

DE SPOORWEGEN IN BOXTEL 1865 – 2000

Jos Mandos (auteur)¹
Bea Schoenmakers (tweede lezer)
30 december 2013

Samenvatting

Op 1 mei 1865 werd Boxtel aangesloten op het Nederlands spoorwegnet. Binnen enkele jaren ontwikkelde het station zich tot een zeer belangrijk spoorwegknooppunt. Door de komst van de spoorlijn Boxtel – Wesel ('Het Duits Lijntje') kwam er ook aanzienlijk internationaal verkeer. Door deze ontwikkelingen werd het spoor een van de grotere werkgevers in Boxtel. Door de crisis in de dertiger jaren van de 20^e eeuw werd het grote stoomdepot gesloten, waarmee de neergang van de belangrijkheid werd ingezet. Maar Boxtel blijft een knooppunt, tot op heden. Per uur (overdag) passeren nu minimaal twintig treinen het station. Dat gaf én geeft problemen: de zogenaamde Dubbele Overweg is daarvan het allerbeste voorbeeld.

1. De ontstaansgeschiedenis van Station Boxtel

In de eerste helft van de negentiende eeuw stelde het verkeerswezen in ons land weinig voor. Er werd bij het vervoer van personen en goederen gebruik gemaakt van vrachtkarren, postwagens, diligences, koetsen en trekschuiten. Koning Willem I kreeg steeds meer oog voor het feit dat in verschillende streken in Nederland, waaronder ook Brabant, economische groei slechts mogelijk was wanneer die geografisch geïsoleerde gebieden door een doelgerichte verkeerspolitiek ontsloten zouden worden.²

Tussen 1740 en 1744 werd de steenweg van Den Bosch naar Best aangelegd als schakel in de handelsroute naar Luik. Tot aan 1865 vormde die de enige behoorlijke verbinding. Er hebben daarnaast wel plannen bestaan voor de aanleg van een kanaal van Den Bosch naar Luik, waaronder een uit 1787 daterend plan van de Boxtelse landmeter Hendrik Verhees. Ook werd gedacht aan het bevaarbaar maken van de Dommel tot aan de grens met België bij Schaft. Ook van dit plan is niets terecht gekomen.

Tot 1860 was de aanleg van spoorlijnen uitsluitend een particuliere aangelegenheid. De overheid bemoeide zich er nauwelijks mee, uitgezonderd het verlenen van concessies. Veel concessies verliepen zonder dat de plannen, meestal wegens geldgebrek, werden verwezenlijkt. Nederland dreigde achterop te raken, met name ten opzichte van België. Daarom nam de Rijksoverheid het initiatief om spoorlijnen van staatswege te gaan aanleggen. De aanleg gebeurde door de staat, de exploitatie van de staatsspoorlijnen gebeurde door particulieren.

Op 12 november 1860 lieten Gedeputeerde Staten aan de Boxtelse burgemeester C. Achterbergh weten dat een wetsontwerp was aangenomen waarbij de regering de aanleg van spoorlijnen tot staatszaak had verklaard en haar goedkeuring had verleend aan de aanleg van een spoorlijn Tilburg - Boxtel. Toch zou het nog tot mei 1865 duren voordat de eerste trein in

1. In dit document is veel tekst hergebruikt uit het boek *Knooppunt van vier sporen*, door Gied Segers en Jos Mandos (Boxtelse Historische Reeks, Historisch Platform Boxtel, 2000).

2. Prof. dr. H.F.J.M. van den Eerenbeemt, *Sporen naar Welvaart*, (Tilburg 1963).

Boxtel zou arriveren. Dat kwam onder meer omdat er in de Tweede Kamer een nogal felle discussie was gevoerd over het tracé.

Al op 18 november 1859 werd in de Kamer voor het eerst gesproken over de aanleg van een spoorlijn tussen Tilburg en Boxtel. Het idee om Boxtel als spoorwegknooppunt te gebruiken zou afkomstig zijn van de spoorwegingenieur E. Stieltjens.

In 1860, bij het aantreden van het kabinet Van Hall, werd de realisering van spoorlijnen tot staatstaak verklaard en werd de aanleg van een spoorlijn van Venlo over Eindhoven, Boxtel, Tilburg, Breda naar Vlissingen voorgesteld.

De regering motiveerde de keuze voor Boxtel als volgt: ‘Tot verbinding van Venlo naar Tilburg kwamen verschillende rigtingen in aanmerking.’ ‘s-Hertogenbosch lag te noordelijk om in de lijn te worden opgenomen; en wilde men meer de rechtstreekse lijn langs Oirschot (waar een legerplaats ligt) volgen, dan kwam men te zeer in strijd met de belangen van de verdediging. Vandaar dat Boxtel als aansluitpunt werd gekozen.’³

Vóór de komst van het spoor bestond er ten behoeve van het personenvervoer een diligencedienst tussen Boxtel, Den Bosch en Eindhoven. Hiervoor was concessie verleend aan de weduwe C. van Geffen. Er werd gebruik gemaakt van een diligence die plaats bood aan zes passagiers en bespannen was met één paard. Na de opening van de spoorlijn Boxtel-Eindhoven, op 1 juli 1868, had het vervoer per diligence tussen beide plaatsen uiteraard weinig zin meer en kreeg de ondernemster ontheffing.

