

De opening van de spoorlijn Breda – Tilburg op 1 oktober 1863

door Jacob H.S.M. Veen

Op 1 oktober 1863 was het feest in Tilburg. Die dag werd de nieuwe spoorlijn van Breda naar Tilburg officieel in gebruik genomen. Wel moest het gewone publiek nog vijf dagen wachten voordat men met de trein kon reizen, maar blij was men die dag wel. Het had dan ook lang geduurd voordat de stad over een goede, moderne verbinding kon beschikken.

Al omstreeks het midden van de 18e eeuw kreeg men in Tilburg, mede door de zich snel ontwikkelende textielindustrie, behoefte aan goede en goedkope transportmogelijkheden. Dit gold zowel voor het vervoer van personen als voor dat van massagoederen. Concurrerende textielondernemingen, die vooral in het westen van ons land gevestigd waren, konden hun goederen over water vervoeren. Voor Tilburg was echter het dichtstbijzijnde vaarwater de Maas. Het dorp kende alleen maar wegtransport door middel van paard-en-wagen over slechte zandwegen. Verharde wegen waren er nog niet. Bovendien kenmerkt deze vorm van vervoer zich door geringe capaciteit en in verhouding hoge kosten.

Tot 1781 kon men Tilburg met een openbaar vervoermiddel niet bereiken. In dat jaar werd de al enige tijd bestaande diligenciedienst 's-Hertogenbosch – Breda, die via Loon op Zand reed, via Tilburg verlegd.¹⁾ Deze had echter alleen belang voor het personenverkeer. Het goederenvervoer was hiermee niet geholpen. Op het einde van de 18e eeuw maakte men daarom plannen voor een kanaal van de Maas naar Tilburg²⁾ maar deze werden niet verwezenlijkt. Wel werden op rijkskosten in het begin van de 19e eeuw de doorgaande wegen naar Den Bosch en Breda verbeterd, terwijl er ook een goeie weg naar Waalwijk kwam.³⁾ Hierdoor werden de voor de stad belangrijke rivierhavens beter bereikbaar. Alleen bleef de capaciteit van het wegvervoer voor het bulkgoederenvervoer ten behoeve van de industrie te gering. De mechanisering (stoommachines!) kon zich niet goed ontwikkelen. Alle steenkool moest immers per kar worden aangevoerd.

Nog voordat in 1846 de nieuwe weg naar Waalwijk gereed kwam deed een nieuw vervoermiddel zijn intrede in ons land: de spoorweg. In 1839 reed de eerste trein in ons land en langzamerhand werd het spoorwegnet uitgebreid. Wie echter dacht dat alle belangrijke plaatsen nu spoedig in het genot van een spoorlijn zouden komen, kwam bedrogen uit. De aanleg werd geheel aan het partikuliere initiatief overgelaten. Plannen werden er genoeg gemaakt, maar steeds ontbrak het aan de benodigde gelden. En op overheidssteun behoefde men in die liberale tijd niet te rekenen.

In alle projecten voor spoorwegaanleg in het zuiden van ons land was de opkomende industriestad Tilburg opgenomen. Veelal ging het om verbindingen van Vlissingen via Breda, Tilburg en Den Bosch naar Venlo en/of Maastricht.⁴⁾ Maar steeds kreeg men het geld niet bij elkaar. In 1860 zag de toenmalige conservatieve regering in, dat ons land economisch tenach-

ter zou blijven bij de buurlanden Pruisen en België, waar de spoorwegaanleg veel verder was gevorderd. Zij diende daarom een wetsontwerp in volgens welke de Staat zelf een aantal spoorwegen zou laten aanleggen. Dit wetsontwerp werd in de herfst van dat jaar door de volksvertegenwoordiging aangenomen. Volgens deze spoorwegwet van 1860 moesten een aantal hoofdverbindingen worden aangelegd. In het zuiden waren dat: Rotterdam – Breda – Tilburg – Boxtel – Eindhoven – Venlo – Roermond – Maastricht, Roosendaal – Goes – Vlissingen en Boxtel – 's-Hertogenbosch – Utrecht.⁵⁾ Omdat Breda al sinds 1855 via Roosendaal over een spoorlijn naar Antwerpen beschikte, die op Belgische kosten was aangelegd, begon men in het zuiden met de gedeelten Breda – Tilburg en Roosendaal – Bergen op Zoom. De tracement en de aanleg van Breda – Tilburg leverde weinig problemen op. Het grootste gedeelte van de lijn kon kaarsrecht door heidevelden aangelegd worden. Ook de plaats van het Tilburgse station gaf geen moeilijkheden. Reeds in 1856 had men in het kader van een toenmalig projekt dit in het onbebouwde gebied tussen de wij-

Een van de oudste foto's van het voormalige station van Tilburg uit 1892





AANKOMST VAN DEN FEESTTREIN AAN HET STATION TE GILZE EN RIJEN.

ken Kerk en Heuvel enerzijds en Veldhoven en Besterd anderzijds geprojecteerd en wel vanaf de huidige Gasthuisring tot aan de Heuvel.⁶⁾ In 1861 nam de commissie van de staatsspoorwegen deze suggestie over⁷⁾ en de gemeente had hier mede in verband met de centrale ligging geen bezwaar tegen. Dat hierdoor het noordelijke en het zuidelijke stadsdeel ten gevolge van de frekwent gesloten overwegen van elkaar gescheiden zouden worden, had men bij het geringe treinverkeer van die dagen nog niet in de gaten.

