

Breda-Tilburg, 125 jaar een belangrijke schakel in het nationale en internationale spoorwegverkeer

Jacob H.S.M. Veen

De wet van 1860, die de aanleg van spoorwegen voor rekening van de staat der Nederlanden regelde, voorzag in een aantal lijnen in het zuiden, oosten en noorden van ons land, die de belangrijke gebieden moesten ontsluiten en het Nederlandse spoorwegnet verbinding moesten geven met het buitenland. Zo was uitdrukkelijk bepaald dat de voornaamste spoorlijn in het zuiden, die van Breda over Tilburg, Boxtel, Eindhoven, Venlo en Roermond naar Maastricht vanaf Venlo een zijlijn zou krijgen naar de Pruisische grens, terwijl men verwachtte, dat zij in Breda verbinding kreeg met de bestaande Belgische lijn via Roosendaal naar Antwerpen. De aanleg van de lijn begon dan ook in Breda. Het eerste gedeelte, dat tot Tilburg, werd op 1 oktober 1863 officieel geopend in aanwezigheid van het voltallige kabinet. De verdere verlengingen daarentegen, in 1865 tot Boxtel, in het volgende jaar in gedeelten tot Venlo, trokken minder hoge belangstelling.

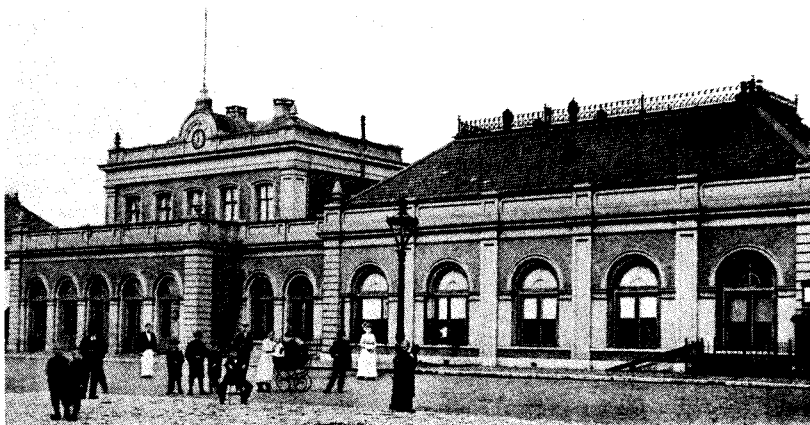
Dit gold ook voor de ingebruikneming van de particuliere spoorweg Eindhoven — Neerpelt — Hasselt — Luik in juli 1866, die evenals de door de Staat aangelegde spoorlijnen geëxploiteerd werd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (afgekort: SS). Toch was het deze lijn, die voor de eerste internationale treinen langs Tilburg zou zorgen. Deze Luiker lijn was namelijk voor de aansluiting van de SS-lijnen op het Europese spoorwegnet van groot belang. Rond 1865 was Luik al een belangrijk spoorwegknooppunt, vanwaar men per trein Keulen, Brussel en Parijs kon bereiken. In 1870 kon men dan ook al twee keer per dag van het station Moerdijk, waar de boten uit Rotterdam aankwamen, per trein naar de belangrijke Waalse stad, terwijl nog een derde trein met deze bestemming 's morgens vroeg uit Breda vertrok. Daarnaast kon men in het genoemde jaar 1870 ook al drie jaar lang, eveneens drie-

maal per dag, via Turnhout Brussel bereiken. Meestal moest men daarvoor in Herentals, Aarschot of Leuven overstappen, maar in sommige jaren reden er doorgaande rijtuigen vanaf Tilburg en in de jaren '70 zelfs vanaf Utrecht of Amsterdam.

Door de aanleg van de spoorwegen was Tilburg een belangrijke plaats aan de internationale routes geworden, iets wat men vóór die tijd niet kon zeggen. Wel lag het dorp al sinds het einde van de 18e eeuw aan de diligence-dienst van Breda naar 's-Hertogenbosch, maar pogingen om ook een dergelijke dienst op Turnhout te krijgen mislukten meestal en, als zij wel gerealiseerd werden, volgde de opheffing al spoedig wegens gebrek aan klandizie.