De komst van de spoorwegen had ook gevolgen voor de bevolkingsgroei. Tussen 1865 en 1872, de jaren waarin zich door de aanleg van een viertal spoorlijnen, namelijk in de richting Tilburg, Den Bosch, Eindhoven en Wesel (Duitsland), de ontwikkeling van Boxtel als spoorwegknooppunt ging aftekenen, nam de bevolking toe met 294 inwoners.

Op 1 januari 1865 telde de gemeente Boxtel 4558 inwoners en op 1 januari 1872 in totaal 4852 inwoners, een voor die tijd forse groei.⁴ De komst van de spoorwegen heeft daar ongetwijfeld aan bijgedragen.

2. De aanleg van de spoorlijn Tilburg - Boxtel

Op 20 augustus 1860 kondigde burgemeester C. Achterbergh aan dat vanaf Tilburg een spoorlijn naar Boxtel zou worden aangelegd. De gemeenteraad reageerde enthousiast op deze mededeling en besloot als huldeblijk aan Koning Willem III en de regering, dit heuglijke feit met enig feestvertoon te omlijsten.

Het raadslid H.A. Sassen stelde voor om 100 gulden beschikbaar te stellen voor feestelijkheden maar voor deze suggestie was geen meerderheid te vinden. Op voorstel van wethouder H. van Lieshout werd het bedrag teruggebracht naar 75 gulden.⁵

Een week later, vrijdag 27 augustus, was er volop feest. Er werd uitbundig gevlagd en voor de bevolking waren er verschillende vermakelijkheden. Het raadhuis was 's avonds met honderden vetpotjes verlicht en de dag werd besloten met een schitterend vuurwerk. De leden van de

3. Theo Cuijpers, *De voorgeschiedenis van de spoorlijn Tilburg - Boxtel Eindhoven en Den Bosch*, Brabants Heem, maart 1988.

4. GAB (Gemeentelijk Archief Boxtel), *Verslag over de toestand van de gemeente over de jaren 1865 tot en met 1872*. inv. nr: 00.06.114.

5. GAB, *Raadsvergadering 20 augustus 1860*, inv. nr: 00.021.5.

vrijwillige brandweer, die erop hadden moeten toezien dat de illuminatie en het vuurwerk geen brandgevaar opleverden, kregen op gemeentekosten elk anderhalve liter bier.

Hoewel de beslissing over de aanleg van een spoorlijn van Breda naar Eindhoven positief voor Boxtel was uitgevallen, bleef de vraag hoe het tracé precies zou moeten lopen en waar het station zou komen. Het gemeentebestuur vond dat het station zo dicht mogelijk bij de kom zou moeten liggen.

Al tijdens de raadsvergadering van 20 augustus 1860 werd besloten om een brief naar minister Thorbecke te sturen met het verzoek het station zo dicht mogelijk bij de kom te situeren. Als de minister aan deze wens zou voldoen, wilde de gemeente de voor de aanleg van de spoorlijn benodigde grond gratis aan het Rijk afstaan. Burgemeester Achterbergh vond dit erg voorbarig en adviseerde daarop in een latere raadsvergadering terug te komen.⁶

In februari 1861 werd het rekest aan de minister door de Raad besproken. Allereerst werd erkentelijkheid betuigd 'voor de bijzondere begunstiging die Boxtel ten deel is gevallen'. Over de plaats waar precies het station moest komen was men duidelijk, namelijk op het aansluitpunt van de lijn Boxtel - Utrecht met de lijn Tilburg - Eindhoven, ten noordwesten van de kom van Boxtel. Bovendien stelde men minister Thorbecke ervan in kennis dat een raadscommissie, bestaande uit P.H. Velsen, wethouder H. van Lieshout en gemeentesecretaris J. van Uden, bereid was om het verzoekschrift toe te lichten.⁷

Begin oktober ging de minister akkoord met het door de commissie van staatsspoorwegen voorgestelde tracé van de spoorlijn Tilburg -Boxtel. Dit betekende dat het aansluitpunt met de spoorlijn Utrecht - Boxtel en ook het station, noordwestelijk van de kom zou komen te liggen en wel in het gehucht Breukelen. Daarop besloot de Raad een brief naar minister Thorbecke te sturen waarin werd gevraagd om het stationsgebouw wat dichterbij de kom te bouwen. De gemeente beloofde op eigen kosten een kunstweg aan te leggen vanaf de steenweg als deze wens zou worden gehonoreerd.⁸

Het verzoek van de gemeente Boxtel om de plannen te wijzigen had in zoverre succes dat het station meer ten zuidwesten van de dorpskom werd gesitueerd.

Op 12 mei 1863 had de aanbesteding plaats van de aanleg van de lijn Tilburg - Boxtel. Het werk werd voor f 555.000 gegund aan de fa. J. van de Griendt uit Den Bosch. Dit bedrijf had ervaring opgedaan bij de aanleg van de lijn Breda - Tilburg waarvoor niet minder dan vijfhonderd man personeel in dienst was genomen. Het aannemersbedrijf maakte gebruik van enkele speciaal voor dit doel geconstrueerde stoommachines.

Nadrukkelijk was bepaald dat de stoommachines vanwege brandgevaar op een afstand van honderd ellen (ongeveer 88 meter) van boerderijen, huizen en hooibergen moesten blijven.

