keybus was dan ook een charismatische persoon. Godelieve en Jozef zetten de lijnen uit en Godelieve neemt ook de financiën voor haar rekening. Er dienen zich moeilijke jaren aan. De algemene economische crisis zorgt ook voor een crisis in de transportsector en leidt tot ontslagen bij Van den Keybus.

In 1989 wordt Els bestuurder en met haar moeder achter zich, leidt zij het bedrijf. Ze is dan pas 21 jaar. Het is haar eigen keuze om in het bedrijf te stappen. Els heeft secundair onderwijs gevolgd aan Onze-Lieve-Vrouw-Presentatie in Sint-Niklaas om daarna drie jaar hoger onderwijs te volgen aan het Hoger Instituut voor Bedrijfsopleiding in Gent. Ze volgt ook nog een jaar privéles mechaniek. Els is een gedreven vrouw en ze staat haar mannetje in het mannenbastion van de garage. De start is moeilijk omwille van de crisis maar door hard te werken komt het bedrijf er bovenop. Elke dag is anders, elke dag kent zijn uitdagingen. Voor Els staan efficiëntie, rentabiliteit en de zorg voor het personeel voorop.

In 1989 koopt Van den Keybus 3.300 vierkante meter extra industriegrond aan waarop tweedehandsvrachtwagens te koop worden aangeboden. In 1993 doet zich iets vreemd voor. DAF is verwickeld in een faillissement en toch blijft Van den Keybus DAF-vrachtwagens verkopen alsof er niets aan de hand is; de loyaliteit van de klanten is heel sterk aanwezig!

In 1995 trouwt Els met Michel Beekman, een heel gedreven techniek, die zelf ook een garage heeft gehad. Els en haar echtgenoot nemen in 1997 de zaak over. Ze werken hard en Van den Keybus blijft groeien. De verkoop van vrachtwagens en de jaarlijkse omzet stijgen aanzienlijk. Ook het aantal personeelsleden groeit.







Plechtige opening

Deskundig personeel is het dat regelmatig extra vorming krijgt om op de hoogte te blijven van de snelle evolutie in de vrachtwagensector.

In 2008 wordt Van den Keybus uitgeroepen tot 'de beste dealer van het jaar'. Elk jaar wordt er een van de Belgische DAF-dealers uitgeroepen als beste dealer, waarbij wordt gekeken naar investeringen, financiële draagkracht, personeeltevredenheid, klantentevredenheid enz. De successen blijven niet uit; Els Van den Keybus verkoopt als eerste in Europa de eerste DAF LF hybride in 2011.

Het stokpaardje van deze garage is en blijft: zeer goede service bieden en daarvoor is zeer goed personeel nodig en is de juiste aanpak vereist. Van den Keybus is nog steeds de enige DAF-dealer die maar één merk vertegenwoordigt en op één locatie alles zorgvuldig onder controle houdt. Van den Keybus wordt ook servicepartner van 'Wabco' en van 'Schmitz Cargobull', waarvoor ze ook de service voor trailers verzorgt.

Het vijftigjarig bestaan wordt groots gevierd in 2012. Els vindt het belangrijk dat er regelmatig gefeest wordt. Goed feesten verstevigt de band met het personeel en de klanten. Marie, Jules en Alice Beeckman, de kinderen van Els en Michel, besluiten een eigen levenspad te kiezen en zullen dus de zaak niet overnemen.

In 2018 wordt Van den Keybus verkocht aan de Truck Trading Group. De naam blijft behouden, want die naam en het team staan nog steeds garant voor traditie in kwaliteit en service. Els stapt dit jaar uit de zaak. Het bedrijf is heel fier deel te mogen uitmaken van de zeer sterke Truck Trading group en is daardoor opgewassen tegen de heel sterke concurrentie dat er in het Waasland nog steeds heerst.

[www.ttvandenkeybus.be](http://www.ttvandenkeybus.be)

## Diana Cars: de geschiedenis van een busvervoerbedrijf

In september 1934 gaan de zaken slecht in de Belgische automobielsector. Het autobedrijf Minerva ontslaat Jules De Deene. Als ontslagvergoeding krijgt Jules twee Minerva's mee. Samen met zijn echtgenote Irena Van De Wouwer besluit hij een autoverhuur- en taxibedrijf op te richten. Enige tijd later koopt Jules De Deene een eerste autobus. Ondertussen wordt Eugeen Peters vennoot in het bedrijf. Samen kopen ze in 1938 een tweede autobus aan. De autobus heeft 32 zitplaatsen en krijgt de naam 'Diana 1'.



Logo Diana Cars

De inspiratie voor de naam 'Diana' vindt Jules De Deene in de fabriek van Jonckheere. Tijdens een van zijn bezoeken ziet hij er 'Jolanda' staan, een prachtige autobus. Omdat Jules een tweeling kent van wie één van de twee meisjes Jolanda heet, beslist hij in een opwelling zijn autobus de naam van het andere tweelingmeisje te geven: Diana.

Zoon Kamiel De Deene is ondertussen ook werkzaam als chauffeur binnen het bedrijf. Tijdens de bombardementen op Antwerpen verhuist het gezin De Deene naar Gent. In de periode van de bevrijding legt de NMBS overal tijdelijke busdiensten in die de treinen moeten vervangen. De maatschappij Diana Cars krijgt op 7 december 1944 een tijdelijke machtiging. Jules De Deene wordt als pachter voor deze dienst aangesteld. De reistijd van Gent naar Antwerpen bedraagt één uur en vijftien minuten.



