

Het ontstaan van de spoorlijn Eindhoven-Weert

Een jarenlange strijd om een spoorwegverbinding

Op 30 oktober 1913 vond de feestelijke opening plaats van een rechtstreekse spoorverbinding tussen Eindhoven, de lichtstad in wording, en het toen nog tamelijk landelijke stadje Weert.

De totstandkoming van dit nauwelijks 25 km lange lijntje was niet alleen van grote betekenis voor Weert, dat hierdoor verlost werd uit een eeuwenlang verstikkend isolement, maar evenzeer voor heel Brabant en Limburg. Immers midden- en zuid-Limburg kwamen hierdoor dichterbij Brabant en 'Holland' te liggen; voorheen liep er een spoorverbinding via een omweg over Roermond-Venlo-Helmond en een via Weert-Neerpelt(België)-Eindhoven. Gezien de snel opkomende mijnindustrie van Limburg en het economische belang van een snelle verbinding tussen het mijngebied en de handel en nijverheid van de beide 'Hollanden' kan men er zich achteraf over verwonderen, dat deze kleine ontbrekende schakel in de noord-zuid-verbinding zo lang op zich heeft laten wachten. De voltooiing van deze schakel via Eindhoven-Weert is echter een lange geschiedenis van

strubbelingen en teleurstellingen geworden. Er moesten heel wat hindernissen worden overwonnen. Vooreerst dient men te bedenken, dat de belangstelling voor spoorwegen in ons land aanvankelijk zeer gering is geweest vanwege de hoge aanlegkosten en de vele waterwegen. In 1825 opende Engeland zijn eerste spoorlijn; in 1859 had Nederland nog pas 337 km spoorweg en onze zuiderburen reeds rond 1700 km. Bovendien werd de verbinding Eindhoven-Weert door de Nederlandse regering te zeer gezien als een lokaal belangetje in plaats van een nationaal belang. Bij een wetsontwerp van 1857 betreffende de aanleg van spoorwegen rangschikte de regering de belangrijkheid der lijnen in twee klassen: tot de eerste klasse die lijnen 'welke volstrekt noodzakelijk zijn' (o.a. Nijmegen-Venlo-Maastricht en Vlissingen-'s Hertogenbosch-Venlo) en tot de tweede klasse lijnen 'welke hoezeer nuttig, echter niet in de eerste plaats behoeven tot stand te worden gebracht' en hiertoe behoorde ook Tilburg-Eindhoven-Maastricht. Tenslotte waren Brabant en Limburg er zelf ook debet aan, dat de totstandkoming ervan zo lang op zich liet wachten. Er heerste teveel onderlinge concurrentie en naijver tussen de verschillende steden en dorpen. Telkens als de kansen voor de aanleg van een lijn gunstig waren, werden deze teniet gedaan door gebrek aan eensgezindheid; elke plaats bestookte de regering met petities en adressen, waarin een ander tracé werd voorgesteld. En zo bleef alles bij plannen en nog eens plannen. Het zou meer dan een halve eeuw duren voordat de verbinding Eindhoven-Weert verzekerd was.

Vergeefse pogingen rond het midden van de vorige eeuw en in de 70-er jaren

In 1844 deden geruchten de ronde, dat een Pruisische maatschappij het plan had voor 'een ijzeren spoorweg' van Düsseldorf over Roermond-Nederweert en zo verder langs de Zuid-Willemsvaart naar 's Hertogenbosch. In de raadsvergadering van 28 mei 1844 drong men er in Weert op aan om de lijn te laten lopen over Weert in plaats van over Nederweert. 'De in onze stad aanwezige handel, hare communicatie met andere plaatsen en het ruime bassin der Zuid-Willemsvaart wegen toch wel op tegen de 2000 ellen, welke Nederweert - waar geen handel bestaat - nader bij Roermond gelegen is'.¹ De raad droeg de burgemeester op om een adres in deze zin aan te bieden aan de Gouverneur des Konings bij gelegenheid van diens bezoek aan de stad op 30 mei. Men deed nog een stap verder. Toen in de raadsvergadering van 29 oktober mededeling gedaan werd van het feit, dat in Roermond een comité was opgericht voor