Bij de aanleg van de spoorlijn werd uitgegaan van een enkele spoorbaan met de mogelijkheid tot aanleg in de toekomst van dubbelspoor. Bij de aanleg van de aarden baan werd hiermee al rekening gehouden.⁹ De grondverwerving verliep vlot. De eigenaren konden rekenen op een behoorlijke vergoeding en lieten het daarom niet aankomen op een onteigeningsprocedure.

6. GAB, *Raadsvergadering 20 augustus 1860*, inv. nr: 00.021.5.

7. GAB, *Raadsvergadering 25 februari 1861*, inv. nr: 00.021.5.

8. GAB, *Raadsvergadering 16 okt 1861*, inv. nr: 00.021.5.

9. *Boxtel 100 jaar geleden in het spoorwegverkeer opgenomen*, Nieuwsblad Brabants Centrum 30 april 1965.

3. De aanleg van de Stationsstraat

Voor de grondverwerving voor de verkorte toegangsweg naar het station moest men gaan onderhandelen met de in Den Bosch wonende Jan Hendrik Mahie. Deze had in 1857 kasteel Stapelen en bijbehorende grond gekocht van de Tilburgse wolfabrikant G. Bogaers. De grondeigenaar had aan het gemeentebestuur verklaard redelijk in zijn eisen te zullen zijn. Deze toezegging indachtig stuurden B. en W. hem in januari 1864 een brief waarin ze Mahie vroegen om de benodigde 32 roeden grond gratis af te staan. Dit vanuit de redenering dat de eveneens aan Mahie behorende grond aan weerszijden van de toegangsweg in waarde zou stijgen. De grondeigenaar kreeg veertien dagen de tijd om te laten weten of hij hiertoe bereid was.¹⁰

Na enige aandrang maakte Mahie eind februari zijn eisen bekend. De eerder door de grootgrondbezitter beloofde redelijkheid bleek echter ver te zoeken. Mahie besepte kennelijk dat hij in plaats van met het Rijk, dat vrij behoorlijke prijzen voor de grond betaalde, moest gaan onderhandelen met de bepaald niet rijke gemeente Boxtel. Het verzoek van de gemeente Boxtel om de grond gratis af te staan wegens waardevermeerdering van de belendende percelen legde hij naast zich neer. Hij eiste het voor die tijd aanzienlijke bedrag van 1438 gulden. Mahie begreep goed dat de gemeente Boxtel dit geld niet kon opbrengen en vroeg daarom voor de af te stane grond 960 gulden. Daarnaast wilde Mahie het eigendom verkrijgen van drie percelen grond, waarvan er twee toebehoorden aan het Burgerlijk Armbestuur. Dit met een door hem getaxeerde waarde van 523 gulden. Bovendien liet de grondeigenaar weten dat, als men niet bereid was om op zijn eisen tot overdracht van de drie percelen in te gaan, hij genoodzaakt was 6000 gulden per bunder te vragen. Voor de benodigde 32 roeden grond moest dan in totaal 1709,70 gulden worden betaald.



Stationsstraat Boxtel, Collectie Heemkundekring Boxtel

10. GAB, *Correspondentie B. en W.* 1864.

Omdat het Boxtelse gemeentebestuur de financiële eisen van de grondeigenaar nogal hoog vond, kreeg een raadscommissie als taak te gaan onderhandelen met Mahie en te proberen zijn eisen wat te matigen. Op 7 maart 1864 gingen de wethouders Van de Ven, Van Lieshout en het raadslid C. van Osch naar Den Bosch. De Boxtelse delegatie vroeg Mahie of hij zijn grond wilde afstaan voor 1483 gulden, zonder overdracht van de drie door hem verlangde percelen. Mahie bleef onverzettelijk. Hij deelde de drie onderhandelaars kortaf mee dat hij naar zijn mening redelijk in zijn eisen was. De delegatie keerde met lege handen naar Boxtel terug. Op 12 maart 1864 kwam de gemeenteraad bij elkaar om het uitvoerig rapport van de onderhandelaars te bespreken. De raadscommissie adviseerde om de eisen van Mahie in te willigen. Men kwam tot de conclusie dat de verkorte toegangsweg veruit te prefereren was boven het smalle en voor het goederenvervoer bijna onbegaanbare Osschenpad.¹¹ De Raad volgde dit advies op en zwichtte met pijn in het hart voor de eisen van Mahie, die een forse aanslag betekenden op de toch al niet florissante financiële positie van de gemeente.¹²

Op 3 oktober 1864 kreeg het Boxtelse gemeentebestuur de mededeling van de SS (Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen) dat de spoorlijn Tilburg - Boxtel op 1 mei 1865 in gebruik zou worden genomen. Daarop werd besloten onmiddellijk de aanleg van de Stationsstraat aan te besteden opdat het werk op 1 mei 1865 gereed zou zijn.