Kamiel De Deene poseert voor zijn Diana 1 op het Astridplein te Antwerpen.



Diana 2







Bussen in loods

Op 23 maart 1948 wordt de naamloze vennootschap 'Diana Cars nv' opgericht. De maatschappelijke zetel bevindt zich nog steeds in Antwerpen. Met de spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen wordt op 1 september 1947 een overeenkomst gesloten voor een busdienst tussen Sint-Niklaas en Temse.



Groepsfoto met Eugeen Peeters, Jules De Deene, Louis Rens, Leon Verresen, André Paris en Jaak Reyntjens

Tegelijk ontstaat in mei 1948 een nieuwe aanvullende dienst tussen Sint-Niklaas en Eksaarde via de dorpskernen van Belsele en Sinaai. Deze lijn wordt in 1952 later bekend als lijn 357.

Aangezien het Waasland steeds nadrukkelijker het werkterrein wordt voor Diana Cars, wordt begin jaren 1950 begonnen met bouw van een garage, een kantoor en woningen aan de Lokerse Baan 8 in Belsele. De maatschappelijke zetel verhuist van Antwerpen naar Belsele.

Op 4 september 1972 overlijdt Jules De Deene. Zoon Kamiel wordt door de raad van bestuur op 25 januari 1973 aangesteld als bestuurder. De vloot blijft uitbreiden en de Diana 12 komt in maart 1974 aan in Belsele. Op 16 oktober 1981 wordt de echtgenote van Kamiel De Deene - na het overlijden van zakenpartner Eugeen Peeters - benoemd tot bestuurder. Irena Van De Wouwer, echtgenote van Jules De Deene overlijdt op 26 maart 1996. Haar kleinzoon Frank De Deene wordt gedelegeerd bestuurder van Diana Cars.

Op 6 januari 2000 wordt Diana Cars verkocht aan de Groep Waaslandia. De maatschappelijke zetel en de bussen verhuizen van Belsele naar Vrasene. Het vroegere garagecomplex wordt overgenomen en omgebouwd door de eraanstaande meubelzaak DEBA

## Transport Van Belleghem

Jozef Van Belleghem woont, zoals zijn vader Cyriel, in de Kleemstraat. Na de Tweede Wereldoorlog ruilt hij zijn paard en kar in voor een tweedehandse legervrachtwagen. Die wordt gebruikt voor het transport van o.a. hun vlas en aardappelen. Omdat hij, naar eigen zeggen, de eerste vrachtwagen in Belsele heeft, vragen kennissen en buurman Frans Van Remoortel hem, om af en toe iets voor hen te vervoeren. Dit stimuleert Jozef om, samen met zijn broer André, een echt transportbedrijf op te starten.

André zorgt vooral voor het onderhoud van de vrachtwagens. Wanneer vervoer in barre winteromstandigheden plaats vindt, dan rijden ze met jute zakken op hun benen om zich tegen de kou te beschermen. Hun vrachtwagen heeft immers geen verwarming. In februari 1969 stopt Jozef met het bedrijf: *Internationaal Transport Van Belleghem* en begint daarna een garage voor vrachtwagens in het industriepark-Noord te Sint-Niklaas. Hij overlijdt in 1992.



De vrachtwagen van het merk Henschel staat voor het gebouw, tussen de Kleemstraat en Puidreef, waar het onderhoud van de vrachtwagens gebeurt. Deze loods is nog te herkennen in de Kleemstraat bij het bedrijf AVEVE.





## Garage Boudewijn: familiebedrijf van meer dan een halve eeuw

Rijd je Belseledorp uit in de richting van Sint-Niklaas? Dan kun je er niet naast kijken. Op de hoek van de Rozenlaan en de Sint-Andriesstraat vind je Garage Boudewijn, een familiaal garage- en depannagebedrijf met een traditie van bijna 60 jaar. De voertuigen op de oprit getuigen er van de dagelijkse bedrijvigheid.

### Van het leger naar de garage

Net zoals veel andere jonge mannen start Boudewijn Stremersch na het beëindigen van de vakschool onmiddellijk met zijn militaire dienstplicht. Die duurt dan nog twaalf maanden. Hij komt terecht in Antwerpen, waar hij instaat voor het onderhoud van de legervrachtwagens én er meteen de stiel van automecanici aanleert. Eens zijn legerdienst voltooid is, gaat hij in 1963 aan de slag als arbeider in de Mercedesgarage Van Laere in Sint-Niklaas. Daar blijft Boudewijn één jaar.