de bevordering van de aanleg van de lijn Düsseldorf-Roermond-Weert-Eindhoven en zo verder naar Antwerpen, besloot Weert de benodigde grond hiervoor gratis af te staan.² Wanneer het jaar daarop sprake is van een verbinding van Middelburg naar Limburg, die 5 mijlen ten noorden van Weert naar Roermond zou lopen,³ en wanneer er in 1853 plannen worden ontworpen voor een lijn Roosendaal-Breda-Eindhoven-Venlo, vecht Weert in verzoekschriften naar Den Haag voor de richting Eindhoven-Weert-Roermond.⁴ Al deze inspanningen mochten echter voorlopig niet baten.

Het touwtrekken herhaalde zich in 1858.⁵ Door de regering was een voorlopige concessie verleend voor het project Bredius, de z.g. Zuiderspoorweg van Rotterdam naar Maastricht. Volgens het oorspronkelijke plan was de voorkeur gegeven aan een route over Eindhoven-Weert, doch op aandringen van Den Bosch, Helmond en Venlo werd het tracé langs deze plaatsen geleid. Begrijpelijk verzetten Eindhoven, Weert en Roermond met tussenliggende plaatsen zich tegen deze wijziging en de regering en de 2e Kamerleden werden opnieuw bestookt met petities. In de raadsvergadering van 1 augustus 1858 besloot Weert een deputatie van 3 man naar Den Haag te zenden met aan het hoofd Burgemeester Bloemarts. Met klem verdedigden zij daar de oorspronkelijke loop der lijn door er op te wijzen, dat dit de kortste afstand was naar de handelsgebieden in zuid-Duitsland. Ook was de bodemgesteldheid tussen Eindhoven en Weert veel gunstiger dan tussen Helmond en Venlo en was er langs dit traject een grotere bevolkingsdichtheid. Al was de nijverheid in Helmond en Venlo belangrijker dan die van Weert, het ging toch niet aan om de minder belangrijke gemeenten van deze nieuwe welvaartsbron uit te sluiten. De toekomst van heel het Kanton Weert, omvattende 24000 zielen, hing af van het al of niet komen van de spoorlijn. Het mocht evenwel niet baten. Na veel moeilijkheden kwam in de jaren 60 de lijn tot stand en wel via Eindhoven naar Helmond en Venlo. Eindhoven was er mee gebaat doch Weert moest betere tijden afwachten.

In de 70-er jaren was de kans wederom aanwezig om de oude verlangens verwezenlijkt te krijgen. Op 23 juli 1872⁶ kon burgemeester Coenen aan de Weerter gemeenschap de verheugende mededeling doen, dat er door de Belgische Maatschappij 'Banque des travaux publics' een concessie-aanvraag was gedaan voor een lijn Eindhoven-Weert-Roermond-Duitse grens in aansluiting aan een verdere lijn naar Heinsberg en Jülich. Gezien het grote belang van een verbinding der spoorwegnetten van België, Nederland

en Duitsland hadden de Provinciale Besturen van Limburg en Brabant bij de Minister reeds op spoed aangedrongen. Ofschoon er geen financiële medewerking was gevraagd doch enkel toestemming tot aanleg, bleef de regering maar talmen, daar zij bevreesd was, dat Antwerpen van deze nieuwe verbinding met Duitsland al te zeer profijt zou trekken ten nadele van Vlissingen. Overtuigd van de noodzaak tot snel handelen kreeg de burgemeester van de raad volmacht om naar eigen goedgeunden de belangen van de gemeente te bepleiten bij de bevoegde instantie. Op 29 augustus 1872 bracht de burgemeester aan de raad verslag uit van een audiëntie bij de minister door een commissie van 30 gemeentebesturen. Erg gunstig waren de vooruitzichten niet, terwijl het hele plan tenslotte op losse schroeven kwam te staan door de in 1873 gecontracteerde lijn Antwerpen - Mönchen-Gladbach.

