

Verdwenen treinstations

In 1854, vijftien jaar na de intrede van het spoor in Nederland, reed in Noord-Brabant de eerste trein van Roosendaal naar Antwerpen. Anno 2024 doorkruisen spoorlijnen Noord-Brabant van west naar oost en van noord naar zuid. Stoptreinen, intercity's en de HSL verbinden Noord-Brabant met België en Duitsland. De trein van Nijmegen naar Venlo – de Maaslijn – stopt in Noord-Brabant in Cuijk, Boxmeer en Vierlingsbeek. Vroeger waren er veel meer lijnen en stopte de trein op allerlei allang afgebroken stations. Ook op de nog bestaande lijnen verdwenen talrijke stopplaatsen en stations. Enkele ervan brengen we hierna in beeld.

Bels lijntje en lijn Eindhoven-Hasselt

In 1865 begon de aanleg van de spoorlijn Tilburg-Turnhout, beter bekend als 'het Bels lijntje'. De personentrein stopte tot 1934 in Riel, Alphen en Baarle-Nassau. De laatste rails verdwenen pas in de jaren tachtig; nu ligt er op het tracé een fietspad. In 1866 werd een derde verbinding met België in gebruik genomen, de spoorlijn tussen Eindhoven en Hasselt. Het vervoer op het Nederlandse deel werd in 1959 gestaakt. De toen aangelegde omleiding voor goederenvervoer via Geldrop functioneerde tot 1973.

Duits lijntje

'Het Duits lijntje', tussen Boxtel en Wesel, werd geopend in 1878 en was onderdeel van een internationale verbinding. Roemrucht zijn de verhalen over Europese vorsten, zoals de Russische tsaar, die deze lijn gebruikten om in de zomer de Noordzeekust te bereiken. Nadat de spoorbrug tussen Oeffelt en Gennep in 1944 was opgeblazen, raakte de lijn geleidelijk buiten gebruik; de laatste goederentrein tussen Veghel en Uden reed in 1983. De stationnetjes van Liempde, Schijndel, Zeeland, Mill en Oeffelt staan er nog; de andere haltes in Noord-Brabant waren Olland, Eerde, Veghel en Uden.

IJzeren Rijn

Nog zo'n bekende naam is 'de IJzeren Rijn', geopend in 1879, waarvan de spoorlijn Budel-Vlodorp het Nederlandse deel vormde. Over deze route, al beloofd in het scheidingsverdrag tussen Nederland en België van 1839, konden goederen vanuit Antwerpen naar het Ruhrgebied worden vervoerd. Voor personen is dit traject allang gesloten, maar eens per week rijdt er een goederentrein tussen Hamont en Weert om het spoor in gebruik te houden. Station Budel, gelegen op deze lijn, ging in 1953 dicht en werd gesloopt in 1985.