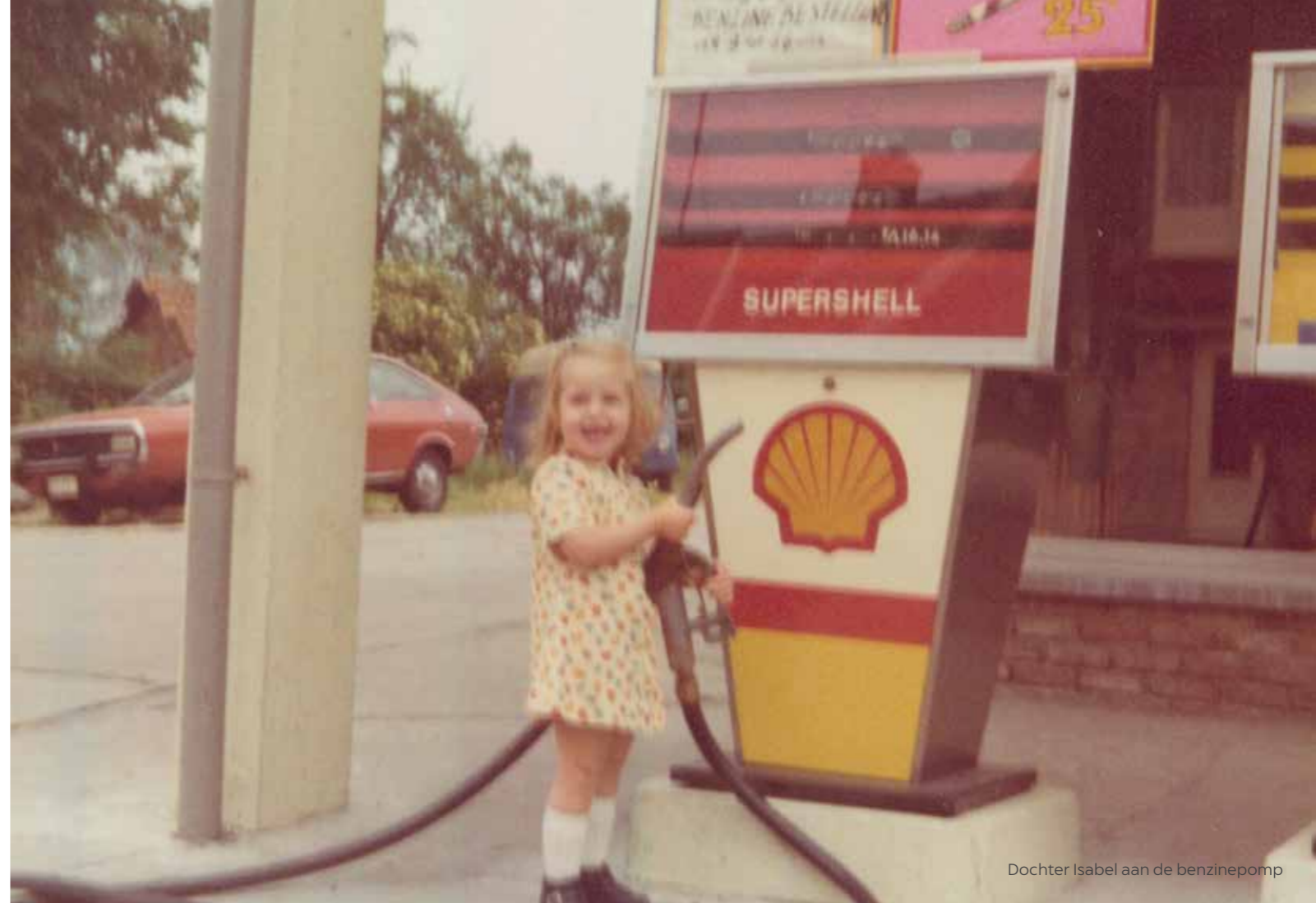
In diezelfde periode bouwt de vader van Boudewijn in Berlare een huis voor sportjournalist en voormalig wielrenner Fred De Bruyne. Die is goed bevriend met Raymond Impanis. Impanis is op dat moment pas gestopt als wielrenner en is inspecteur voor het automerk Skoda. De man brengt hem in contact met de Skodagarage Migdal in Sint-Pauwels en zo kan Boudewijn Skoda-agent worden voor deze garage in Belsele.

Op 1 april 1964 is het dan zover: Boudewijn laat zich inschrijven in het handelsregister als zelfstandig garagist. Hij start zijn activiteiten aan de Rozenlaan 13, rechtover de plaats waar Garage Boudewijn nu gevestigd is. Restanten van zijn eerste smeerput zijn daar nog aanwezig.