Een concessieaanvraag door van Oppen in 1873⁷ voor een verbinding Eindhoven-Weert-Sittard-Heerlen-Aken leverde evenmin sukses op ondanks vurig aandringen bij de Tweede Kamer. De regering bleek n.l. niet bereid om $\frac{1}{3}$ der kosten voor haar rekening te nemen.

Wel een lijn Antwerpen-Weert-Roermond in 1879.⁸

Niettegenstaande al deze teleurstellingen brachten de 70-er jaren toch een lichtpuntje en kreeg de stad Weert onverwacht een spoorverbinding met Roermond. Dit was eigenlijk meer aan het buitenland dan aan het eigen land te danken.

Reeds in 1831 had men in België het plan opgevat voor de aanleg van een grote internationale lijn, die België rechtstreeks met Duitsland moest verbinden via Nederland. Men beoogde hiermee een verbinding van de Schelde-Maas en Rijnbeekens en van de handelsstad Antwerpen met Keulen, de handelsmetro-pool van het Rijnland. Er zou hiervoor een spoor aangelegd worden van Antwerpen naar Mönchen-Gladbach over Mol, Peer, Bree en Roermond, dus zonder de latere omweg over Weert. Politieke, militaire en financiële gebeurtenissen in binnen- en buitenland zorgden er evenwel voor, dat de uitvoering van dit werk telkens weer moest worden uitgesteld. Maar op 13 januari 1873 werd tussen de Belgische en Nederlandse regering een verdrag gesloten tot regeling van de overgang van deze lijn over het Nederlandse grondgebied, waarbij een nieuw tracé werd

Afb. 1. Het station van Weert vóór 1913 (lijn Antwerpen-Weert-Mönchen-Gladbach)

Foto: Gemeentearchief Weert.



vastgesteld, n.l. over Hamont en Weert. Dit lokte hevig verzet uit van vele gemeenten in Belgisch-Limburg, die er nu geheel buiten vielen. Waarom moest de route over Weert komen, 'die kleine stad zonder handel en zonder enig belang; Weert, dat toch nooit iets zou worden zelfs met een spoorweg'? Maar de Nederlandse regering hield deze keer aan haar eisen vast; indien België er niet in toestemde, dat hij langs Weert kwam, zou er helemaal geen spoorweg Antwerpen-Gladbach komen, tenminste niet over Nederlands grondgebied. En België stemde dus toe. De Grand Central Belge was de exploitante, ook van het Nederlandse gedeelte. En zo konden de Weertenaars op 20 juli van het jaar 1879 voor het eerst 'het ijzeren monster' aanschouwen, dat met glanzende ketel, zware rookwolken in de lucht uitstotend, zonder veel bombarie zijn intrede deed in Weert. Voorlopig zouden er per dag '3 goederen-diensten' en één 'express' rijden.

Nieuwe verwikkelingen in 1882 en 1893.

Weert bijna een spoorwegvesting. Een pleidooi voor de rust nabij het klooster der Paters Franciscanen.⁹

Al had men nu een trein en al was men nu veel dichterbij Antwerpen en het Rijnland, Weert was nog even ver verwijderd van het centrum van het eigen land, dat slechts via een omweg over Roermond-Venlo-Helmond of over Neerpelt-Eindhoven te bereiken was. En de Weertenaars, die nu hoopten op een kleine zij-verbinding met het Staatsspoor in Eindhoven, kwamen opnieuw bedrogen uit. Wel hebben Eindhoven, Weert en andere geïnteresseerde gemeenten zich alle moeite getroost om via de eigen regering de Grand Central Belge de verplichting op te leggen een zijlijntje van Weert naar Eindhoven te maken, doch deze had er absoluut geen interesse in. Toen ook de Nederlandse regering niet bereid bleek om op staatskosten deze 25 km te overbruggen, ondersteunden Eindhoven, Geldrop, Heeze, Leende, Maarheeze, Soerendonk, Budel, Weert en Nederweert een concessie-aanvraag van de heer Pompen c.s. te Sterksel om voor eigen rekening dit lokale lijntje aan te leggen en te exploiteren. Weert wilde zelfs graag geldelijke steun geven 'zo de gemeente niet overmatig onder financieel opzicht gedrukt ware'. Blijkbaar was het enthousiasme bij de Weertenaars wel heel erg bekoeld door al de vorige gestrande pogingen. Men zag er bij voorbaat al weinig heil meer in; en men kreeg gelijk, want ook Pompen c.s. kregen van de regering nul op het request.