In de zomer van 1863 naderde de lijn Breda – Tilburg haar voltooiing. Door toevallige omstandigheden zou het het eerste gedeelte van het door de Staat aan te leggen spoorwegnet zijn dat gereed kwam. Het was dan ook te verwachten dat veel hoogwaardigheidsbekleders de opening zouden willen meemaken. Het stedelijke Breda zou het middelpunt van de feesten zijn, maar ook het landelijke Tilburg wilde zich niet onbetuigd laten. In de raadsvergadering van 15 september 1863 stelde burgemeester F. Suijs voor dat de openingsdag, waarvan de datum nog niet bekend was, feestelijk gevierd zou worden. De raadsleden gingen hiermee akkoord en benoemden uit hun midden een feestcommissie, die zou bestaan uit de heren Diepen, voorzitter, Vreede, Mutsaers, Van Spaendonck en Pollet. Na overleg met Breda, waarbij bleek dat deze stad de genodigden een banket zou aanbieden, kwam de commissie zes

dagen later met haar voorstellen. Deze hielden in dat een afvaardiging van het gemeentebestuur de genodigden aan het station zou ontvangen en dan met hen naar het stadhuis zou wandelen. Hier zou men verversingen aanbieden, waarna men zich weer naar het station zou begeven. De Nieuwe Koninklijke Harmonie moest deze ontvangst muzikaal opluisteren en 's avonds voor de bevolking concerten. Ook de drie gilden en de

schutterij zouden acte-de-presence geven. Voor de muziek zou voor het stadhuis een kiosk moeten worden geplaatst, die met vlaggen en groen versierd zou worden. De ontvangst op het stadhuis zou in de twee speciaal daarvoor ingerichte bovenzalen plaats hebben. Ter verfraaiing hiervan zouden dan eindelijk de twee grote spiegels kunnen worden aangeschaft, waarmee een oude wens in vervulling kon gaan. Tenslotte zou het stadhuis 's avonds met kleine gasvlammetjes geïllumineerd moeten worden. De commissie legde bij deze voorstellen een opgave van kosten over en na enig overleg ging de gemeenteraad met de plannen akkoord.⁸⁾ De langverbeide dag naderde met rasse schreden. In de raadsvergadering van 26 september kon de voorzitter medelen dat de officiële opening op 1 oktober zou plaatsvinden. De vergadering besloot daarop dat de inwoners van de stad bij publikatie uitgenodigd zouden worden om de Tilburgse vreugde over het heuglijke feit door het uitsteken van vlaggen te tonen. Enkele dagen later rees er nog een klein probleem. Oorspronkelijk had het gemeentebestuur de plaatselijke



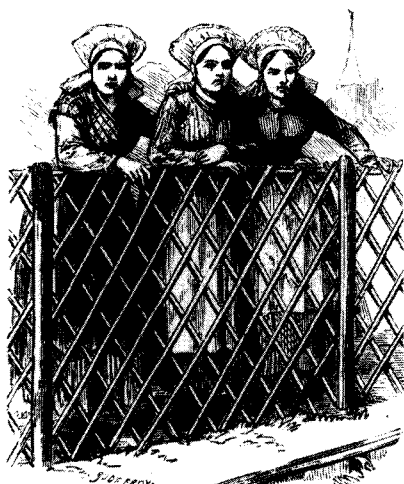
DE VERSTERDE MUZIEKTEMPEL VOOR HET STADHUIS OP DE MARKT TE TILBURG.



TAMBOER EN LEDEN DER BOOGSCHUTTERSGLIDEN VAN TILBURG

geestelijkheid ook willen uitnodigen, maar in de raadsvergadering van 30 september besloot men daarvan af te zien. De reden hiervan wordt niet in de notulen vermeld. Was mogelijk de aanwezigheid van minister Thorbecke, wiens kabinet in 1853 was gevallen over het herstel van de bisschoppelijke hiërarchie in ons land de oorzaak of speelde de in juli van dat jaar gepleegde aanslag op bisschop Zwijssen een rol?