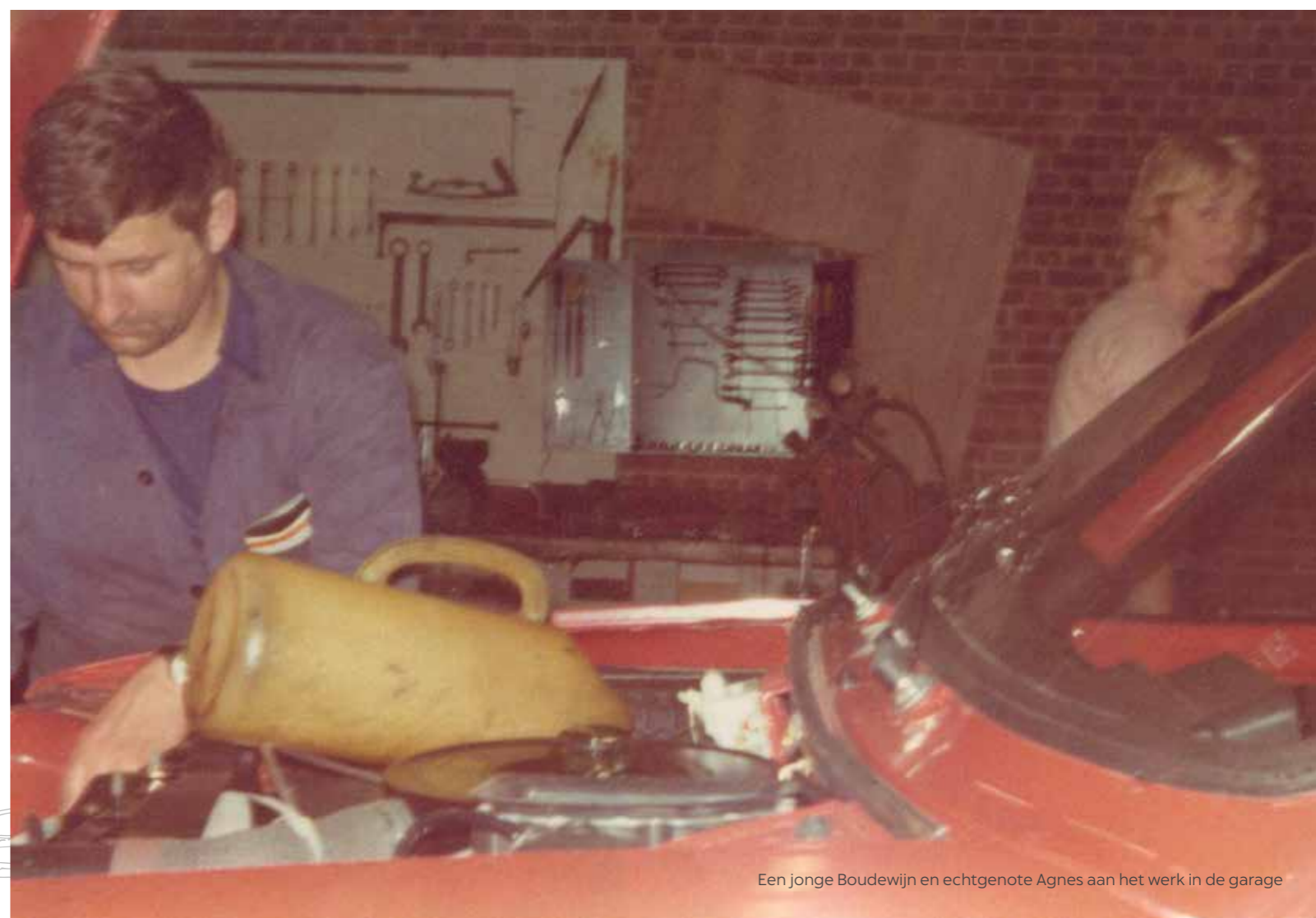
Boudewijn blijft trouwens maar één jaar agent voor Skoda. Zijn agentschap draait zo goed dat er al snel wat wrevel ontstaat met de Skoda-garage in Sint-Pauwels. Boudewijn zoekt andere oorden op en wordt agent voor het automerk Simca (Jacobs), tot hij in 1966 Jan Wuytack ontmoet van de Renault-garage Ideal, toen gelegen in de Plezantstraat, Sint-Niklaas op de plaats waar nu een Aldi-vestiging is. De zaak is snel beklonken en Boudewijn wordt in 1966 agent voor het Franse automerk Renault. Dat zal hij tot vandaag blijven.

### Café wordt garage

Het pand aan de Rozenlaan is snel te krap en in 1972 kan Boudewijn van Henri Boelens het café kopen op de hoek van de huidige Sint-Andriesstraat en de Rozenlaan. Een voorwaarde in de verkoopakte is dat er geen café mag uitgebaat worden, maar een garage kan gelukkig wel. Boudewijn breekt het oude gebouw af en zo komt garage Boudewijn op zijn huidige plek terecht. De activiteiten zijn dan: de verkoop van Renault- en later ook Dacia-voertuigen, het onderhoud en de herstelling van wagens en depannage.



Dochter Isabel aan de benzinepomp



Een jonge Boudewijn en echtgenote Agnes aan het werk in de garage





Serge en zijn zus Isabel in een Renault 4

Ook staan er benzinepompen van Shell, met bediening door Boudewijn en zijn echtgenote Agnes Winters. Eind vorige eeuw verdwijnen die pompen. Het werk moet telkens onderbroken worden als de bel gaat omdat iemand wil tanken en het brengt weinig op. Vooral als iemand laat voltanken en dan tot het besef komt dat hij niet genoeg geld bij heeft. Maar de benzine zit er wel in ...

Dochter Isabel, die vandaag ook in de zaak zit, heeft nog mooie herinneringen aan de periode als kind op het einde van de jaren 1970, wanneer ze met haar grote broer Serge in een verbouwd Fiatje 500 rondcrist op de vroegere spoorwegbedding. Op een dag laat Serge haar de paardenpiste plat leggen door haar rondjes te doen rijden met een autootje. *Hoe moet ik stoppen?*, roept Isabel na een tijdje bezorgd. *Blijf maar rijden*, antwoordt Serge, *je zult vanzelf wel stilvallen als de benzine op is*. En Isabel blijft rondjes draaien.

Ook Boudewijn herinnert zich nog goed een voorval dat zich afspeelt op de vroegere spoorwegbedding. Om de oude spoorwegkeien uit de bedding te halen, is die helemaal omgewoeld. De mulle zandvlakte is na een tijd met overvloedige regen een modderpoel geworden. Een bejaarde vrouw uit de Molenwijk wil langs die weg naar het dorp gaan. Ongeveer ter hoogte van de garage komt ze vast te zitten in de modder. Boudewijn hoort in zijn garage het hulpgeroep van de vrouw die dreigt te verdrinken. Op het nippertje kan hij haar leven redden. Als bedanking brengt ze hem een week later een zelfgebakken cake.