Halvezolenlijn

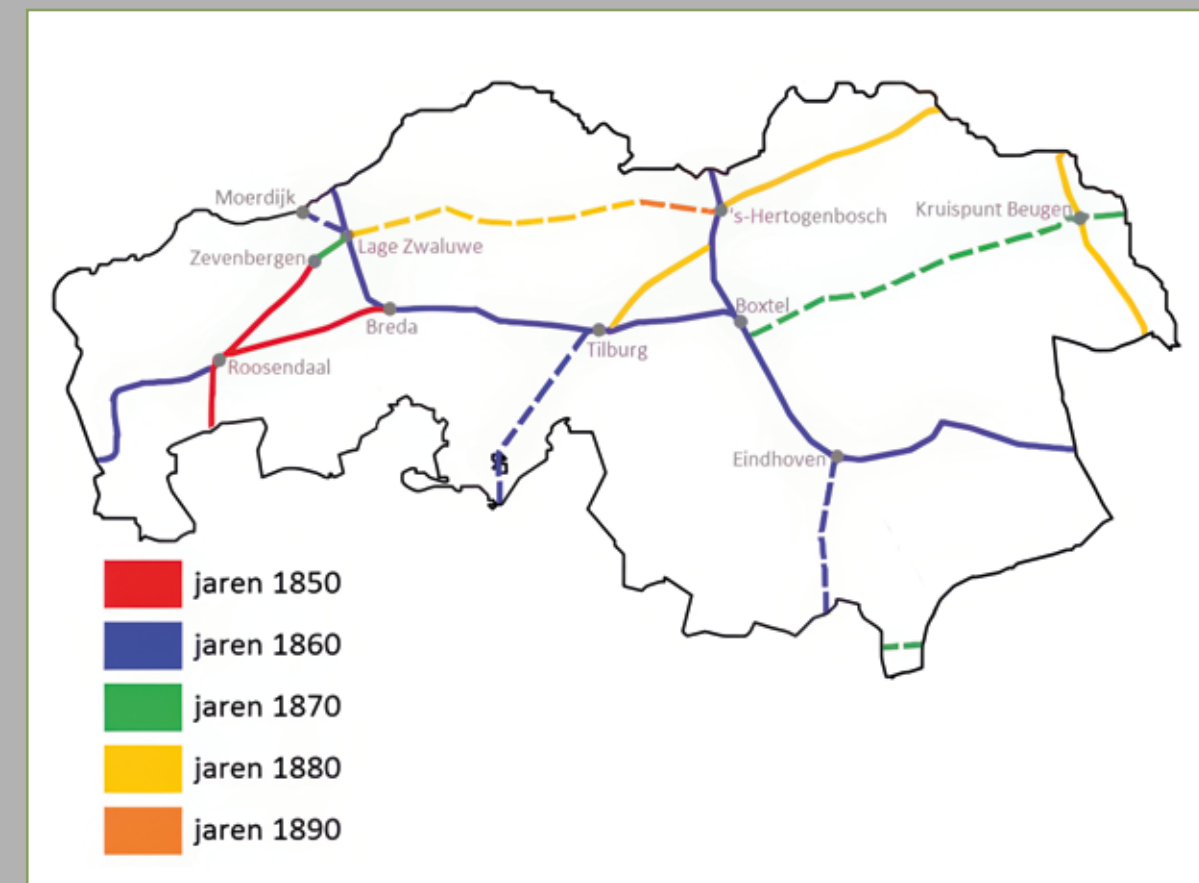
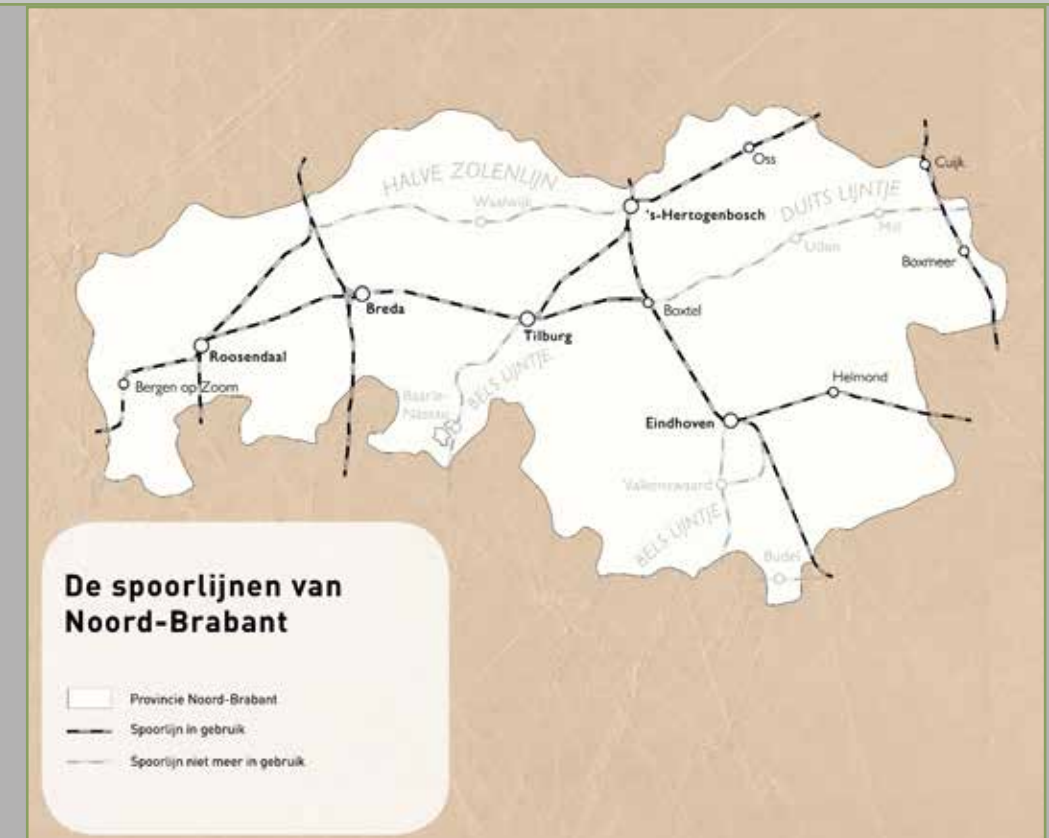
De jongste spoorlijn is de verbinding tussen Lage Zwaluwe en 's-Hertogenbosch, officieel de Langstraatspoorlijn, beter bekend als 'de Halvezolenlijn', verwijzend naar het vervoer van grondstoffen en producten van de schoenindustrie in de Langstraat. Deze lijn werd in delen geopend tussen 1886 en 1890 en langs de lijn lagen bijna twintig stations en haltes. In 1950 stopte het personenvervoer en het vervoer van goederen in 1972.