Het had lang geduurd voordat de spoorweg Tilburg bereikte. Al in de jaren '40 van de vorige eeuw, kort nadat de eerste Nederlandse spoorlijn was geopend, waren er al plannen voor dit nieuwe vervoermiddel via routes die steeds langs Tilburg liepen. Dit betrof zowel projecten voor lijnen van Vlissingen of Bergen op Zoom, toen nog een belangrijke haven, naar Venlo, als van Utrecht of 's-Hertogenbosch naar Turnhout en verder België in. Gerealiseerd werd hiervan echter niets. Dit kwam vrijwel steeds doordat de benodigde gelden niet verkregen konden worden. Ook in andere delen van ons land kampten men met dit euvel, wanneer er plannen voor spoorlijnen werden gemaakt, zodat rond 1858 er nog maar een paar lijnen gerealiseerd waren. Het Nederlandse spoorwegnet bestond toen uit de verbindingen Amsterdam — Haarlem — 's-Gravenhage — Rotterdam, Amsterdam — Utrecht — Arnhem — Duitse

Afb. 1 Het station in Tilburg omstreeks 1910 (coll. Gemeentearchief Tilburg).



Uitg. A. Scheffers — Ge. Reijdt, Tilburg.

Station. TILBURG.

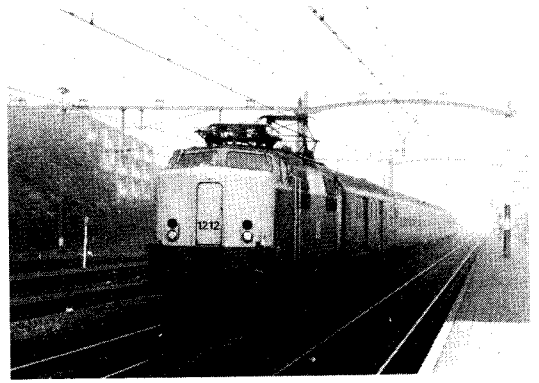
Afb. 2 Trein D 203, de Loreley, passeert het station Tilburg-West, 1988 (coll. J. Veen).

grens met de zijlijn Utrecht — Rotterdam, Moerdijk — Roosendaal — Belgische grens met de zijlijn Roosendaal — Breda, Maastricht — Eijsden grens, en Aken — Maastricht — Belgische grens richting Hasselt. In de ons omringende landen, vooral in België, was men al veel verder, en Nederland dreigde geïsoleerd te raken. Vooral het verlies van de belangrijke doorvoer van goederen vanuit het Ruhrgebied zou een klap geven voor onze economie. Dat was dan ook de reden dat de regering in haar plannen voor de spoorwegwet van 1860 een groot aantal internationale verbindingen opnam. Bovendien konden hierover de voor de opkomende industrie belangrijke grond- en brandstoffen goedkoop worden vervoerd. En vooral Tilburg, dat in die tijd niet aan bevaarbare waterwegen lag, had hier baat bij. Het is dan ook niet toevallig dat alle spoorwegprojecten die langs de stad liepen, in feite internationale verbindingen voorzagen. Dit gold voor de staatslijn Rotterdam — Venlo, maar evenzeer voor Tilburg — Turnhout welke lijn men als een onderdeel van een veel grotere verbinding zag, namelijk die van de oostelijke randstad en Utrecht naar Brussel.