## Serge: de tweede generatie

In 1981 komt met zoon Serge de tweede generatie in het garagebedrijf, eerst op leercontract, nadien ook als zelfstandige. Precies zoals zijn vader krijgt Serge een deel van zijn opleiding – voor zover dat nog nodig is – tijdens zijn legerdienst in Burcht. De zaak groeit en bloeit. Garage Boudewijn onderhoudt en herstelt nu ook een deel van het wagenpark van de Regie der Wegen, Electrabel en De Post. Ook

de depannage-activiteiten nemen gestaag toe. In die periode is de E17 opgedeeld in depannagezones, die netjes verdeeld worden onder verschillende depannagebedrijven. Garage Boudewijn bedient de zone van de oprit Waasmunster tot Lokeren en in de andere richting van Waasmunster tot Sint-Niklaas.

Garage Boudewijn voert ook depannages uit voor verzekeraars en pechverhelplingsdiensten. Een van de contractuele voorwaarden hierbij is dat je binnen de 30 à 45 minuten ter plaatse moet zijn, en dat de klok rond, zeven dagen op zeven. Dat betekent dat iedereen in het bedrijf moet inspringen om te depanneren, ook Isabel. Dat is niet nieuw voor haar, want van jongs rijdt ze al regelmatig mee. Zo komt er op een dag een oproep dat de camionette van Bassie en Adriaan in panne staat. Garage Boudewijn wordt opgeroepen om te depanneren. Isabel wil koste wat het kost meerijden met de takelwagen, in de hoop haar idolen Bassie en Adriaan eens in het echt te ontmoeten. Die krijgt ze helaas niet te zien, hun camionette wel. Interessant detail: de eerste takelwagen van Garage Boudewijn, een Scania uit 1965 rijdt nog altijd rond in Nederland, inclusief de belettering van Garage Boudewijn op de deur.

Als pechverhelper maak je het een en ander mee. Zo komt er een oproep binnen dat er een auto vast zit in 'een putje'. Op de locatie aangekomen is er geen putje of auto te zien, maar ligt er even verder wel een auto ... volledig in een diepe gracht. Soms komen er oproepen binnen van mensen die in paniek zijn omdat er kinderen of hondjes opgesloten zitten in de auto. Maar het zwaarste zijn de oproepen die gepaard gaan met menselijk leed: ouders die om een vervangwagen komen terwijl hun kind meegenomen is met de ziekenwagen en ze in het ongewisse zijn over de toestand ervan, of nabestaanden die komen kijken naar het voertuig waarin hun partner of kind overleden is.

De Scaniavrachtwagen uit 1965 die vandaag nog rondrijdt in Nederland







Drie generaties Garage Boudewijn, van links naar rechts: Volker, Dag, Boudewijn, Agnes, Daan, Isabel.

## Schoonzoon Volker komt in de zaak

Helaas kent de geschiedenis van Garage Boudewijn ook droevige dagen. Als zoon Serge eerst ernstig en ongeneeslijk ziek wordt en daarna overlijdt, komt op 1 januari 2005 schoonzoon Volker Pieters in de zaak. Hij is getrouwd met Isabel en werkt als mecanicien in een Volvo-garage in het Gentse. De overstap van daar naar Belsele is niet meer dan logisch want de garage in Belsele kan alle handen goed gebruiken. Intussen doet ook de elektrische wagen bij Renault zijn intrede. Dat betekent dat garagisten nieuwe technische kennis moeten opdoen en zich continue bijscholen. Volker gaat hiervoor dan ook regelmatig naar het opleidingscentrum van Renault in Drogenbos.

## Derde generatie staat klaar

Tijdens de coronaperiode zijn alle garages verplicht om zes weken dicht te blijven. Alleen het onderhoud en de depannage van prioritaire voertuigen van bijvoorbeeld politie, geneesheren en verpleegkundigen zijn nog toegelaten. Door de coronamaatregelen kunnen geen papieren bewijsstukken ingevuld worden bij pechverhelping. Dat wordt opgelost door een foto van een tevreden automobilist met de duim omhoog naast de nummerplaat van zijn voertuig te maken.

Gelukkig is die moeilijke periode voorbij en kan het bedrijf opnieuw normaal werken. Met Daan, de zoon van Volker en Isabel, staat een volgende generatie klaar om de handen uit de mouwen te steken in het garagebedrijf. Daan volgt momenteel een opleiding elektromechanica in Gent maar is eigenlijk het liefst in en rond de garage in Belsele. Zijn grote droom: met opa Boudewijn naast hem op de passagiersstoel uitrijden met de takelwagen. En ook Daans zus Dag maakt zich klaar voor de toekomst. Zij wil voor handelsingenieur studeren en wie weet binnen enkele jaren haar mama bijstaan in de garage.

## DEEL 3: UITLAAT

### De eerste fiets en de tweede auto in Belsele

In 1894 wordt het eerste rijwielenkwijtschrift (= taksplaat) afgeleverd aan Auguste de Meester (brouwer) en in 1895 volgen Edgard en Octaaf van Damme (de latere burgemeester), Joseph Van de Velde en Ulric Rogman (brouwer).