Bronnen

- Marius Broos, 'Bels lijntje', 'Duits lijntje', 'Geschiedenis spoorwegen in en om Roosendaal' en 'West-Brabant' op www.mariusbroos.nl.
- Sander Leemans, 'Duits lijntje' op duitslijntje.info/
- 'Nederlands grootste online verzameling stations foto's' op www.stationsweb.nl/
- Steven Verhoeven, 'Infrastructuur in Brabant' op www.brabantserfgoed.nl/page/7392/infrastructuur-in-brabant
- Marinus Vermooten, *Spoortocht langs oude en nieuwe NS-stations Brabant, Limburg, Zeeland* (Hapert 1987)
- Martijn van Vulpen, 'De Halvezolenlijn' op www.martijnvanvulpen.nl/spoorzoeken/trajecten/de-halvezolenlijn/

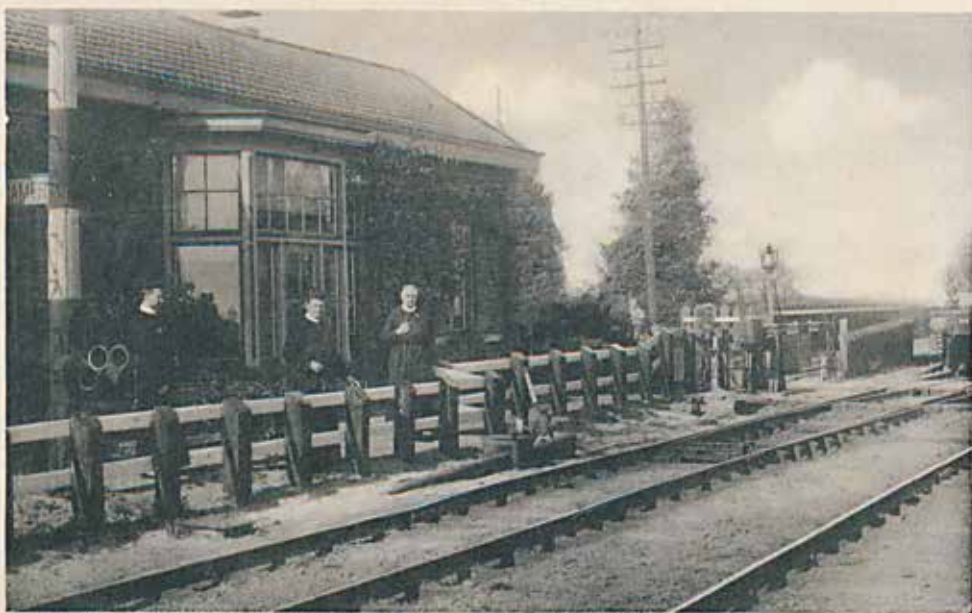
Boven: Overzichtskaart van de huidige en verdwenen spoorlijnen van Noord-Brabant. (Bron: www.canonvannederland.nl/nl/noord-brabant/blikken-op-brabant/18-spoorlijnen-en-andere-verkeerslijnen)

Onder: Het spoorwagennet voor personenvervoer in Noord-Brabant rond 1900. Onderbroken lijnen geven spoorlijnen aan die tegenwoordig zijn opgebroken of enkel nog voor goederenvervoer in gebruik zijn. In plaats van de verbinding uit 1876 tussen Zevenbergen en Lage Zwaluwe bestond in de periode 1855-1880 de rechtstreekse verbinding Zevenbergen-Moerdijk. (Bron: Steven Verhoeven, 'Infrastructuur in Brabant' op www.brabantserfgoed.nl/page/7392/infrastructuur-in-brabant)



In 1865 wordt er gestart met de aanleg van spoorlijn Eindhoven-Valkenswaard-Borkel en Schaft-Achel met een stoomwals. (Fotograaf onbekend. Collectie: Heemkundekring Weerderheem, Valkenswaard)

Verdwenen stations langs nog bestaande lijnen



St. Gerardus-Retrailenhuys, Seppe. Station Seppe.