Londen — Berlijn

Hoewel de spoorwegroute van Amsterdam via Tilburg — Turnhout naar Brussel aanzienlijk korter is dan die via Rotterdam — Roosendaal, heeft de eerstgenoemde verbinding deze rol nooit kunnen behouden. De economische kracht van Rotterdam en Antwerpen was en is nog steeds zodanig dat het Nederlands-Belgische verkeer via deze beide steden moet worden geleid. Ook thans, in 1988, geldt dit nog voor eventuele nieuwe spoorlijnen die voor hoge snelheden geschikt moeten zijn. Daarentegen heeft het internationale oost-westverkeer door Noord-Brabant zich wel kunnen handhaven. In vroeger tijden was dat nog sterker dan thans. Nadat de staatsspoorweg Roosendaal — Vlissingen geopend was (èn Roosendaal — Breda van de Belgische eigenaresse was aangekocht) legde men een bootdienst in van de genoemde Zeeuwse havenstad naar Engeland. En deze dienst, tezamen met de spoorlijn door Zeeland en Noord-Brabant, groeide al spoedig uit tot de internationale verbinding tussen de belangrijke centra Londen en Berlijn. Pogingen van onze zuiderburen om dit verkeer via Oostende en Luik te leiden, haalden weinig uit. Alleen voor het Zuidduitse verkeer waren zij nog in de markt, maar dit was voor de Tweede Wereldoorlog minder belangrijk. En het verkeer naar Noord-Duitsland en Scandinavië kon al helemaal niet om Nederland heen. Alleen wijzigde men in het oostelijke deel van ons land de route nogal eens. Op

Afb. 3 Bewijs van toegang tot de feesttrein Breda-Tilburg in 1863 (coll. Gemeentearchief Tilburg).



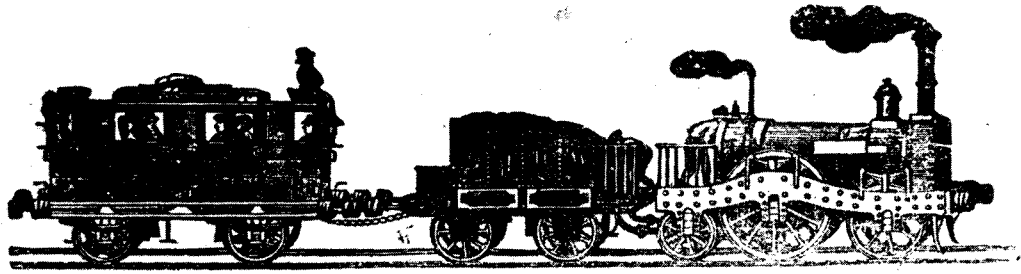
'Ding, dong! De Loreley, vertrektijd acht uur twintig, zal vertrekken van spoor één. De samenstelling van de trein vindt u op het aanwijsbord op het midden van het perron.

Na deze aankondiging via de luidspreker op het Tilburgse station, die ook nog in het Duits herhaald wordt, staan enkele reizigers op van de banken op het 1e perron en lopen naar het midden van dit perron. Tevens komen een paar anderen uit de wachtkamer. Zij hebben wat meer bagage bij zich dan de gemiddelde reiziger die men om die tijd daar aantreft. Qua aantal vormen zij echter een minderheid in de groep mensen die men rond die tijd meestal op perrons aantreft.

Het zijn dan ook geen forensen die zich gereedmaken om met de Loreley te vertrekken, maar vakantiegangers of zakenmensen die zich naar een congres of beurs begeven en de treinreis verkiezen boven die per auto.

Kort na de aankondiging loopt de trein binnen. Afgezien van de locomotief, een van een type dat men voor veel Nederlandse treinen aantreft, onderscheidt de trein zich duidelijk van de andere die het Tilburgse station aandoen. Normale treinen en treinstellen zijn geel met blauw geschilderd, maar de rijtuigen van de Loreley hebben nog het klassieke 'spoorweg'-groen. Ook is hun vorm afwijkend. Het zijn dan ook geen Nederlandse rijtuigen; zij zijn eigendom van de Zwitserse Bondsspoorwegen, de SBB. De vijf vaste rijtuigen die de Loreley elke dag telt, hebben dan ook Chiasso in het zuiden van Zwitserland als bestemming. Alleen wanneer bij grote drukte de trein uit meer rijtuigen bestaat, is het mogelijk dat enkele naar andere plaatsen gaan of al eerder afgehaakt worden. Hoewel de Loreley nooit lang is en eigenlijk weinig opzien baart, vormt zij toch een niet onbelangrijke schakel in het internationale verkeer. In Hoek van Holland sluit zij aan op de nachtboot uit Engeland en vandaar is ze de enige verbinding naar Zuid-Duitsland en Zwitserland. Wat dat betreft, is zij een waardige opvolger van de vele bootreinen die hier in de afgelopen ruim honderd jaar al reden.





