

Geschiedenis, exploitatie en topografie van een transeuropese spoorverbinding

IJzeren Rijn door Duitse ogen



MÖNCHENGLADBACH - Wanneer er weer goederentreinen gaan rijden over het hele traject van de IJzeren Rijn, de kortste spoorverbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied, staat in de sterren geschreven. Nederland - intussen ook Vlaamse gemeenten! - blijft zich op alle mogelijke manieren verzetten tegen zelfs een gedeeltelijke reactivering. Bij de uitgeverij Thomas Barthels in Mönchengladbach verscheen het eerste boek in het Duits over de slapende transeuropese spoorverbinding, *Der Eiserne Rhein*.



Het Duitse grensstation Dalheim. Het linkse spoor leidt naar Nederland. Op de achtergrond het natuurgebied De Meinweg. Het rechtse spoor gaat naar de stopplaats Dalheim.
Foto Thomas BARTHEL

Op 1 oktober had het baanvak Budel-Weert weer een normaal geopend stukje spoorlijn moeten worden. ProRail, de beheerder van het Nederlandse spoor-net, had goederenvervoerder Dillen & Le Jeune Cargo (DLC) toegezegd om het baanvak op te knappen. Voor de DLC-treinen Antwerpen-Born betekent de route via Budel-Weert een tijd-winst van ongeveer een uur ten opzichte van de omweg via Roosendaal. Nadat rechtszaken waren aangespannen door de gemeenten Cranendonck en Weert en milieufederaties, besloot ProRail de uitspraken af te wachten en de opknapping uit te stellen. Deze week nog togen zeven gemeenten, waaronder Overpelt, Neerpelt en Hamont-Achel, naar De Haag. Ze eisen de omlegging van de spoorlijn op hun gebied...



In Duitsland is er weinig begrip voor de Nederlandse en nu ook Belgische dwarsligger. In het voorwoord van het subliem uitgegeven *Der Eiserne Rhein* merkt Thomas Barthels, een van de drie auteurs, fijntjes op dat ook het natuurgebied De Meinweg zou kunnen profiteren van de reactivering van de spoorlijn. "De natuurliefhebbers kunnen dan met de milieuvriendelijke trein reizen." "Uit milieuoogpunt ligt het voor de hand dat twee punten via de

kortste route met elkaar worden verbonden. De afstand van Mönchengladbach naar Antwerpen bedraagt in vogelvlucht 140 kilometer, via de IJzeren Rijn slechts 20 kilometer meer. Alle alternatieve routes zijn of te lang, ingewikkelder wat exploitatie betreft (stijgingen) of de volgende jaren gewoon niet beschikbaar." *Der Eiserne Rhein* is geen Duitse versie van het in 2003 bij de Nederlandse uitgeverij Uquilair verschenen *De IJzeren Rijn*. Vincent Freriks beschrijft ook uitvoe-

rig de spoorverbindingen tussen Schelde, Maas en Rijn én belicht de spoorweggeschiedenis in Limburg in de periode 1828-2003. De drie Duitse auteurs, de uitgever Thomas Barthels, de journalist Armin Möller en de landschapsingenieur Klaus Barthels, hebben zich uitsluitend gericht op de in 1879 over de hele lengte geopende spoorlijn Antwerpen-Mönchengladbach. Het boek telt 160 pagina's waarvan de helft in kleur. Een aantal van de 230 illustraties werd nog

nooit eerder gepubliceerd. Rond-uit meesterlijk zijn de kaarten van het IJzeren Rijn-traject. Ook wie het Duits niet machtig is, krijgt met *Der Eiserne Rhein* dankzij de illustraties en kaarten waar voor zijn geld. Het boek (ISBN 3-9810183-0-3), dat in de boekhandel in Duitsland 40 euro kost, kan worden besteld in elke Belgische boekhandel.

Herman WELTER

www.barthels.de
www.der-eiserne-rhein.de

Schelde zet relaties tussen België en Nederland op scherp in Zeeuws museum

ANTWERPEN - Het kan flink sterven tussen de Belgen en de Nederlanders. En als er hommeles is, heeft dat meestal te maken met water. In het Zeeuws Maritieme MuZEEum in Vlissingen worden tot en met 6 november rondleidingen gegeven, waarin de maritieme spanningen tussen België en Nederland centraal staan.

Tijdens de rondleidingen in het museum wordt een beeld gegeven van de relaties tussen de Nederlanders en de Belgen als het gaat om water. Het is een dubbel verhaal. Er zijn momenten dat de burenen nauw samenwerken. Maar het gebeurt even vaak dat de twee landen elkaar in de haren vliegen. Uiteraard is niet het water zelf,

maar vooral het economische en maritieme belang van de (Wester)schelde de inzet. Het onderwerp is tot op de dag van vandaag actueel. Nog niet zo lang geleden waren er felle discussies tussen beide landen over de uitdieping van Westerschelde. Cruciaal voor de haven van Antwerpen, maar een stuk minder urgent voor de Nederlandse havens. Het Schelde-estuarium was tot in de 16de eeuw een vrij rustig gebied, met Antwerpen als economisch hart. Dankzij de haven bloeide de handel ook op andere plaatsen aan de Westerschelde. Want de Schelde was én is de enige manier om over het water tot in Antwerpen te komen. De komst van de Spanjaarden, die

de noordelijke en de zuidelijke Nederlanden verdeelden, bracht daar verandering in. De Schelde werd geblokkeerd door de *Hollanders* om de Spanjolen het leven zuur te maken, maar ook Antwerpen deelde in de klappen.

Maritieme affiches uit beide landen

In de 19de eeuw was er opnieuw een dispuut over de Schelde tussen het pas onafhankelijke België en het voormalige moederland Nederland. Schepen die naar de Antwerpse haven gingen moesten tol betalen aan de Nederlanders. Hoewel de Belgen het internationale recht aan hun kant hadden, zou het nog jaren duren voor er

een (diplomatieke) oplossing werd gevonden voor het geschil. Deze en nog veel andere zaken worden uitgebreid uit de doeken gedaan tijdens de rondleidingen in het museum. Op hetzelfde moment worden in het museum ook nog een flink aantal maritieme affiches uit België en Nederland tentoongesteld. Er zijn onder meer posters van de Red Star Line te zien. De tentoonstelling en de rondleidingen maken deel uit van de Week van de Geschiedenis, met 'buren' als thema. De rondleidingen zijn op zondag 30 oktober en woensdag 2 en zaterdag 5 november, telkens om 14 uur. De maritieme affiches zijn van 20 oktober tot 6 november te bewonderen. Patrick VAN DE PERRE



Een van de maritieme affiches die van 20 oktober tot 6 november in Vlissingen te zien zijn.

Foto Zeeuws Maritiem MuZEEum

Adres en info:
Zeeuws Maritiem MuZEEum, Nieuwendijk in Vlissingen. www.muzeem.nl