Boven: Halte Seppe in Bosschenhoofd was een stopplaats op de spoorlijn Roosendaal-Breda en was in gebruik van 1875 tot 1938. Het stationsgebouw uit 1884 staat er nog steeds. (Foto: Atelier de Graaf, Oudenbosch. Prentbriefkaart, serienr. 2573 met poststempel uit 1929. Brabant-Collectie, Tilburg University)

Onder: Achter de hooimijten staat de bescheiden treinhalte van Berkel-Enschot langs de lijn Tilburg-Nijmegen. Vanaf 1898 maakten scholieren, forenzen en bezoekers van de Bossche markt hiervan gebruik. Vanaf 1923 was de halte ook in gebruik voor vervoer van steenkool, graan en producten van de nabijgelegen steenfabriek. De halte sloot in 1938 en in 1970 werd het gebouwtje afgebroken. (Foto: graaf onbekend. Brabant-Collectie, Tilburg University)



Boven: Op dezelfde lijn deed station Helvoirt tussen 1881 en 1945 dienst voor personenvervoer. In 1977 werd het stationsgebouw afgebroken. Nu is het traject Tilburg-'s-Hertogenbosch het langste in Nederland zonder tussenliggende halte. In 2028 opent een station in Udenhout. (Foto: H.A.O. van Sandtmann, circa 1915. Collectie: Brabants Historisch Informatiecentrum, 's-Hertogenbosch)

Onder: Op de lijn Tilburg-Nijmegen stonden in Geffen, tussen 's-Hertogenbosch en Oss, dit overwegwachtershuisje en – op de achtergrond – een station. Het werd in 1881 in gebruik genomen voor vervoer van personen en goederen als sigaren, varkens en landbouwproducten. Het station werd in 1938 gesloten, als woning in gebruik genomen en in 1971 gesloopt. (Fotograaf onbekend, jaren vijftig. Collectie: Heemkunde Geffen)



Verdwenen stations langs nog bestaande lijnen



Boven: Op de spoorlijn Eindhoven-Breda opende in 1895 station Acht, ten noorden van Eindhoven. Het stationsgebouw was sinds 1935 niet meer in gebruik en werd in 1950 gesloopt. (Uitg. J. v.d. Diepen, Winkelier, Acht, serienr. 12 69509. Foto: vermoedelijk Jan Bijnen. Prentbriefkaart, gedateerd 16 oktober 1916. Collectie: Regionaal Historisch Centrum Eindhoven)

Onder: Op de Maaslijn tussen en Nijmegen en Venlo was halte Sambeek ofwel wachtpost 37 als stopplaats in gebruik van 1885 tot 1891 en van 1921 tot 1933. (Foto: Roef Ankersmit, 1959. Collectie: Sambeeks Heem)



Station, Sterksel (N.-Br.)



Boven: Op de spoorlijn Eindhoven-Weert, geopend in 1913, stond in Sterksel een station naar ontwerp van ir. G.W. van Heukelom. Het bestond uit de woning van de stationschef, een loket voor kaartverkoop en een wachtkamer. Het werd in 1938 gesloten en in 1965 gesloopt. (Prentbriefkaart, circa 1920. Collectie: Het Utrechts Archief)

Onder: Dit bijzondere gebouw was het station Nuenen-Tongelre, op de lijn Eindhoven-Venlo. Het werd in 1890 gebouwd, in 1906 verhoogd en in 1972 gesloopt. Het bestond uit drie verdiepingen met een kantoor, een woning voor de stationschef en zijn gezin, een opslagruimte en een wachtkamer met loketruimte. Van links naar rechts op het perron staan stationschef Asselberghs, kantoorhouders Jan Engels en Sjeff Evers, en rangeerders Janus de Louw, Willem van Rooij en Toon de Greef. (Foto, circa 1904. Collectie: Van Gogh Village Museum, Nuenen)



Bels lijntje

Spoorlijn Tilburg-Turnhout



Boven: De trein van Tilburg naar Turnhout, op het zogeheten 'Bels lijntje', stopte allereerst op station Riel, gebouwd in 1867. Het stationsgebouw had zinken daken en bestond uit een bovenwoning, wachtlokaal, goederenloods en een dienstlokaal. In 1934 werd het reisverkeer gestaakt en in 1966 is het gebouw afgebroken. Uitg. H. de Groot, Riel. J.S. & Zn., T., serienr. 13280. (Prentbriefkaart, gedateerd 30 augustus 1915. Collectie: Regionaal Archief Tilburg)

