
Spoorwegaansluitingen in Tilburg

door Jacob H.S.M. Veen*

Zoals algemeen bekend is, hangt de ontplooiing van de industriële bedrijvigheid nauw samen met de mogelijkheden voor goed en goedkoop transport. Traditioneel speelde in Nederland het vervoer over de weg en het water een belangrijke rol. Het zich in de 18e en begin 19e eeuw langzamerhand tot een belangrijke industriestad ontwikkelende Tilburg had ten opzichte van veel andere industriesteden het nadeel, dat het niet aan bevaarbaar water was gelegen. Ook het wegensysteem rondom de stad was tot het einde van de Franse tijd niet ideaal. Pas de aanleg van de rijksweg Breda-Tilburg-Den Bosch bracht op dit punt verbetering, terwijl de aanleg van de straatweg naar Waalwijk in de jaren '30 van de vorige eeuw de stad een korte, goede verbinding gaf met de dichtstbijzijnde haven aan de Maas. Desondanks bleef het wegtransport over de ongeveer 15 kilometer lange straatweg een belemmerende factor voor de zich langzaam ontwikkelende textielindustrie.

Niet voor niets duurde het een groot aantal jaren voordat de mechanische aandrijfkracht van die tijd, de stoommachine, in Tilburg

algemeen werd toegepast. Het transport van de hiervoor benodigde steenkool, een goedkoop artikel dat door hoge vervoerskosten duur werd gemaakt, over de weg in kleine hoeveelheden was de belemmerende factor. Pas de ingebruikneming van spoorlijnen, in 1863 naar

Breda, in 1865/'66 naar Eindhoven en Luik, en in 1867 naar Turnhout en het Belgische steenkolengebied in de Borinage, maakte hieraan een einde. Het vervoer van steenkool in spoorwagens van (in die tijd) 10 ton laadvermogen was veel goedkoper dan het gecombineerde vervoer per schip (veelal ook niet groter dan 100 ton) en kar.

Het nadeel van het railvervoer was wel, dat de goederenwagens gelost en geladen moesten worden op een of enkele centrale punten in de stad, de zogenaamde goederenstations. Meestal lagen of liggen deze bij het personenstation, zodat de spoorwegmaatschappij deze met zo weinig mogelijk personeel kon bedienen. In Tilburg kende men er twee, te weten het goederenstation aan de Spoorlaan met de daarbij behorende, in 1909 geopende los-

* Gemeentelijk archiefinspecteur. Deskundige/publicist op het gebied van de geschiedenis van het openbaar vervoer.