In Belsele noemt men de eerste fietsers *snelvoetwielrijders* of *trapwielrijders* (gemeenteraad, 1893).

Sooi Van Osselaer is de eerste trotse bezitter van een auto in Belsele. De tweede auto is van de familie Van Geeteruyen. We herkennen op de foto chauffeur Alfons Huys. De foto is genomen net voor de Eerste Wereldoorlog.



De tweede auto

### Oswald Schelfaut

Oswald Schelfaut wordt geboren in 1896 in Belsele. Hij verdient zijn brood op verschillende manieren. Zo werkt hij mee aan de aanleg van de N70, de rijksweg van Gent naar Antwerpen. Om de twee weken wordt zijn *kazieëm* uitbetaald. Hij gaat dan steevast naar *de trappekes* op, het dichtst bijgelegen café. Iedereen noemt dat café: *Bij Jeanne van aan het kapelleken*. Het kapelleken staat er nog steeds. In het café is nu het restaurant Tuana gevestigd. Dochter Irena moet hem tijdig gaan halen van haar moeder. Anders schiet er van het *kazieëm* niet veel meer over.

Ook werkt hij een tijd voor de Petrolifère Nationale. Deze maatschappij heeft een petroleumdepot gelegen aan het station van Belsele aan de lijn Sint-Niklaas-Dendermonde. Petroleum wordt tijdens het interbellum in grote citernes per spoor aangevoerd. Deze petroleum wordt in de *Dendermondse statie* opgeslagen. Jean Burm verdeelt de petroleum. Hij woont in de Hulstendreef, vlak bij het station. De *petrolmannen* brengen de petroleum naar alle uithoeken van het Waasland (in een straal van 20 km). Eerst gebeurt dit met hondenkarren, later met paard en kar. Oswald moet de cafés in Belsele bevoorraden. Hij moet zijn paard geen bevelen geven want het paard kent de weg en stopt automatisch aan elk café.







Zittend: Kamiel Laureys, Jan Burm (depothouder), Kamiel Zaman  
 Staand: August Thibaut, André Burm, Frans Rossaert, **Oswald Schelfaut**, Cyriel Schepens, August Mossu.

## De fiets Van Puyvelde

Vele mensen kennen de 'fiets van Puyvelde'. Hij hangt al jaren in de parochiezaal van Puyvelde als decoratie. In tegenstelling tot wat veel mensen denken, is deze fiets niet van pastoor De Nil (1917-2008). Hij is de parochiepriester van Puyvelde vanaf 1969. Hij doet de meeste verplaatsingen met zijn fiets. Vandaar.



De fiets van pastoor Van Puyvelde

De fiets is van, *what's in a name*, pastoor Georges Van Puyvelde. Hij is pastoor van 1931 tot 1951. Na zijn ontslag als priester om gezondheidsredenen verhuist de fiets naar de kelder bij een Puyvelde-naar. Begin deze eeuw verhuist deze man en zo komt de fiets, als decoratie, in de parochiezaal terecht.

Opvallend zijn de carbuurlamp, de houten spatborden en het ontbreken van een rem. Dit laatste is mogelijk omdat de fiets een vaste aandrijving heeft. Zo kan je door de benen stil te houden afremmen. De fiets heeft ook geen ketting noch tandwielen. De fiets wordt aangedreven door een cardanas. Deze manier van aandrijving is uit de mode geraakt omdat ze meer weerstand geeft dan de aandrijving door een ketting.

Maar het voordeel voor pastoor Van Puyvelde ligt voor de hand. Het ontbreken van een ketting zorgt ervoor dat zijn lange soutane nooit met vet besmeurd kan raken of tussen de ketting kan draaien...

## Sien den Toeter en René De Langhe

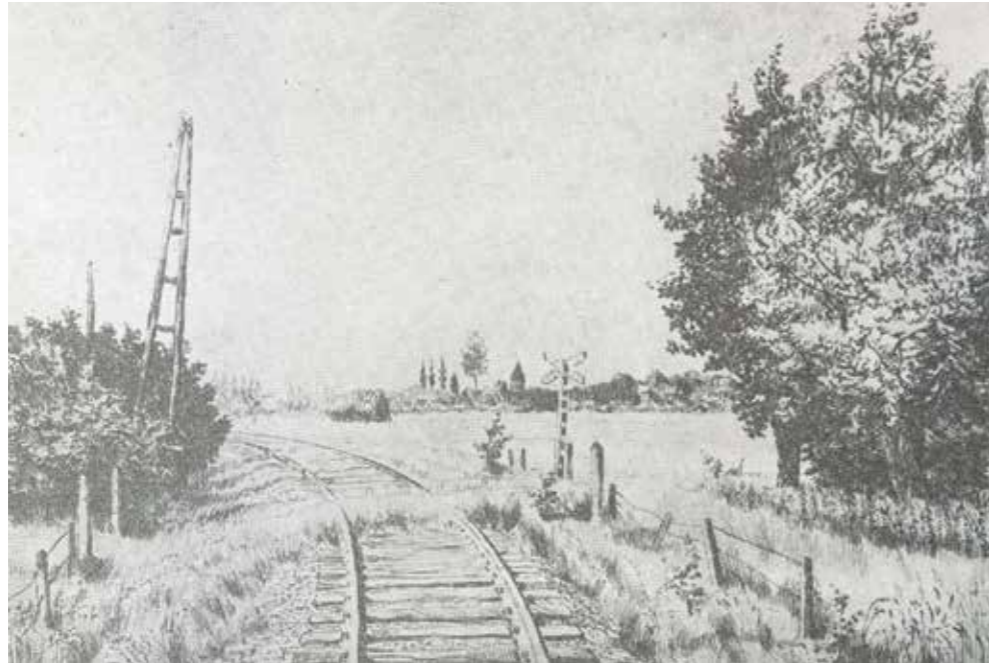
In de Hoge Bokstraat in café Den Bareel (1920-1950) vlak naast het spoor woont Alfonsine Annaert. Iedereen kent haar als Sien Den Toeter. Zij heeft haar bijnaam te danken aan het feit dat ze de mensen waarschuwt als er een trein voorbijrijdt. Ze blaast dan op een grote toeter. Sien toetert meermaals per dag, zonder daarvoor een vergoeding te vragen of krijgen.