Onder: Het station te Alphen werd eveneens in 1867 gebouwd en was van hetzelfde type als dat van Riel. Nadat de lijn onrendabel werd verklaard, werd het gebouw in 1968 afgebroken. Het goederenvervoer ging door tot 1973 en de rails werden in 1987 opgebroken. (Prentbriefkaart, circa 1910. Collectie: Regionaal Archief Tilburg)



Boven: In Baarle stonden twee stations: Baarle-Nassau en Baarle-Nassau Grens. Het station in Baarle-Nassau dorp was aanzienlijk groter dan de haltes in Alphen en Riel. De langgerekte laagbouw omvatte twee dienstwoningen, een vestibule, kantoren en wachtlokalen. Na het verlies van zijn oorspronkelijke functie werd het gebruikt als puddingfabriek, bowlingbaan en restaurant. Uitg. P. Camp. (Foto: Meuleman, Rethy. Prentbriefkaart. Brabant-Collectie, Tilburg University)

Onder: Het grote grensstation met douanelokalen bij Baarle-Nassau werd in 1906 in gebruik genomen. In 1903 besloten de Nederlandse en Belgische Spoorwegen tot de bouw van een nieuw hoofdgebouw. Er waren grootse plannen: op de grens moest een station komen met uitstekende douanefaciliteiten om het goederenvervoer via station Roosendaal te ontlasten en het reizigersvervoer tussen Amsterdam en Parijs te vergemakkelijken. Op deze foto zijn links pijlen getekend die wijzen naar de 'electrische draad' of Dodendraad waarmee de Duitsers tijdens de Eerste Wereldoorlog de grens hadden afgezet. Op het Belgische perron staan Duitse militairen. Uitg. Hub. Goossens, restaurateur station. J.S. & Zn., T., serienr. 14041. (Prentbriefkaart, gedateerd 15 november 1915. Collectie: Regionaal Archief Tilburg)

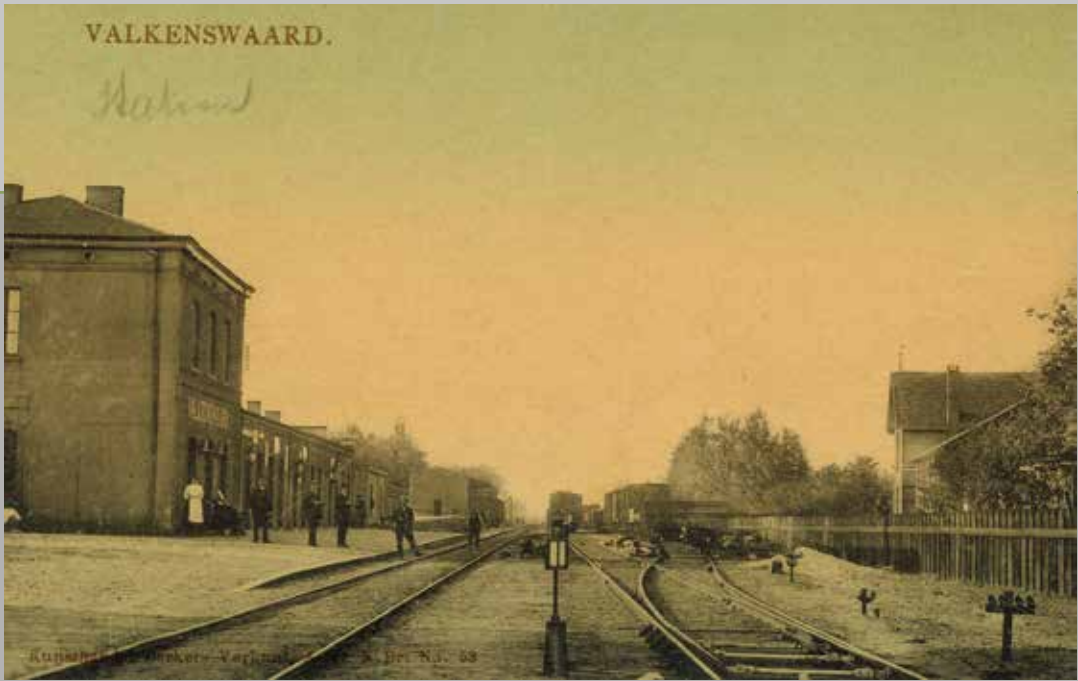


Spoorlijn Eindhoven-Hasselt



Boven: Vanaf 1866 verbond een spoorlijn Eindhoven met Hasselt en Winterslag. De lijn had twee haltes in het huidige Eindhoven: Philipsdorp Zuid en Gestel. De halte met wachtershuisje aan de Hoogstraat in Gestel werd in 1902 geopend. Uitg. J. Bijnen, Kunsthandel, Waalre. (Foto: Jan Bijnen. Prentbriefkaart, gedateerd 26 februari 1904. Brabant-Collectie, Tilburg University)