Op 28 november vond de officiële aanbesteding plaats. Er waren slechts twee aannemers present, namelijk J.H. van Hogerwou uit Boxtel en de Vughtse aannemer H.C. Lathouwers. Aan laatstgenoemde werd voor 7.700 gulden het werk gegund. Het karwei moest uiterlijk 1 mei 1865 gereed zijn. Voldeed de aannemer daaraan niet, dan zou een korting van 20 gulden per dag op de aanneemsom in rekening worden gebracht.¹³

Ondanks veel problemen slaagde de aannemer erin het werk op 1 mei 1865 op te leveren. De lasten van de toegangsweg bleven zwaar drukken op de gemeentebegroting. Zo zwaar zelfs dat men met flinke tekorten werd geconfronteerd. Even werd overwogen om tolgeld te heffen maar dat bleek wettelijk onmogelijk.¹⁴

In het najaar van 1867, bij de aanbidding van de gemeentebegroting voor 1868, stemde de Raad in met een aantal belastingmaatregelen om de gemeentebegroting in evenwicht te brengen.¹⁵

4. Station Boxtel geopend.

In 1865 telde Boxtel ruim 4500 inwoners die veelal van de landbouw leefden maar in toenemende mate ook hun emplooi vonden in de industriële nijverheid, waaronder een damastfabriek, een papierfabriek een zestal looierijen, enkele weverijen en vijf bierbrouwerijen.¹⁶

Het gemeentebestuur begreep dat de aanleg van de spoorlijn Boxtel-Tilburg van ingrijpende betekenis zou zijn voor de verdere ontwikkeling van Boxtel. De gemeenteraad besloot dan ook om minister R. Thorbecke een erkentelijkheidsbetuiging te sturen.¹⁷

Op 1 mei 1865 arriveerde de eerste trein vanuit Tilburg in Boxtel. Honderden inwoners waren in en rondom het station getuige van de aankomst. Opnieuw werd er in Boxtel uitbundig feest

11. GAB, *Rapport van 8 maart 1864 betreffende de onderhandelingen met Mahie*. Doss. Spoorwegen.

12. GAB, *Raadsvergadering van 12 maart 1864*, inv. nr.00.021.1.5.

13. GAB, *Bestek en voorwaarden Toegangsweg naar het station*. inv. nr: 08.0722.

14. GAB, *Raadsvergadering van 3 april 1865*, inv. nr. 900.021.6.

15. GAB, *Raadsvergadering 30 oktober 1867*, inv. nr. 00.021.61.

16. GAB, *Verslag over de toestand van de gemeente over het jaar 1865*, inv. nr. 00.06.114.

17. GAB, *Raadsvergadering van 14 augustus 1860*, inv. nr. 00021.5.

gevierd. Een muziekkorps uit Oirschot luisterde de festiviteiten feestelijk op en wederom was het gemeentehuis sprookjesachtig verlicht met honderden vetpotjes.¹⁸ De tarieven waren niet bepaald laag; een retour Boxtel – Tilburg kostte 85 cent voor de eerste klasse, 65 cent voor de tweede klasse en 40 cent voor de derde klasse.¹⁹ Ter vergelijking: volwassen arbeiders hadden in 1866 een gemiddeld weekloon van 6 gulden per week. Ondanks de hoge prijzen was er veel belangstelling voor het reizen per trein. In het eerste jaar werden er zo'n 15.000 reizigers vervoerd over het traject Boxtel-Tilburg.

Om kostenredenen had het Staatsspoor 5 types station ontworpen. Klasse 1 was voor de grotere stations, klasse 5 voor de kleinste. De indeling in klassen betrof de grootte van het station. De klasse was gerelateerd aan het aantal inwoners van de plaats waar het station zou komen. Het type SS eerste klasse was het grootste model, bestemd voor grotere provinciesteden. Type SS vijfde klasse was het kleinste model. Architect was K.H. van Brederode. Boxtel kreeg het type vierde klasse. Dit stationsgebouw is inmiddels al meer dan 100 jaar geleden afgebroken, maar er zijn in Nederland nog een aantal stations, al of niet stevig verbouwd, bewaard gebleven. Voorbeelden: Oisterwijk, Goor, Delden.



Station Oisterwijk, station 4^e klas Staatsspoorwegen. Collectie Jos Mandos

Door de snelle toename van het reizigersvervoer en de aanleg van de lijn Boxtel – 's Hertogenbosch (1868), Boxtel - Eindhoven (1866) en Boxtel-Wesel (Duitsland) (1872), werd het in 1864 gebouwde station al snel te klein.

Bovendien bood het stationnetje sinds 1866 onderdak aan een post- en telegraafkantoor dat ook door particulieren kon worden gebruikt.²⁰ Het station werd dan ook afgebroken en in juli

18. G. Segers, *125 jaar geleden reed de eerste trein tussen Tilburg en Boxtel*, Nieuwsblad Brabants Centrum 20 september 1990.

19. Pierre van der Velden, *Spoorslags door het Stationskwartier*, (Boxtel 1995), 38.

20. Theo van den Aker en Anton Grilis, *Historie van het postwezen Boxtel en Ressor 1848-1989*, (Boxtel 1989),

21 t/m 31.

1873 vervangen door een nieuw gebouw. Dit gebouw heeft tot 1998 dienst gedaan. Tegelijkertijd werden aan de oostzijde van het emplacement verschillende uitbreidingen gerealiseerd, zoals een locomotievenloods, een goederenloods en een grotere draaischijf met toeleidende sporen. Boxtel had zich inmiddels ontwikkeld tot een dynamische schakel in het spoorwegverkeer.