De afwezigheid van de geestelijkheid zette overigens de volgende dag geen enkele domper op de feestvreugde. De wandeling door de versierde straten van de stad, tussen een haag van gildebroeders en leden van de schutterij met daarachter juichende burgers, was een succes, evenals de samenkomst in het stadhuis. De genodigden waren enthousiast over de "collation", zoals men de ontvangst met een deftig woord noemde.⁹⁾ De route voor de wandeling was overigens



TILBURGSCHE VROUWEN.

met zorg gekozen. De Willem II-straat en de Stationsstraat bestonden nog niet, evenmin als de Tuinstraat. Men ging daarom over het noordelijke gedeelte van de Langestraat en over een karrespoor, dat thans de Poststraat heet, naar de Heuvel. Hier trok natuurlijk de Lindeboom aller aandacht. Het onbestrate gedeelte van de route was met zand opgehoogd, zodat de hoge bezoekers geen kans liepen om in een modderig gedeelte uit te glijden en zelfs te vallen. In ieder geval waren de gasten opgetogen over de ontvangst en de vreugde van de inwoners. Thorbecke zelf, bepaald geen feestnummer, zou ervan gezegd hebben "Hier heeft men slag van feestvieren; het geheele volk neemt er deel aan". Na het nuttigen van de erewijn, vruchten en wat brood liep men via de Nieuwlandstraat en de Noordstraat terug naar het station. Op dit gedeelte kwamen vooral de Hollandse bezoekers onder de indruk van de grootte van de fabrieken.¹⁰⁾ In elk geval kon men op het stadhuis terugzien op een geslaagde dag. Degenen die niet tot de genodigden aan de verdere festiviteiten in Breda behoorden, namen het nadat de gasten waren vertrokken er goed van. Tilburg had zich immers uitstekend gepresenteerd! Volgens sommige verhalen gaf men zich zo over aan het nuttigen van geestrijk vocht, dat het op een handgemeen met volle flessen wijn uitliep. Of dit waar is weten wij niet. Wel is bekend, dat de feestcommissie tijdens de eerstvolgende raadsvergadering op 3 oktober veel lof kreeg toegezwaaid.

Wat had dit feestje de stad nu gekost? Voor die tijd een fors bedrag, ongeveer 1500 gulden. Daarvan had de Nieuwe Koninklijke Harmonie 100 gulden ontvangen voor haar muzikale optredens, terwijl de illuminatie met gasvlammen 128½ gulden had opgeslokt. Hierbij was de aanleg en afbraak van een speciaal gasbuisstelsel inbegrepen. De feestcommissie kwam met een declaratie van ruim 800 gulden, maar daarin zaten vrijwel alle overige kosten als die voor de muziekiosk, groenversiering, reiskosten, kosten van het ophogen van de zandwegen, en ga zo maar door. Voor het luiden van de klokken

werd 28 stuivers betaald, voor het vlaggen vanaf de openbare gebouwen twee gulden. Een fors gedeelte van het totale bedrag was ook opgegaan aan de beide spiegels met ornamenten, namelijk 444 gulden. Dit was in de 1500 gulden inbegrepen, maar eigenlijk behoorde het tot de verfraaiing van het stadhuis. De opening van de spoorlijn was alleen maar de aanleiding geweest voor de aanschaf.¹¹⁾

Op 5 oktober 1863 kon ook het gewone publiek voor het eerst van de trein gebruik maken. Voorlopig reed men driemaal per dag in elke richting. Dat het ruim 120 jaar later wel viermaal per uur is, heeft helaas nog nooit iemand een aanleiding voor een feestje gevonden.



EEN PASTOOR MET ZIJN KWEEKLINGEN.

(alle houtgravures naar tekeningen van C.C.A. Last in *Nederlandsch Magazijn*, Amsterdam 1863, p. 357, 361 en 364)

Noten

- 1) Oud Archief Tilburg, inv.nr. 119.
- 2) Request d.d. 22-4-1896 door het gemeentebestuur van Tilburg aan de minister van W.H. en N.
- 3) P.C. Boeren, *Het hart van Brabant*, Tilburg 1942, blz. 59, 73.
- 4) J.H. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche spoorwegen 1832-1938*, Rotterdam 1938, 2de druk, blz. 90-96.
- 5) a.v., blz. 90-96.
- 6) Secretariearchief Tilburg 1810-1907, ingekomen stukken 1856.
- 7) a.v., ingekomen stukken 1861.
- 8) a.v., notulen gemeenteraad 1863.
- 9) Bredasche Courant 1-10-1863. Nieuwe Bredasche en Oosterhoutsche Courant 4-10-1863.
- 10) *Nederlandsch Magazijn*. Nieuwe serie. 1863, nr. 45 en 46.
- 11) Secretariearchief Tilburg 1810-1907, bijlagen bij de gemeenterekening 1863.