Onder: Op het perron van het volgende station, Aalst-Waalre, staan de reizigers rond 1900 te wachten op de naderende stoomtrein. Naast de wasmand poseert stationschef Witte, onder de olielamp staat postbode Tinuske van Kessel en De Laure met fiets. Het station werd geopend in 1866 en bevatte een wachtkamer, een kantoor met wisselbedieningsinstallatie en een bovenwoning. Het gebouw lijkt op dat van Valkenswaard en werd in 1950 afgebroken. Uitg. J. Bijnen. Kunsthandel, Waalre. (Foto: Jan Bijnen. Prentbriefkaart, vóór 1905. Brabant-Collectie, Tilburg University)



Boven: Op het perron van het in 1866 geopende station Valkenswaard poseren spoorwegpersoneel en enkele notabelen voor de fotograaf. Na de Tweede Wereldoorlog reed tot 1951 nog twee keer per dag een trein naar de Philipsfabrieken en weer terug. In 1959 werd de spoorlijn ook voor goederenverkeer gesloten en in 1961 werd het stationsgebouw gesloopt. Waar vroeger het spoor lag, ligt nu de Europalaan. Uitg. Kunsthandel Berkers Verbunt, Asten, serienr. 53. (Prentbriefkaart, 1906. Particuliere collectie)

Onder: Opening van de halte Borkel en Schaft op 21 maart 1921. De halte, de laatste in Noord-Brabant, bestond uit een met sintels bedekt perron en een houten wachtlokaal met petroleumlampje.. (Fotograaf onbekend. Collectie: Heemkundekring Weerderheem, Valkenswaard)



Duits lijntje

Spoorlijn Boxtel-Wesel



Boven: De halte Eerde was van 1889 tot 1938 in gebruik voor personen- en goederenvervoer. Er was ook een op- en overslagplaats van goederen, zoals hout, brandstoffen, kalk en kunstmest. In 1969 werd het gebouw gesloopt. (Foto: Johan van Eerd, 1955. Collectie: Brabants Historisch Informatie Centrum, 's-Hertogenbosch)

Onder: Het emplacement van station Veghel was vijf sporen breed en had een verhoogde losplaats. Op de foto worden vermoedelijk goederenwagons gelost. Qua architectuur heeft station Veghel veel overeenkomsten met dat van Uden: beide hebben een middendeel met een bovenverdieping. Na het staken van het personenvervoer in 1950 werd het stationsgebouw eind jaren zestig gesloopt. (Foto: Harry van Liempd, circa 1964. Collectie: Brabants Historisch Informatie Centrum, 's-Hertogenbosch)



Boven: Station Uden had twee verdiepingen: op de begane grond bevonden zich de hal, het kantoor met loketten en de wachtruimtes, op de eerste verdieping was de woning van de stationschef. Het was tussen 1873 en 1950 in gebruik. Tot de sloop in 1982 werd het door arbeidsmigranten bewoond. Op deze foto poseert een groep reizigers op het perron bij een trein die klaar staat voor vertrek. Deze stoomlocomotief met nummer 32 had de bijnaam 'De Blauwe Brabander' vanwege de blauwe kleur. Hier kwamen tijdens de Eerste Wereldoorlog veel Belgische vluchtelingen per trein aan. Zij werden gehuisvest in Kamp Vluchtoord. (Foto: H.A.O. van Sandtman, circa 1915. Collectie: Brabants Historisch Informatie Centrum, 's-Hertogenbosch).