Wagons-Restaurant entre					
(D) FLESSINGUE-BERLIN					
Dans les trains de jour de et pour Berlin					
	arr.	dép.		arr.	dép.
LONDRES (Victoria)	—	8 25 ^s	BERLIN (Fr. Str.)..	1 24 ^m	11 40 ^m
FLESSINGUE.....	—	5 23 ^m	Stendal	8 82	1 23 ^s
Boxtel.....	7 16 ^m	7 21	Hanovre.....	4 82	8 89
Gennep (H. E. O. C.)..	8 08	—	Minden.....	6 28	4 33
— (H. E. C.)..	—	9 11	Bielefeld.....	6 1 ^p	6 24
Goch Zollabi).....	9 26	9 46	Hamm	6 48	6 20
Wesel.....	10 29	10 32	Dortmund.....	7 26	6 50
OBERHAUSEN.....	10 67	10 69	ESSEN.....	—	—
Mülheim a/Ruhr... 11 07	11 08	—	ESSEN.....	—	7 27
ESSEN (H. E.).....	11 23	—	Oberhausen	7 49	7 54
ESSEN.....	—	11 23	Wesel	8 18	8 22
Dortmund.....	11 59	12 03 ^m	Goch	9 03	9 08
Hamm	12 28 ^m	12 30 ^m	Gennep (Zollab) H. E. C.	9 19	—
Bielefeld.....	1 25	1 28	— (H. E. O. C.)..	—	8 26
Hanovre.....	3 1	3 07	Boxtel.....	9 14	9 17
Stendal.....	4 59	5 03	Rosendaal	10 11	10 14
BERLIN (Fr. Str.)..	6 48 ^s	—	FLESSINGUE.....	11 15	8
			LONDRES (Victoria)	8 05	m

Dienstregeling Wagon restaurant, Boxtel belangrijk station tussen Londen en Berlijn, rond 1900. Flessingue = Vlissingen. Collectie Jos Mandos

Het spoorwegpersoneel dat zich in die jaren in Boxtel vestigde was vooral gevestigd in de omgeving van het station en het gehucht Breukelen. Daardoor kwam het station wat centraler ten opzichte van de dorpskern te liggen en ontstond het stationskwartier. Breukelen groeide uit tot een wijk van Boxtel waar pastoor Frans Eras in 1901 de Heilig-Hartparochie stichtte met als eerste kapelaan Henri Donders.²¹

In 1901 kreeg Boxtel een eilandstation. Door de toenemende functie als overlaadstation was een uitbreiding van het emplacement noodzakelijk. Een deel van de rails kwam voor het station te liggen, dat via een tunnel voor de reizigers bereikbaar was. Ook werd een grotere goederenloods gebouwd; het tractiedepot en de werkplaats werden eveneens uitgebreid.

21. Gedenkboek ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van de H- Hartparochie, (Boxtel 1951) 2,3.



Station Boxtel 1910. Uit Gedenkboek NBDS, rond 1910. Collectie Jos Mandos

Ook de communicatiemogelijkheden werden enorm verbeterd. In 1904 vestigde zich op het Boxtelse station een internationaal Rijkstelefoonkantoor, waardoor plaatsen in Nederland, België en Duitsland telefonisch bereikbaar werden.²² Het Stationsplein werd verfraaid en in de omgeving van het station verrezen hotels, koffiehuisen en cafés.

22. dr. J.A. Pel, *Economische bedrijvigheid in transitie*, (Tilburg 1994) 161.



Wielervedstrijd 1939 over Stationsplein. Rechts op de foto een garage en cafés. Links het stationemplacement en het tunneltje. Collectie Heemkundekring Boxtel

Onder het spoorwegpersoneel heerste in die jaren grote ontevredenheid. De arbeidsomstandigheden ervoer men als slecht, met lage lonen, lange werktijden en korte rusttijden en lage pensioenen.²³ Dit overigens in een tijd, dat de meeste mensen helemaal geen pensioen hadden. Het waren vooral de socialistische spoorwegbeambten die tegen deze mistoestanden ageerden.

In Boxtel waren onder het spoorwegpersoneel nogal wat aanhangers van de in 1894 door P.J. Troelstra opgericht Sociaal-Democratische Arbeiderspartij, de SDAP. De SDAP-coryfee Henriëtte Roland-Holst kwam in 1903 tijdens een protestvergadering in Boxtel in conflict met kapelaan Henri Donders (“De Kromme Donders van het Rechte Spoor”). Die vergadering werd gehouden in het café met volksnaam ‘De Rotte Sok’. Het betrof café ’t Hoekje c.q. ’t Huukske, op de hoek Spoorstraat/Van Leeuwenstraat.²⁴

Op 31 januari 1903 riep de SDAP een spoorwegstaking uit: er reed geen enkele trein meer. Hoewel bij de NBDS (Noord-Brabantsch-Duitse Spoorweg-Maatschappij, veelal aangeduid als Duits Lijntje) niet werd gestaakt konden ook de internationale treinen niet rijden omdat het stationspersoneel in dienst van het staatsspoor werk weigerde.

De burgerlijke autoriteiten, met burgemeester baron A. van Hugenpoth tot Aerdt als hoofd van de plaatselijke politie, grepen onmiddellijk in en namen een reeks van maatregelen ter

23. dr. A.C.J. Rüter, *De spoorwegstakingen van 1903*, (Nijmegen 1978) 218.