Vrouw met "den toeter"







Ets Malfliet

René De Langhe (1900–1970) woont in de Lage Bokstraat. Hij draait de schuifslagboom dicht aan de spoorwegovergang in de Hoge Bokstraat. Wanneer er een trein vertrekt in het station wordt er twee keer gebeld: een eerste keer bij het vertrek in het station en een tweede keer als de trein het station heeft verlaten. Door dit belsignaal weet René dat er een trein aankomt.

Het bellen gebeurt via de ‘zingende’ koperdraden, zo genoemd omdat men de wind in de draden kon horen ‘zingen’. De koperdraden zijn met witte porseleinen isolatoren bevestigd aan de A-vormige houten palen die langs het hele traject van de spoorweg staan. Deze palen zijn goed te zien op bovenstaande ets van Romain Malfliet. Bemerkt ook het Sint-Andriesskruis dat een onbewaakte spoorwegovergang markeert. Op de achtergrond is de kerktoeren van Belsele nog net zichtbaar.

De palen, porseleinen isolatoren en de ‘zingende’ koperdraden vormen samen het aparte telefoonnet dat de stations en barreelwachtershuisjes verbindt. Twee keer bellen betekent dat de trein het station heeft verlaten en dat de schuifslagboom moet worden dichtgedraaid. Een collega van René is dit ooit vergeten. Hij zit om 8 uur 's morgens in het duivenlokaal in de Plezantstraat en hoort dus de bel niet. Het is een van de weinige cafés dat zo vroeg open is omdat de duivenmelkers hun duiven daar binnenbrengen. Het is echter ook het moment dat alle kinderen naar school vertrekken. Gelukkig is er niets gebeurd.

Samen met Sien zorgt René jarenlang voor een veilige spoorwegovergang. Er is een stopplaats voor de trein aan de fabriek van Scheerders-Van Kerchove. De trein levert steenkool aan groothandelaar Ghosselin die deze verder verkoopt aan particulieren en bedrijven. Ook aan de Plezantstraat stopt op woensdagmorgen 8 uur een trein. Deze trein wordt door de omwonenden ‘*senateurken*’ genoemd. De rijkere mensen uit de stad nemen deze trein naar de beurs in Brussel.

Het beroep van René is schoenmaker en gareelmaker. Hij maakt naast schoenen, ook lederen tuigen voor paarden. Zijn zoon André voert ook melk rond. Op de buis van zijn herenfiets staat een grote ‘melkkiet’. Aan zijn stuur hangen ook twee grote kannen. De zus René voert ook melk uit, maar dan met paard en kar. Het paard, *Onze Prins*, wil echter niet naar haar luisteren. Het gehoorzaamt alleen René. Hij neemt dus regelmatig de melktoer van zijn zus over. Onderstaande foto is genomen in de Lage Bokstraat, aan zijn huis.



Rechts herkennen we René De Langhe naast zijn zoon André (links) met de melkkar.

## Taxidiensten

Vanaf 1948 is het verplicht om een vergunning aan te vragen als men een huurautodienst wil uitbaten. Het jaar daarop wordt de aanvraag van Petrus De Beule, wonende Dorp 59 en van beroep taxivoerder, goedgekeurd. Hij mag één auto zonder openbare standplaats uitbaten. Omdat hij geen openbare ruimte inneemt om de auto te parkeren hoeft hij geen waarborg te betalen. Dit besluit van de gemeenteraad wordt echter van hogerhand geschorst en Petrus moet toch het laagste waarborgbedrag (500 frank) storten.

In 1954 krijgt Lucien Huys uit de Kleemstraat een vergunning voor een taxi, die hij inzet voor personenvervoer en voor huwelijken. Zijn vergunning wordt in 1962 uitgebreid naar drie auto's.

### ENKELE STIJLVOLLE WAGENS UIT HET TAXIBEDRIJF VAN LUCIEN HUYS

- Plymouth Belvedere uit 1959
- Buick Electra 225 uit 1966
- Mercedes 200 DL uit 1970



Een Plymouth Belvedere uit 1959

In 1963 krijgt Petrus Brijs uit de Lokerse Baan een vergunning voor één auto. In 1966 volgt een vergunning voor Petrus Vercauteren-Raes uit de Kerkstraat. Hij rijdt met twee auto's. Als laatsten in de zelfstandige gemeente Belsele krijgen Paul en Erna Quintelier-Blancquaert uit de Moortelhoekstraat in 1975 een vergunning voor een Ford Granada.





