

Vluchtelingen op het ‘koetzak’-spoor

Een toevluchtsoord voor spoorwegpersoneel in Nispen, 1914-1915

1. Inleiding

In het jaarboek 2018 van heemkundekring De Heerlijkheid Nispen publiceerde Corné Uijtdewilligen op bladzijden 35 tot en met 106 een doorwrocht artikel onder de titel *‘Een dorp aan de grens in een onrustige tijd. Nispen tijdens de Eerste Wereldoorlog, 1914-1915’*. Het lijkt mij zinvol om dit artikel een bredere aandacht te geven via mijn website.



BELGISCHE GOEDERENWAGENS ALS WONING VOOR ARME BELGËN: *Op de Hollandsch-Belgische grens bij Esschen staan juist op Nederlandsch grondgebied achter 'n stootblok Belgische goederenwagens, die door arme Belgen werden gebruikt als woning.* (Foto V. F. B.)

Foto in 'Katholieke Illustratie', 1915.

Corné schrijft op blz. 57: *‘Het overzicht van de uitgereikte distributiekaarten maakt duidelijk dat er op tal van adressen in Nispen, in en buiten het dorp, op enig moment vluchtelingen verbleven. Bijzonder is dat een flink deel van deze mensen onderdak had gevonden in een aantal spoorwegwagens. Uit andere bronnen is hierover niets terug te vinden, zodat we slechts kunnen gissen, waar en hoe dit plaats gevonden heeft.’*

In aanvulling hierop noteert Corné in noot 93: *‘Op het emplacement in Roosendaal bivakkeerde uit België afkomstig spoorwegpersoneel overigens ook in goederenwagens.’*

Corné eindigt: *‘Waarschijnlijk hebben een aantal goederenwagens gedurende enige tijd net voor de grens met België geparkeerd ge-*

staan op één van de sporen. Het treinverkeer met België was in deze periode weliswaar beperkt, maar de spoorrails [baanvak Roosendaal – Essen, MB] was niet hermetisch afgesloten. In het overzicht van ingeschreven vluchtelingen blijkt dat later nog maar enkele mensen een spoorwegwagon als huisvesting opgaven.’

2. Drie foto's in de weekbladen

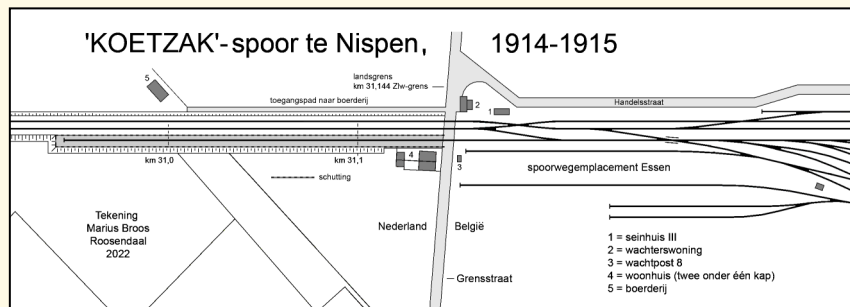
Mij was destijds hiervan ook niet veel bekend, totdat ik op foto's stuitte in de geïllustreerde pers uit die dagen. Deze foto's geven volop duidelijkheid, hoe de situatie aan de grens bij Essen in werkelijkheid was. Een knipsel uit het wekelijks uitgegeven tijdschrift 'Katholieke Illustratie' (januari 1915) laat een rij gesloten goederenwagens zien met daarvoor en leunend uit de deuren enkele jongens en kinderen. Helaas is deze foto links te veel afgesneden, zodat de juiste plaats niet is te bepalen.



In dat opzicht geeft het weekblad 'Panorama' (nummer 7, 22 januari 1915, blz. 53) veel meer informatie. Destijds was dit niet op rooms-katholiek geschoeid tijdschrift niet de informatiebron, waaruit de plaatselijke bevolking in het zuiden van Nederland haar informatie mocht halen. Maar de situatie aan de grens bij Nispen wordt in dit blad wel duidelijk, omdat één van de foto's niet zo is aangesneden en bovendien vergezeld gaat van een andere afbeelding.

In deze foto (boven) is links in beeld een houten schutting te zien en die stond er niet voor niets, want bij de uitbreiding van het Essense emplacement na 1905 was er zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde een 'uithaalspoor' voor rangeerbewegingen aangelegd. Zo'n doodlopend spoor diende om één of meer goederenwagens uit een trein te halen en vervolgens naar een ander spoor

op het emplacement te brengen. Kortom een eenvoudige rangeerbeweging. Meestal lag in vroegere dagen aan elk uiteinde van een wat groter spoorweg-emplacement zo'n uithaalspoor. Zo ook in Essen, maar dit spoor aan de noordzijde overschreed na de laatste uitbreiding van het emplacement in 1913 de landsgrens en wel over een lengte van precies 200 meter. Dat is gelijk aan de lengte van achttien goederenwagens (met een standaardlengte van 10,5 meter) en een rangeerlocomotief.



Situatietekening van het 'koetzak'-spoor te Nispen, 1914-1915. Het destijds door een hoge houten schutting afgebakende terrein is aangeduid in lichtgrijs en dat is heden ten dage nog steeds aanwezig en zelfs voorzien van een bovenleiding, zodat elektrische locomotieven hiervan gebruik kunnen maken bij het 'omlopen'. Tekening Marius Broos, Roosendaal.