S P O O R B O E K J E S
Dienstregeling 1 October 1894,
P R I J S 5 C E N T
voorhanden bij den Uitgever dezer Courant.

Engels initiatief werd hiervoor zelfs een nieuwe spoorlijn gebouwd, die van Tilburg via 's-Hertogenbosch naar Nijmegen liep en na veel vertraging in 1881 in gebruik werd genomen. In eerste instantie was deze 'the connecting link' een mislukking. Het verwachte internationale verkeer bleef uit, zodat de speciaal hiervoor opgerichte spoorwegmaatschappij, Nederlandsche Zuid-Ooster Spoorweg-Maatschappij, waarnaar in Tilburg de Zuid-Oosterstraat genoemd is, het niet kon bolwerken. Na ruim een jaar droeg zij de exploitatie van haar lijn dan ook over aan de al eerder genoemde SS, en in 1893 verkreeg deze ook de eigendom over de lijn. Oorspronkelijk konden de twee maatschappijen het helemaal niet met elkaar vinden, zodat de nieuwe onderneming geen gebruik mocht maken van het Tilburgse station, waar de SS de scepter zwaaide. Daarom bouwde zij bij de wijk Loven, op het huidige Insulindeplein, een eigen tijdelijk station. Maar vanaf februari 1883 reden haar treinen door tot het hoofdstation.

Boottrein

Oostelijk van Tilburg reden de treinen met een Noordduitse bestemming steeds via de thans vrijwel verdwenen lijn Boxtel — Veghel — Gennep — Wesel. Deze route werd meestal ook door de Berlijnse treinen gebruikt, hoewel er ook jaren zijn geweest dat die via Eindhoven — Venlo gingen. De treinen met bestemming Keulen en verder zuidelijk reden daarentegen tot 1897 steeds via Venlo, maar vanaf het genoemde jaar gingen ook zij bij Gennep de grens over. Dit zou zo blijven tot kort na het einde van de Eerste Wereldoorlog. Tengevolge van politieke ontwikkelingen in het Duitsland van de Weimarpubliek en de Franse en Belgische bezetting van het Ruhrgebied besloot men in 1922 de treinen Vlissingen — Berlijn en Hamburg te

verleggen en deze zover mogelijk door Nederland te laten rijden. De route werd nu Tilburg — Nijmegen — Arnhem — Zutphen — Hengelo — Oldenzaal, waardoor de lijn Tilburg — Nijmegen eindelijk de taak kreeg toebedeeld waarvoor zij was ontworpen. Dit duurde helaas niet lang. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bracht het einde van het Engels — Duitse verkeer, waarvan dat naar Berlijn ook na de bevrijding om politieke redenen vrijwel zonder betekenis bleef. Bovendien werd de Engels-Nederlandse bootdienst van Vlissingen verplaatst naar Hoek van Holland. Het gevolg hiervan was dat alleen de treinen naar en van Zuid-Duitsland nog slechts via Breda — Tilburg — Venlo konden rijden. En Zuid-Duitsland is van het Brits-Duitse verkeer tegenwoordig wel het belangrijkste, maar deze route is via België korter dan door ons land. Van de vroegere grote aantallen internationale treinen die men in Tilburg zag stoppen of soms ook doorrijden, zijn dan ook alleen maar een ochtend- en een avondtrein in beide richtingen overgebleven, waarvan alleen de Loreley Tilburg als stopplaats kent. De trein in aansluiting op de dagboten, de Austria-Expres, rijdt hier door. Tilburgers die deze trein willen gebruiken, moeten met binnenlandse treinen naar en van Eindhoven reizen.