**Mercedes w126, S-Klasse, bouwjaar 1983**

*Mag het iets meer zijn: een litertje  
of twee, drie, bij de pomp, een decimeter  
of wat in garages en in parkings  
in de stad? En mag het ook*

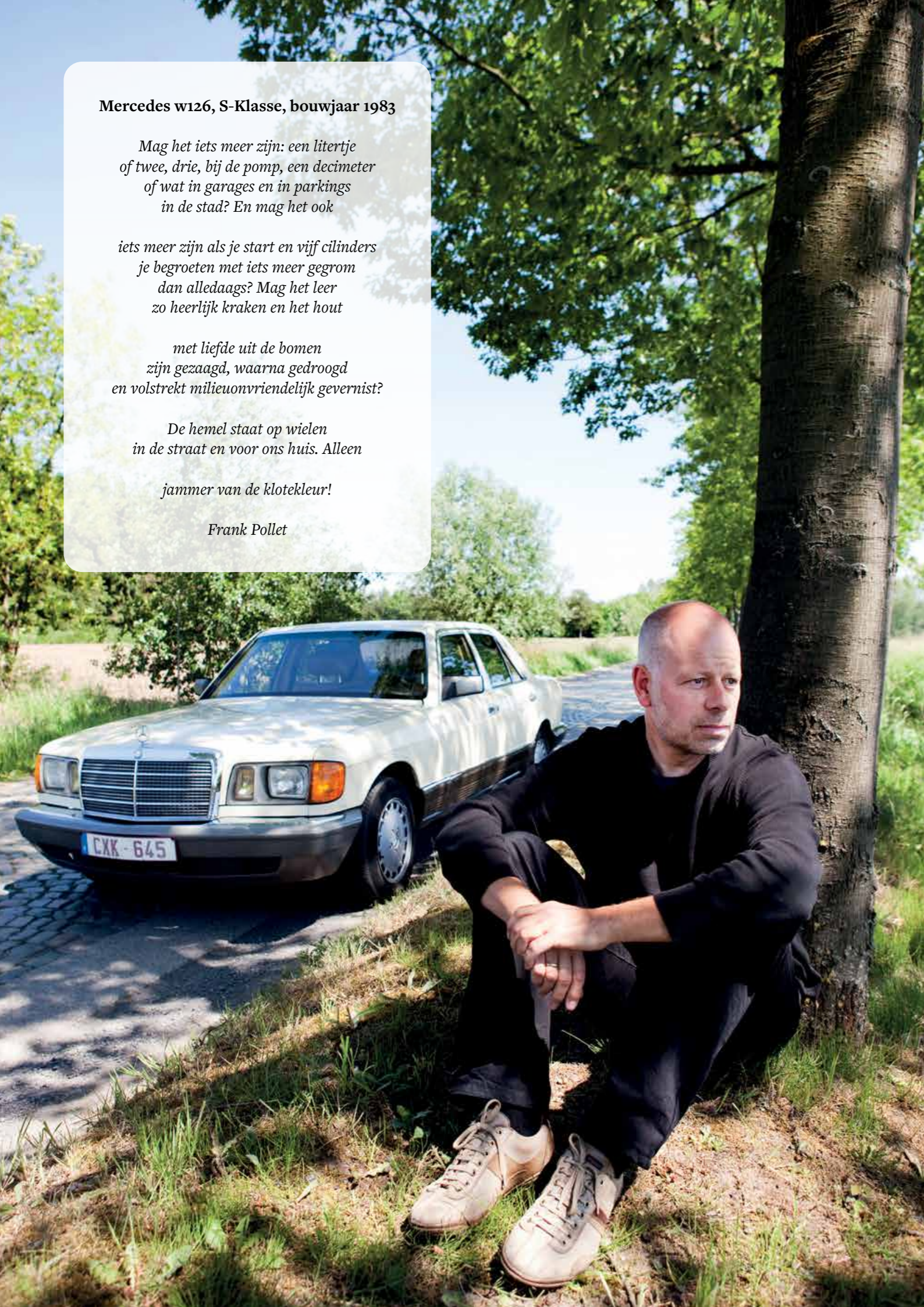
*iets meer zijn als je start en vijf cilinders  
je begroeten met iets meer gegrom  
dan alledaags? Mag het leer  
zo heerlijk kraken en het hout*

*met liefde uit de bomen  
zijn gezaagd, waarna gedroogd  
en volstrekt milieuvriendelijk gevernist?*

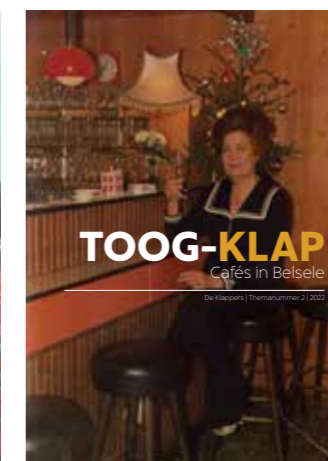
*De hemel staat op wielen  
in de straat en voor ons huis. Alleen*

*jammer van de klotekleur!*

*Frank Pollet*



VORIGE PUBLICATIES



WEBSITE

[www.deklappers.be](http://www.deklappers.be)

CONTACT

[info@deklappers.be](mailto:info@deklappers.be)