24. Informatie van Theo van den Aker, februari 2013.

handhaving van openbare orde en rust. Ook verzekerde de burgemeester zich van militaire bijstand.²⁵

De staking werd een succes en de eisen van de stakers werden grotendeels ingewilligd. Toen echter het ministerie-Kuyper wettelijke maatregelen voorbereidde die stakingen van het spoorwegpersoneel moesten voorkomen, ontstond er opnieuw onrust. De op 6 april 1903 uitgeroepen algemene staking mislukte en leidde tot grote verdeeldheid onder het spoorwegpersoneel.²⁶

5. De Crisisjaren

De bezuinigingen die in de jaren 1935/36 door de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS) werden doorgevoerd, hadden ingrijpende gevolgen voor het spoorwegpersoneel en voor Boxtel. De NS was de naam van de gefuseerde spoorwegmaatschappijen in Nederland.

Om de chronische tekorten te verminderen nam de directie in de loop van 1932 een aantal bezuinigingsmaatregelen, waaronder het inkrimpen van personeel, een verlaging van de lonen en de centralisatie van werkplaatsbedrijven.²⁷ Begin 1932 deed het Boxtelse raadslid De Haas (RKSP, Roomsch-Katholieke Staats Partij) een dringend beroep op de directie van de NS om het besluit ongedaan te maken dat de herstelwerkplaats en het goederendepot overgeplaatst zou worden naar Roosendaal en Tilburg. De Haas vroeg om energieke stappen om een ramp te voorkomen en bepleitte dat het gemeentebestuur een onderhoud aanvroeg met de minister van Verkeer en Waterstaat en met de spoorwegdirectie.²⁸

Medio 1932 meldde burgemeester Van Beek dat hij met het ministerie en de spoorwegdirectie over de kwestie had gecorrespondeerd, waarbij hem verzekerd was dat aan het ontslag van personeel niet werd gedacht.²⁹ Dat bleek een loze belofte want op 21 oktober 1932 nam de spoorwegdirectie het besluit om de herstelwerkplaats en het goederendepot van Boxtel over te plaatsen naar Breda en Tilburg.

In de bitter teleurgestelde gemeenteraad klonk het:

'De 2e oktober 1932 zal geboekstaafd worden als een donkere bladzijde in de geschiedenis van Boxtel. De gemeente Boxtel wordt getroffen door een last die bijna niet te dragen is.'³⁰ Als gevolg van de opheffing van het locomotievendepot en de reorganisatie van het goederenvervoer vielen er in Boxtel 183 ontslagen en overplaatsingen.³¹

In 1936 vertrokken in totaal 350 leden van spoorweggezinnen. Dit betekende, zeker in de crisisjaren, een grote klap voor de plaatselijke middenstand.

6. Oorlog en Wederopbouw

Op 10 mei 1940 begon er een donkere bladzijde in de geschiedenis van Boxtel, die ook de spoorwegen niet onberoerd liet. Nog geen tien dagen na de capitulatie van het Nederlandse leger was het Boxtelse spoorwegemplacement doelwit van een Engelse luchtaanval. Kennelijk vonden de Engelsen het spoorwegknooppunt Boxtel, met een verbinding naar Duitsland, van

25. G. Segers, *De spoorwegstakingen van 1903*, Boxtelse Historische Reeks deel 2 (Boxtel 1999), 83 e.v.

26. Rüter, 219 e.v.

27. Mr. dr. H.J. Jonckers Nieboer, *De geschiedenis van de Nederlandsche Spoorwegen 1832-1938*, (Rotterdam 1938) 312,313.

28. GAB, *Raadsvergadering 29 april 1932*, inv. nr. 00.21.30.

29. GAB, *Raadsvergadering 21 oktober 1932*, inv. nr. 00.21.30.

30. GAB, *Raadsvergadering 3 november 1932*, inv. nr. 00.21.30.

31. Dr. J.A. Pel, *Economische bedrijvigheid in transitie, Boxtel in de negentiende en twintigste eeuw*, (Tilburg 1994) 236.

strategisch belang. In de nacht van 22 op 23 mei 1940 naderden twee Engelse vliegtuigen het station en wierpen bommen af. Deze misten hun doel en kwamen in de omgeving van het gebouw terecht. Een enorme verwoesting was het resultaat. Het aan het Stationsplein gelegen Hotel Van Boxtel werd geheel vernield, evenals het daarnaast gelegen garagebedrijf. Ook een aantal woningen en cafés werd verwoest of zwaar beschadigd. Er vielen gelukkig geen burgerslachtoffers. Twaalf Duitse soldaten, die juist op het Stationsplein vaten benzine aan het laden waren, kwamen om.



*Verwoestingen op het Stationsplein na bombardement 1940.
Collectie Heemkundekring Boxtel*

Gedurende de oorlog was er een grote rol weggelegd voor het Duits Lijntje. De lijn vormde een belangrijke schakel tussen front en achterland voor de Duitsers, met tientallen goederen- en personentreinen per dag.³²

Toen op 17 september 1944 door de Nederlandse regering in Londen een spoorwegstaking werd afgekondigd, doken tal van Boxtelse spoorwegmensen onder en kwam het goederen- en personenvervoer geheel stil te liggen. Ook de telegraaf- en telefoonverbindingen werkten niet meer zodat Boxtel geheel geïsoleerd in het frontgebied kwam te liggen.