Tegelijk met de opkomst van het internationale oost-west-verkeer langs Tilburg verminderte dat per spoor van noord naar zuid. Zoals hierboven al uiteen is gezet werd Roosendaal het belangrijkste grensstation voor de treinen naar België. Wel dacht men eraan om het goederenvervoer vanuit het oosten en midden van ons land via Tilburg — Turnhout te leiden, waarvoor zelfs bij BaarleNassau precies op de grens in 1906 een groot station in gebruik werd genomen, maar ook hiervoor kreeg Roosendaal uiteindelijk



Afb. 5 Het Tilburgse station in 1903 gefotografeerd vanaf het tweede perron. Fotograaf Au Héron (= Henri Berssenbrugge) (coll. Gemeentearchief Tilburg).

de voorkeur. Het gevolg was dat de lijn Tilburg — Turnhout gedegradeerd werd tot een lokale, weinig gebruikte verbinding. In 1934 was het personenvervoer hier zo gering geworden dat dit per 7 oktober van dat jaar gestaakt werd. Alleen voor het goederenvervoer had het enkelsporige lijntje nog enige betekenis, totdat dit in 1972 ook werd beëindigd. Twee jaar later kreeg het gedeelte van Tilburg tot de grens nog enige betekenis als toeristische stoomspoorweg, in feite zelfs een internationale door de Belgische enclaves in BaarleNassau, maar het rendement was te gering, zodat de stoomtreindienst met ingang van 1982 weer gestaakt werd. Vijf jaar later, in 1987, werd de nu niet meer gebruikte en sterk verwaarloosde spoorbaan opgebroken.

Het is niet te verwachten dat ook de lijn Breda — Tilburg — Boxtel dit lot zal treffen. Voor het internationale goederenverkeer is in ons land Rotterdam — Tilburg — Venlo de veruit belangrijkste verbinding, die zoveel mogelijk aan de steeds zwaarder wordende

eisen voor dit vervoer wordt aangepast. Naast de Rijn met de Waal en, voor het zware vervoer in veel mindere mate, enkele auto-wegen vormt zij de levensader waarmee de belangrijkste haven ter wereld met haar achterland verbonden is. De modernisering begon al kort na de laatste oorlog, nadat alle door de bezetter en door oorlogshandelingen veroorzaakte schade was hersteld. De belangrijkste mijlpaal was de elektrificatie, die in 1950 gereedkwam. Het internationale goederenvervoer naar en van Tilburg zelf heeft hiervan echter nauwelijks geprofiteerd. Zo belangrijk als dit vroeger was, zo gering is dit in 1988. Vanzelfsprekend is dat ook een gevolg van het grotendeels verdwijnen van de industrie uit de stad, waardoor veel minder grondstoffen noodzakelijk zijn. Daarnaast is het belangrijke steenkoolvervoer door de vermindering van het aantal fabrieken en het omschakelen op andere energiebronnen totaal verdwenen.

Sinds 1945 is het internationale personenvervoer per toeslagvrije sneltrein, tegenwoordig 'Intercity' genaamd, aanzienlijk gegroeid. Al jarenlang kan de Tilburger eenmaal per twee uur richting Keulen vertrekken. Volgens de jongste plannen van de NS moet dat in de niet al te verre toekomst eenmaal per uur worden, terwijl de stad dan tevens aan een doorgaande verbinding Antwerpen — Utrecht komt te liggen. Deze laatste dienst zal dan ook met het modernste langafstandsmateriaal worden gereden, zoals dit thans al enkele jaren met de Rotterdam — Venlo — Keulen-dienst het geval is. Of deze plannen gerealiseerd worden, hangt van veel factoren af, maar het lijkt wel zeker dat, wanneer in 2013 de stad 150 jaar op het spoorwegnet is aangesloten, Tilburg een belangrijke stopplaats in het internationale vervoer is gebleven.



Afb. 6 De boottrein naar Vlissingen in 1910 op het traject Boxtel — Tilburg (coll. Gemeentearchief Tilburg).

Afb. 7 Op 11 mei 1950 reed de eerste elektrische trein Tilburg binnen. Langs de Zuid-Oosterstraat keken honderden mensen toe (coll. Gemeentearchief Tilburg).