Weer zouden er verschillende jaren overheen gaan vooraleer een nieuwe kans zich voordeed. Ditmaal was het de Zuiderspoorwegmaatschappij (N.Z.S.M.),

die er interesse in had. Deze had concessie verkregen voor een lijn Herzogenrath-Heerlen-Sittard en was in 1891 met de werkzaamheden begonnen. Het lag in de bedoeling om deze verbinding naderhand door te trekken naar Eindhoven over Echt en Weert, wat gezien de kolonexploitatie ook voor de hand lag wegens het ontbreken van een waterweg. De Minister verklaarde zich bereid deze concessie te steunen onder voorwaarde, dat de belanghebbende provincies en gemeenten gezamenlijk minstens 10% der aanlegkosten voor hun rekening zouden nemen. De regering zou dan 6 ton bijdragen in de bouw van een spoorbrug over de Maas. De N.Z.S.M. bleef niet stilzitten en begon reeds met de nodige voorbereidende arbeid. In een groot huis in Roermond op de hoek van de Zwartbroekstraat en de Minderbroederssingel werd een bureau ingericht van waaruit de ingenieurs dagelijks met hun personeel uittrokken om in de omgeving opmetingen te doen. Het bleek al heel gauw, dat men weer overdreven verwachtingen had gekoesterd. De oorzaak van de mislukking was gelegen in de voorwaarde, die de minister had gesteld n.l. de 10% subsidie van de betrokken provincies en gemeenten als blijk van belangstelling. De N.Z.S.M. zelf had die eis niet gesteld doch enkel kosteloze afstand van de grond gevraagd, doch nu moest zij zich wel tot de provinciale en de gemeentebesturen wenden om geldelijke bijdragen. Het gevolg hiervan was weer, dat deze laatsten op hun beurt allerlei voorwaarden aan de subsidie gingen verbinden, die voor de maatschappij niet aanvaardbaar waren. Elke gemeente eiste de lijn voor zich op en verlangde de bouw van een station.

Vanzelfsprekend was men in Weert niet gekant tegen de richting van de lijn, die immers door Weert liep, maar men had wel bezwaren tegen de plaats van het station en de bouw van een nieuwe spoorbrug over de Zuid-Willemsvaart. Om n.l. aan de belangen van Nederweert tegemoet te komen, was een nieuw station gepland en een nieuwe brug tussen het Bassin en de Biest of nog meer noordwaarts. Weert echter wenste dat gebruik werd gemaakt van hetzelfde station en dezelfde brug als van de lijn Antwerpen-Gladbach. Aan deze kwestie werd zelfs een aparte raadsvergadering gewijd op 8 april 1893, waartoe ook waren uitgenodigd de Commissarissen van de N.Z.S.M. met de Directeur Sarolea en des Tombes, sectie ingenieur. Sarolea zette uiteen, dat er 4 mogelijkheden waren: 1. Loop van de lijn over de Biest met een vaste brug over het kanaal aldaar, waartegen men in Weert bezwaar had; 2. Gebruik van het bestaande station en de bestaande draaibrug, waartegen evenwel de minister bezwaar had, daar