Midden: Het stationsgebouw van Haps was een langgerekt gebouw met dienstruimte, plaatskaartenbureau, wachtkamer, opslagruimte en een woning. Het station was de naamgever van het 'type Haps': de stations van Schijndel, Mill en Oeffelt waren van hetzelfde type. Na stopzetting van het goederenvervoer werd het gebouw gebruikt door brandweer en gemeente, voordat het in 1991 werd gesloopt. (Fotopersbureau Het Zuiden, circa 1910. Collectie: Brabants Historisch Informatie Centrum, 's-Hertogenbosch)

Onder: Bij Beugen liep de tien jaar later aangelegde Maaslijn met een viaduct over 'het Duits lijntje'. Kruispunt Beugen had daarom twee treinstations nabij Oeffelt: 'Hoog' was gelegen aan de Maaslijn, 'Laag' aan het Duitse Lijntje. Op de foto het laatstgenoemde station, opgetrokken uit hout, met aanbouw van de Noord-Brabantsch Duitse Spoorwegmaatschappij, de exploitant van de lijn. Rechtsvoor loopt fotograaf Andries Nielen. Het station werd in 1883 geopend en in 1944 gesloten. Later werden incidenteel pelgrims naar Kevelaer in Duitsland via deze lijn vervoerd. Dit stationsgebouw is in 1970 gesloopt. (Foto: Andries Nielen, circa 1912. Collectie: Brabants Historisch Informatie Centrum, 's-Hertogenbosch)



IJzeren Rijn Spoorlijn Neerpelt-Weert Halvezolenlijn



Boven: Op ‘de IJzeren Rijn’ was station Budel, gelegen in Budel-Schoot, het enige station in Noord-Brabant. Het was in gebruik tussen 1879 en 1953. Het was een grensstation en daarom een langgerekt complex met dienstgebouwen voor douanefaciliteiten. Op het emplacement in de richting van Hamont was een draaischijf aanwezig en aan de Weerder zijde stond een watertoren. Vanaf het station liep een aftakking naar de zinkfabrieken voor de aanvoer van erts en afvoer van producten. Tijdens de Eerste Wereldoorlog kwamen hier veel Duitse en Oostenrijkse vluchtelingen aan. In 1962 is het stationsgebouw gesloopt en in 1985 de dienstwoning. Uitg. J. Bijnen, Kunsthandel, Waalre, serienr. 08 51303. ((Foto: Jan Bijnen. Prentbriefkaart, 1908. Brabant-Collectie, Tilburg University))



Onder: Station Lage Zwaluwe vervulde een belangrijke functie als spoorwegknooppunt. Het monumentale stationsgebouw werd in 1866 in gebruik genomen. In 1886 werd het ook beginpunt van ‘de Halvezolenlijn’. Op de begane grond bevonden zich dienstlokalen, kantoren, wachtkamers en een stationsrestaurant. Op de eerste verdieping waren twee woningen. Naast het station lag een groot emplacement met seinhuizen, draaischijf, los- en laadplekken en diverse dienstgebouwen. Op 17 september 1944 raakte het station door een bominslag zwaar beschadigd. In 1950 kwam een nieuw stationsgebouw gereed. Voor reizigersvervoer werd de Halvezolenlijn gesloten in 1950 en voor goederenvervoer in 1972. Uitg. “Vivat”, Amsterdam, serienr. 3044. (Prentbriefkaart, poststempel 11 november 1901. Brabant-Collectie, Tilburg University)



Boven: Station Geertruidenberg was – net als de meeste stations op deze lijn – in gebruik tussen 1886 en 1950. Na 1914 ontwikkelde Geertruidenberg zich tot een industriestadje. Het stationsgebouw bestond uit een hoger middendeel met boven een woning en beneden de entree met een ruime hal en dienstvertrekken. In de zijvleugels waren de wachtkamers met toegang tot de perrons. Het gebouw heeft lang leeggestaan en is in 1964 gesloopt. Uitg. Fa. Wed. W. van Alphen, Geertruidenberg, serienr. G. 308. (Prentbriefkaart, circa 1921. Brabant-Collectie, Tilburg University)

Onder: Station Waspik kreeg later de naam Waspik’s Gravenmoer. De stations van Hooze Zwaluwe, Made-Drimmelen, Drunen-Heusden en Vlijmen waren qua architectuur vrijwel identiek en hadden dezelfde indeling. Voordat het stationsgebouw in 1966 werd afgebroken, deed het dienst als kleuter- en zuigelingenbureau van de Kruisvereniging. Uitg. J. Vermeulen, Waspik, serienr. 7/17. (Prentbriefkaart, circa 1915. Brabant-Collectie, Tilburg University)