3. 'Cul de sac' of 'koetzak'

Zo'n uithaalspoor wordt in het Frans aangeduid als '*cul de sac*' (uitgesproken als 'kydsak'). Letterlijk betekende dit woord van oorsprong '*slop*' of '*dood lopende steeg*', maar het kreeg uiteindelijk meer bekendheid in het spoorwegbedrijf. In Essen hoorde je tot nog niet zo lang geleden het woord uitgesproken als 'koetzak' (eigenlijk 'kuitzak'), een uitspraak die uiteraard is ontleend aan het Franstalige woord.

In de jaren 1904-1913 groeide het emplacement Essen uit tot zo'n 19 hectare, ongeveer 1000 meter lang en 200 meter breed. De goederendienst kon voortaan beschikken over ongeveer 25 sporen voor het rangeren en opstellen van losse wagens en hele treinen. Het complex kreeg in 1907 elektrische verlichting en in 1912 een nieuwe beveiliging met centrale bediening van wissels en seinen vanuit twee grote seinhuizen en acht kleine wachtposten.

Beducht vanwege de mogelijkheid om goederen via het uithaalspoor op Nederlands grondgebied in en uit te smokkelen werd er in 1913 tussen België en Nederland een speciale overeenkomst gesloten. Het aanleggen van dit spoor was slechts mogelijk onder de voorwaarde, dat het over de volle lengte door



De fotograaf staat op de spoorwegovergang en kijkt in oostelijke richting. Rechts staat de vroegere wachterswoning, die pas in 1972 onder de slopershamer viel. Foto uit: Panorama (nummer 7, 22 januari 1915, blz. 53).

een afscheiding van houten dwarsliggers ter hoogte van twee meter zou worden afgesloten. Er bovenop stond dan nog een afrastering met prikkeldraad ter hoogte van een halve meter. Nimmer mochten op dat uithaalspoor (dat dus op Nederlands grondgebied lag) wagens blijven staan, zodat het heimelijk invoeren van goederen volstrekt onmogelijk werd. Zodra de 'Dienst Invoerrechten en Accijnzen' in Nederland een overtreding constateerde, zou de Nederlandse regering het gebruik van dit uithaalspoor verbieden.

5. Belgisch spoorwegpersoneel op de vlucht voor Duitse invallers

Toen in oktober 1914 heel wat Belgen op de vlucht sloegen voor het Duitse oorlogsgeweld rond de vesting en in de havens van Antwerpen, ontstond er een heel bijzondere situatie. Een deel van het spoorwegpersoneel gebruikte zelfs voor hun vlucht locomotieven, reizigersrijtuigen en goederenwagens, totdat dit alles niet meer in Nederland terecht kon.

Wat in Roosendaal per trein aan Belgische vluchtelingen aankwam, werd door de Nederlandse regering overgebracht naar opvangkampen elders in het land.



Kijkend aan de oostzijde van de spoorwegovergang in de Grensstraat naar de quarantainestallen zag je vroeger aan je linkerhand de vroegere wachterswoning die in 1972 onder de slopershamer viel. Rechts voorbij de overweg, bediend vanuit het nabijgelegen seinhuis (hier niet in beeld), woonde destijds de familie Van Pul. Overigens is nog steeds (tot op de dag van vandaag) aan de indeling van deuren en ramen te zien, dat dit vroeger een 'twee onder één kapwoning' was. De fotograaf staat plusminus op de landsgrens, die twee meter noordwaarts (op de foto naar links) uit het hart van de sloot ligt. Foto Marius Broos, 2 mei 1971.

Slechts vermogenden slaagden erin om bij particulieren onderdak te vinden. Op een tien tot twintig locomotieven na gingen alle reizigersrijtuigen en goederenwagens terug naar het land van herkomst.

Voor de goederenwagens met het spoorwegpersoneel en hun gezinnen, die op het 'uithaalspoor' aan de noordzijde van Essen terecht waren gekomen, was er niet zo maar een oplossing. Zij zaten als 'ratten in een val', hoewel ze hadden gedacht hier veilig te zijn. Afgesloten door een hoge houten schutting viel dit gebied onder het Belgische territorium en de reglementeringen van de douanediensten, terwijl de Duitse overheid het spoorwegpersoneel niet kon arresteren in het neutraal gebleven Nederland.

Hoelang de netelige situatie heeft geduurd, is onbekend. Al gauw hielden de Duitsers in die roerige dagen de grens hermetisch gesloten voor alles wat uit of naar Nederland ging.

Nederland kon in dit geval niets anders doen dan slechts machteloos toekijken, want de betrokkenen konden toch niet over de schutting komen. Uit het feit dat de foto's pas in januari 1915 in zowel de *Panorama* als de *Katholieke Illustratie* stonden, mag je concluderen dat de situatie minstens enkele maanden heeft voortbestaan. Of de vluchtelingen later terug naar België mochten of elders in Nederland werden opgevangen, het blijft allemaal in nevelen gehuld.

Overigens is het 'koetzakspoor' tot op de dag van vandaag nagenoeg ongewijzigd gebleven, zij het dit de laatste decennia nog maar zeer sporadisch wordt gebruikt. Ook de omgeving is nauwelijks gewijzigd.



Het Essense 'koetzakspoor' in Nispen. De hoge schutting stond volledig op spoorweggrond, links pal tegen de huidige schutting van de burens en rechts ter hoogte van het bord, waarmee de machinist op de hoogte wordt gesteld dat hij het Belgische spoorwegnet verlaat en Nederland in rijdt. Foto Marius Broos, 2 maart 2022.