deze brug dan te vaak dicht moest. 3. Achter de Biest en het Patersklooster aldaar om, hetgeen Weert weer niet convenieerde; 4. Nog meer noordwaarts in de richting van Nederweert, hetgeen voor Weert helemaal verwerpelijk was. De minister had het eerste plan goedgekeurd en daar kon niet meer op teruggekomen worden. Wat wilde Weert nu? Burgemeester Coenen was van mening, dat er een misverstand was en dat de minister nog geen vaste richting had bepaald. Hij begreep, dat de minister het gebruiken van de bestaande draaibrug door de beide maatschappijen afkeurde, maar dit bezwaar kon worden opgeheven door de brug te vervangen door een vaste. De richting van het eerste plan zou alleen Sterksel aandoen, terwijl met het tweede plan ook Budel, Soerendonk, Maarheeze, Leende en Heeze gebaat waren, die evenals Weert toch ook 'arme' gemeenten waren. De aanwezigheid van twee stations op 20 minuten gaans van elkaar gelegen was niet alleen bezwaarlijk voor het reizigers- en goederenvervoer i.v.m. overstappen en overladen, maar ook kostbaar voor de gemeente wegens het maken en onderhouden van toegangswegen. Plan 1 vorderde verder een viaduct over de bestaande spoorlijn Antwerpen-Glabach en een vaste brug; dus een dijk vanaf Swartbroek tot aan het kanaal. Deze dijk zou \pm 6 m hoog en \pm 24 m breed worden. Aan beide zijden moest dan veiligheidshalve nog een strook vrijblijven zodat veel vruchtbare akkergrond zou verloren gaan terwijl de boeren omwegen zouden moeten maken. Dan moest er nog een dijk komen als verbindingsbaan tussen beide lijnen en een naar de kolenhaven, die vermoedelijk nabij de scheepswerf zou komen te liggen. Dus Weert zou op een spoorwegvesting gaan lijken en de lijn zou de uitbreiding der stad tegenhouden. Behalve de stoffelijke belangen werden ook de geestelijke belangen geschaad. Immers de lijn kwam slechts op 150 m afstand te liggen van de Paterskerk, die voor de openbare eredienst bestemd was. Wanneer nu de lange treinen met oorverdovend geraas over de hoge dijk en de vlakbij gelegen brug zouden rollen, dan moesten de kerkelijke diensten toch wel erg gestoord worden. De Paters Franciscanen werden bovendien ernstig gehinderd in hun studies en afzondering, want volgens raadslid Vogels, de verzorger van de wereldlijke belangen der Paters bevonden zich hier 40 lekebroeders en evenzovele studenten. Deze maakten hier hun hogere studies voor priester; hun rust en hun godsdienstoefeningen zouden niet bevorderd worden, wanneer er voortdurend treinen langs hun klooster zouden razen. Ook de schippers zouden nadelen ondervinden. De spoorbrug zou nooit hoog genoeg zijn

om er met volle tuig onder door te zeilen. 'En hoe moest een schipper, die zeilde en voor de spoorbrug gestreken had, door de Biesterbrug komen?' En aldus beëindigde de burgervader zijn betoog: 'Na dit alles behoef ik U voorzeker niet meer te verzekeren, dat wij met al de kracht, die in ons is, de voor de gemeente noodzakelijke richting zullen trachten te verkrijgen. Ik smeed U, mijne Heren, en ik spreek hier niet uit mijn eigen naam, noch alleen voor mijn twaalf gemeenteraadsleden, maar in naam van alle ingezetenen van Weert: neemt die richting van ons weg: zij zou een ramp voor onze gemeente, die U eerder geld zal geven om op deze wijze de spoorweg niet te krijgen dan om hem aldus te zien leggen'.

Om toch tot een tastbaar resultaat te komen stelde Sarolea voor, dat de raad in elk geval een subsidiebesluit zou nemen en dat daarin de voorwaarden werden opgenomen, die in het belang der gemeente geacht werden. Omdat men het nog niet eens was over de hoogte van het subsidiebedrag, werd een beslissing toch nog even uitgesteld. Inmiddels had het Bisschoppelijk College, dat ook belang in de lijn had, er in toegestemd om een gedeelte van de rente en de aflossing voor haar rekening te nemen van de geldlening, die de gemeente moest aangaan voor deze subsidie terwijl de Zusters Ursulinen waarschijnlijk zouden volgen.

Tenslotte viel dan op 21 juni 1893 een raadsbesluit, waarbij de benodigde gronden om niet werden afgestaan en een bijdrage van f 10.000,— werd verleend onder voorbehoud, dat men te Weert gebruik zou maken van dezelfde brug en van hetzelfde station als de lijn Antwerpen-Glabach of van een nieuw te bouwen station op een door de gemeenteraad nader goed te keuren plaats. Voor alle zekerheid werd in het besluit nogmaals uitdrukkelijk vastgelegd dat men er verre de voorkeur aan gaf geen spoorlijn te krijgen dan op de wijze als thans door de N.Z.S.M. was geprojecteerd.