Halvezolenlijn

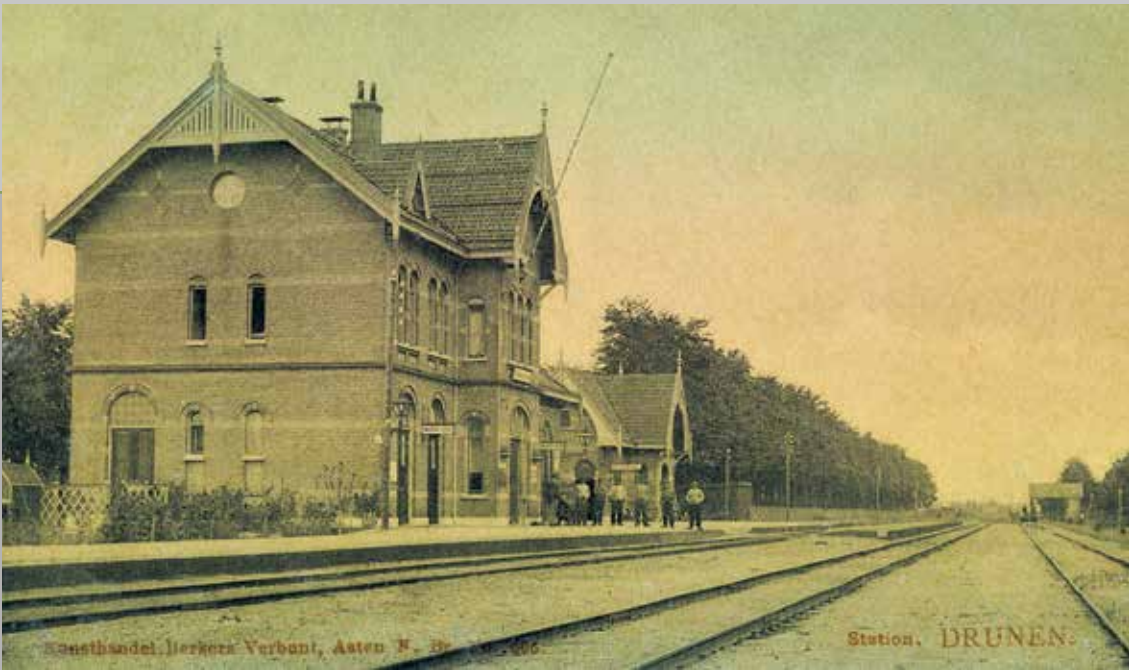
Spoorlijn Lage Zwaluwe-'s-Hertogenbosch



Boven: Station Kaatsheuvel-Capelle kwam vermoedelijk pas in 1893 gereed. Het bestond uit een woning, hal, wacht- en dienstruimte. In 1938 werd de naam gewijzigd in station Capelle-Vrijhoeve. Inmiddels is het stationsgebouw afgebroken. Uitg. Leo Sikkers, Drunen, serienr. 50034. (Foto: Foka, Den Haag. Prentbriefkaart, poststempel 5 augustus 1943. Collectie: Jan van der Linden. Bron: www.kaatsheuvel-postaal.nl)



Onder: Station Waalwijk werd in 1886 feestelijk in gebruik genomen. Het bestond uit een vestibule, dienstruimten, twee wachtkamers en een bovenwoning. Op de achtergrond is de goederenloods te zien. Vooral de schoen- en leerindustrie maakte veelvuldig gebruik van het spoor. Tijdens de Tweede Wereldoorlog kreeg het station het zwaar te verduren. In 1964 werd het stationsgebouw gesloopt, in 1989 volgde de goederenloods. Uitg. De Jong's Boekhandel, Waalwijk, serienr. 802. (Prentbriefkaart, gedateerd 8 mei 1916. Brabant-Collectie, Tilburg University)



Boven: De naam van station Drunen werd in 1891 gewijzigd in Drunen-Heusden. Er lag ook een rangeerterrein met een verhoogde los- en laadplaats, waar vooral fruit, suikerbieten en metaalwaren werden overgeslagen. Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog brachten de Duitsers het station veel schade toe. Na de sluiting voor personenvervoer in 1950 werden de gebouwen in 1967 afgebroken. Uitg. Kunsthandel Berkers Verbunt, Asten, serienr. 606. (Prentbriefkaart, 1906. Particuliere collectie)

Onder: Station Vlijmen, gebouwd in 1884, was zoals we zagen van hetzelfde type als andere stations langs 'de Halvezolenlijn'. Het beschikte onder meer over een stationschefwoning en een luxueuze wachtkamer voor eerste- en tweedeklasreizigers. Ook waren er een flinke opslagplaats en een verhoogde laadplaats ten behoeve van het veetransport naar de Bossche markt. Ook deze gebouwen werden in 1967 gesloopt. (Prentbriefkaart, circa 1910. Collectie: Heemkunde van de oostelijke Langstraat)