De spooraansluiting van de fabriek Frans Mutsaerts & Zn. omstreeks 1920

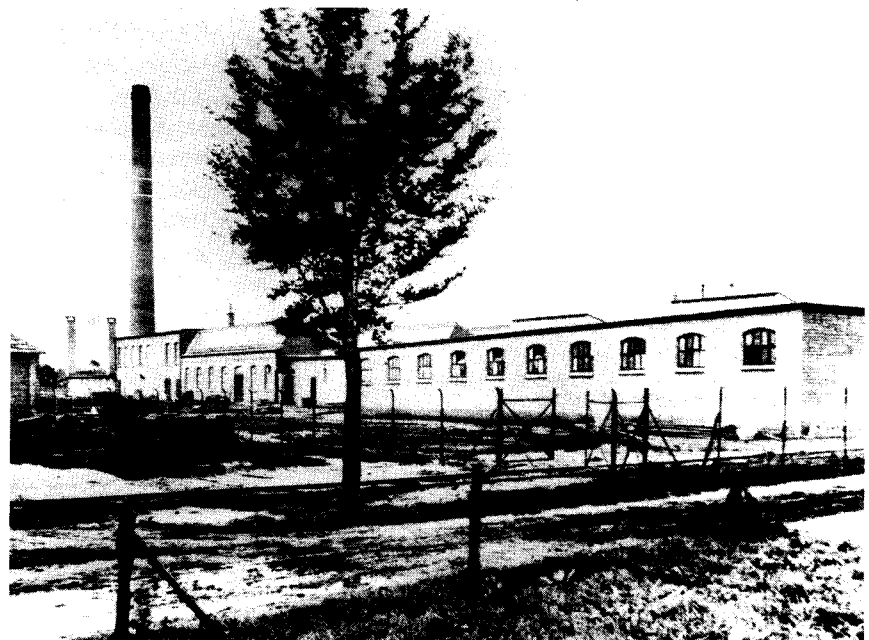
weg aan de Fraterstraat en de in 1929 in gebruik genomen losplaats aan de 1e Herstalse Dwarsstraat. Van hieruit ging het transport dan weer per (dure) kar naar en van de fabrieken. Gelukkig boden en bieden de spoorwegen de mogelijkheid om goederenwagens "aan huis" te brengen of te halen. De meest gebruikelijke mogelijkheid is de zgn. spooraansluiting, ook wel raccordement genaamd, een speciaal spoorlijntje vanaf de voor de normale treindienst gebruikte sporen naar een fabrieksterrein. In verband met de hoge kosten van aanleg en onderhoud van spoorbanen en het feit dat rails in straten en wegen nu eenmaal niet zo erg gewenst zijn, is dit alleen te realiseren wanneer bedrijven in de buurt van een spoorweg liggen. De andere mogelijkheid is het vervoer van spoorwagens op een speciaal geconstrueerde, lage wagen die over de weg kan rijden. Dit laatste systeem, rolwagenvervoer genaamd, wordt in Tilburg uitgevoerd ten behoeve van een vijftal bedrijven door de firma Harrij van Casteren. Helaas wordt hiervan weinig gebruik gemaakt, maar af en toe ziet men wel eens een goederenwagen die op deze manier door de stad vervoerd wordt.

Oudste aansluitingen

De spoorwegaansluiting is in Tilburg al vrijwel zo oud als de spoor-

wegen zelf. Waarschijnlijk is de textielfabriek van Ledeboer, later Frans Mutsaerts & Zn. aan de Spoorlaan op de hoek van de Noordstraat het eerste Tilburgse bedrijf geweest dat over een eigen spooraansluiting beschikte. Het valt niet meer na te gaan wanneer deze werd aangelegd, maar waarschijnlijk was dit kort na de opening van de spoorlijn naar Breda in 1863. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (S.S.), die deze lijn exploiteerde, sloot over deze voorzieningen al vrij spoedig overeenkomsten met bedrijven langs de lijn. Het raccordement takte af van de sporen bij de

De Nederlandsche Vlasspinnerij met het raccordement (1919)



vroegere draaischijf en locomotievenloods, die ongeveer op de plaats van het huidige autobusstation lagen. Voordat het project "Tilburg Hoogspoor" was uitgevoerd, liep de Spoorlaan hier wat anders dan tegenwoordig. Ongeveer ter hoogte van de inmiddels ook al weer verlaten autobusgarage van de B.B.A. boog zij af naar de spoorlijn die in westelijke richting tot de overweg Gasthuisstraat werd gevolgd. De spooraansluiting naar de fabriek van Frans Mutsaerts kruiste de Spoorlaan precies in deze knik en bereikte direct daarna het fabrieksterrein, dat door een hoge muur van de straat was gescheiden. Helaas is over het gebruik van dit raccordement niets meer bekend. Gegevens over de aan- en afvoer per rail zijn voor zover bekend bij particuliere bedrijven niet bewaard gebleven. Vermoedelijk deed het alleen dienst voor de aanvoer van steenkool en werden de grondstoffen en produkten op andere wijze vervoerd. Dit valt af te leiden uit een politierapport over het gebruik van de spooraansluiting naar de fabriek van de firma E. Elias aan de Industriestraat, die in 1921 in gebruik werd genomen, en waarvan men extra hinder vanwege het gesloten zijn van de overweg Gasthuisstraat verwachtte. In mei 1922 werd geconstateerd dat in een tijd van vier weken drie geladen kolenwagens in twee rangeerbewegingen naar de fabriek werden gebracht, terwijl er verder geen vervoer