³² C. Hurman, Het Spoorwegbedrijf in Oorlogstijd, 1939 – 194. Uitgeverij Uquilar

Op 22 september 1944 begonnen Duitse Sprengcommando's zonder voorafgaande waarschuwing met het opblazen van wissels, draaischijven, seinhuizen en goederenloodsen. Ook het stationsgebouw werd zwaar beschadigd.³³



Verwoest emplacement Boxtel. Collectie Heemkundekring Boxtel

Meteen na de bevrijding begon de NS met het herstel van de vernielingen maar pas medio 1945 kon de dienstregeling op zeer beperkte schaal worden hervat.³⁴

Op 2 mei 1947 werd de herstelde noord-zuidverbinding in gebruik genomen. Bij die gelegenheid werd de trein, met daarin de president-directeur van de NS Den Hollander, officieel in Boxtel ontvangen door burgemeester M. van Helvoort en commissaris van de koningin Van Rijckevorsel.³⁵

Nadat in 1939 het baanvak Boxtel - Den Bosch was geëlektrificeerd, kwam begin 1950 de elektrificatie van het baanvak Dordrecht - Boxtel gereed. Dit project markeerde het einde van het stoomtijdperk. Met de elektrificatie was de naoorlogse wederopbouw van het spoorwegnet grotendeels voltooid.

33. G. Segers, *Beelden uit de Bezettingstijden*, (Hapert 1984) 15.

34. G. Segers, *Herlevend Boxtel*, (Boxtel 1994) 28.

35. Nieuwsblad Brabants Centrum 9 mei 1947.



*Optreden Jas de Keistamper bij de ingebruikname van de elektrificatie
Tilburg – Boxtel, 1951. Collectie Heemkundekring Boxtel*

7. Van Voetbrug naar Traverse

In 1965 werd Boxtel aangesloten op een nieuw beveiligingssysteem. De veranderingen die dit meebracht op het station en het emplacement waren vergaand. Alle seinpalen werden vervangen door lichtseinen, alle wissels werden voortaan elektrisch bediend. De aanwezigheid van een trein op een spoor hoefde niet meer met de ogen te worden waargenomen, maar werd door moderne relais vertaald in een wit lampje op een seinplateau. De overwegen rond het station werden vervangen door AHOB's, Automatische Halve Overweg Bomen. De seinhuizen met het bijbehorende personeel werden overbodig. Voortaan werd de treindienst in Boxtel geregeld vanuit Eindhoven. Eén druk op een knop was voortaan voldoende om op een bepaald traject alle wissels en seinen goed te zetten.

Drie jaar vóór de indienststelling van de nieuwe beveiliging in Boxtel gebeurde in Harmelen het grootste ongeval in de spoorweggeschiedenis van Nederland. Een machinist zag in dichte mist een rood sein over het hoofd: de gevolgen waren rampzalig. De beveiliging ter plaatse was te vergelijken met die in Boxtel na 1965.³⁶

35. R.T Jongerius, *Spoorwegongevallen in Nederland 1839-1993*, Haarlem 1993.

De NS had al jaren plannen klaarliggen voor het invoeren van Automatische Trein Beïnvloeding, oftewel ATB. Deze ATB zorgde ervoor dat machinisten in de cabine een licht- en een geluidsein kregen als het lichtsein langs de baan een bijzonderheid aangaf, bijvoorbeeld 'het volgende sein staat op rood'. Als de machinist dat signaal negeerde, volgde een noodstop. Invoering van deze ATB was (en is) buitengewoon kostbaar, omdat het systeem grote aanpassingen vergde aan zowel de sporen als aan de treinen zelf.

Door het ongeluk bij Harmelen werd besloten de ATB versneld in te voeren in ons land. Op station Boxtel en directe omgeving werd deze ATB in dienst gesteld op 27 april 1973.³⁷

Door deze en veel andere maatregelen werd stationspersoneel overbodig. Alleen de kaartverkoper hield het langer uit.

Dit had natuurlijk ook nadelen. De reiziger beoordeelde de afwezigheid van personeel als klantvriendelijk en onveilig.

Een ander nadeel van deze afwezigheid van personeel werd duidelijk bij het grote goederentreinongeval in Boxtel, ter hoogte van Kasteel Stapelen, op 7 januari 1989. Een goederentrein ontspoorde en een wagon met methanol vloog in brand. Toen de brandweer arriveerde, bleek de spanning nog niet van de bovenleiding te zijn gehaald. Een (gelukkig geen fataal) half uur lang kon de brandweer niets uitrichten; toen pas was een NS-ploeg aanwezig.

In 1985 verscheen een rapport van NS³⁸ waarin de belangrijkste knelpunten in het Nederlandse spoorwegnet aan de orde werd gesteld. Boxtel werd hierin zeer nadrukkelijk als knelpunt genoemd. Immers, twee hoofdassen, namelijk Venlo-Eindhoven-Tilburg-Den Haag) en Maastricht-Eindhoven-Den Bosch-Amsterdam kruisen gelijkvloers op het Boxtelse emplacement. De plannen zoals die in het rapport werden voorgesteld, waren heel anders dan de uiteindelijk gerealiseerde veranderingen.

Er was een fly-over gepland, maar deze bevond zich in de plannen van NS ter hoogte van de oude voetbrug. Het zou een lelijke bult in de bebouwde kom hebben opgeleverd. Tevens bleef in die plannen het oude station bestaan.

In januari 1991 bepaalde het college van B. en W. zijn standpunt over de spoorwegplannen. Inmiddels was al lang duidelijk dat de aanvankelijke planning van de NS om in 1991 met de uitvoering van Rail 21 te beginnen, niet zouden worden gehaald.

Het gemeentebestuur ging op hoofdlijnen akkoord met de plannen en sprak zich uit voor handhaving van het station en de aanleg van een dive-under (tunnelbak in plaats van een fly-over).³⁹

Eind september 1991 riep projectleider ir. A. Gelderloos nogal wat weerstand op door te verklaren dat er geen dive-under (kosten 45 miljoen gulden) maar een fly-over (kosten 15 miljoen gulden) zou komen. Dit terwijl de onderhandelingen tussen de NS en het gemeentebestuur nog in volle gang waren, waarbij volgens het college overeenstemming was bereikt over een dive-under. 'We vinden het onverantwoord om Boxtel voor nu en in de toekomst met van die gedrochten in het landschap op te zadelen', reageerde wethouder R. van den Aker verbolgen.⁴⁰

Medio 1992 maakte de NS bekend dat de baanvakverdubbeling tussen Boxtel en Liempde 300 miljoen gulden ging kosten terwijl de kosten van het gehele traject Boxtel - Eindhoven op 700

36. *Op De Rails*, het maandblad van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen., beveiligingsspecial 1980.

37. *Een kruispunt is méér dan een wegversmalling*, NS, Utrecht 1985.

39. *Vergadering B.en W. van 29 jan 1991*.

40. Nieuwsblad Brabants Centrum 19 december 1991.

miljoen waren geraamd. In het plan was bovendien opgenomen de bouw van een nieuw station met traverse (loopbrug en liften), de aanleg van een fly-over, een tunnel onder de nog aan te leggen zuidelijke ontsluitingsweg (Keulsebaan), en een voetgangers- en fietserstunnel (Ossenpadtunnel) tussen de Prins-Hendrikstraat en het bedrijventerrein Ladonk. De overweg aan het Boseind zou worden opgeheven en de voetbrug aan de Parallelweg-Noord zou verdwijnen.⁴¹ Ook de functie van laad- en losplaats van goederen vervalt. Boxtel is als distributiecentrum niet langer rendabel meer.⁴²

In februari 1993 tekende de gemeente Boxtel een contract met de NS over de spoorwegplannen en werd het sein op groen gezet voor de uitvoering daarvan. Aandacht werd gevraagd voor de verkeersproblematiek bij de dubbele overweg aan de Tongersestraat. Dit in verband met de lange wachttijden en de dienstverlening bij rampen en calamiteiten.

8. Sloop en Nieuwbouw

Begin maart 1997 presenteerde de NS in het gemeentehuis een maquette van het nieuwe station. De in het eerste ontwerp geplande restauratie was vervallen en in plaats daarvan kwam er een WIZZL, een 'gemakswinkel' waarin de reiziger naast plaatskaarten allerlei kleine dingen kan kopen, zoals een broodje, koffie en een snack.

In juni 1998 begon de sloop van het oude station. De strijd om het behoud van het 125 jaar oude gebouw, daterend uit de tijd dat Boxtel een internationaal spoorwegknooppunt was, bleek tevergeefs. Dit ondanks de inzet en inspanningen van onder anderen de Heemkundekring Boxtel en tal van particulieren.



Sloop van station Boxtel, 1998, Collectie Heemkundekring Boxtel

41. Nieuwsblad Brabants Centrum, 2 juni 1992.

42. *De Koppeling*, 13 maart 1992.

De gemeente Boxtel was er van overtuigd geraakt dat het uit 1872 daterende station niet in de spoorwegplannen paste. Men kwam tot die slotsom na een excursie die een aantal raadsleden op uitnodiging van de NS maakte langs verschillende nieuwe stations. ‘Het station kan het best gesloopt worden. Het past functioneel gezien niet in de spoorwegplannen van de NS’, vertelde wethouder D. van Zuidam na afloop.⁴³

Na de sloop kregen de uit 1872 daterende gietijzeren pijlers die de stationsoverkapping droegen, een plaatsje in het spoorwegmuseum. Het grootste deel van de pijlers, die vóór 1872 dienst hadden gedaan in het station van Vlissingen, bleek echter zwaar beschadigd. Ook de voetbrug, die de Baroniestraat met de Van-Salmstraat verbond, werd gesloopt. In 2000 werd het nieuwe station geopend.

literatuur

Er is geput uit tientallen boeken en publicaties. Vele zijn in de tekst en in de noten genoemd. Verreweg de belangrijkste bronnen:

- Guus Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland*, Pijnacker, Uitgeverij Boom
- Michael Lehman, *Der Blauwe Brabant*, Udem, Duitsland, Heimatverein Udem, 1998
- Vincent Freriks, Hans Schlieper, *De Noord-Brabants-Duitse Spoorwegmaatschappij, de Vlissinger Postroute*, 's-Hertogenbosch, Uquilar,
- Frans Kense, *Verkeer en vervoer in Brabant”, 1814 – 1940*, Heemkundekring Tilburg.

43. GAB, *Commissievergadering Verkeer en Vervoer*, 15 februari 1993.