Vóór 15 juli 1893 moesten alle subsidie-beslissingen bij de maatschappij binnen zijn. Vanuit Limburg, waar 33 km van de lijn zou komen te liggen, was een subsidie vereist van f 135.000,— en vanuit Brabant met 20 km f 82.000,—. Daar er van de zijde der gemeenten slechts weinig aanvaardbare toezeggingen binnen waren, moesten de Provinciale Staten van Limburg nog een aanvullende subsidie verlenen van f 119.000,—. Met 30 tegen 13 stemmen werd dit bedrag afgestemd. In de Staten van Brabant kon evenmin een meerderheid gevonden worden.

Daarmee was de zoveelste kans op een spoedige verbinding Eindhoven-Weert weer verkeken en het bureau der maatschappij in Roermond werd opgeheven.

De totstandkoming van de lijn in 1913 het werk van Jhr. Mr. Victor de Stuers.¹⁰

Men kan onze voorouders geen gebrek aan vasthoudendheid en doorzettingsvermogen verwijten, want rond de eeuwwisseling werd opnieuw alles in het werk gesteld om die 25 km van Eindhoven naar Weert opgenomen te krijgen in het spoorwegnet. Het was intussen wel duidelijk geworden, dat de aanleg en de exploitatie dienden te geschieden door de Staat en door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (S.S.), daar alle concessies aan particulieren bij gebrek aan kapitaal toch steeds op niets uitliepen. De kansen waren intussen aanzienlijk gestegen, daar ingevolge een overeenkomst tussen Nederland en België sinds 1 juli 1898 het Nederlandse gedeelte van de lijn Antwerpen-Gladbach was overgenomen van de Grand Central Belge en nu geëxploiteerd werd door de S.S. Derhalve was nu de Staat eigenaar geworden van de spoorweg Weert-Roermond en van de spoorbrug over de Maas nabij Roermond. Het initiatief tot een nieuwe aktie ging ditmaal uit van de in 1899 opgerichte Kamer van Koophandel en Fabrieken te Weert, welke de lijn als

punt 1 op haar programma had staan. Haar streven was er op gericht om niet alleen het zuiden maar ook het westen van het land warm te krijgen voor de verbinding Eindhoven-Weert.

Op 16 december 1899 organiseerde zij een grote meeting in het St. Josephsgebouw in Weert. Aanwezig waren afgevaardigden van Eindhoven, Geldorp, Heeze, Leende, Maarheeze, Soerendonk, Budel, Nederweert, Stramproy, Hunsel, Ell, Baexem en Weert; verder meerdere 2e Kamerleden en leden van G.S. uit het zuiden alsmede de hoofden van onderwijsinstituten. Als inleider trad op Mr. Gustaaf Tripels uit Maastricht, die in Zuid-Limburg reeds voor deze zaak had gepleit. Hij wees er op, dat op de rijksbegroting voor 1900 bijna 3 miljoen was uitgetrokken voor het spoor doch geen cent voor Eindhoven-Weert. Derhalve spoorde hij aan om de publieke opinie te bewerken en een beroep te doen op de afgevaardigden uit het zuiden in de Tweede Kamer om via het recht van initiatief alsnog de nodige gelden voor deze lijn op de begroting te krijgen. De vergadering nam een motie aan, die verzonden werd naar de afgevaardigden in de Tweede Kamer van de kiesdistricten Weert, Eindhoven, Helmond, Roermond, Sit-

Afb. 2. Het nieuwe station van de lijn Weert-Eindhoven in aanbouw, 1912-1913.

Foto: Gemeentearchief Weert.



tard, Gulpen en Maastricht. Tevens verzond de Kamer van Koophandel een request aan de Kamer, waarin zij o.m. naar voren bracht hoe zij tijdens haar korte bestaan reeds ondervonden had hoe nadelig het voor de handel was, dat Weert geen rechtstreekse verbinding had met het noorden nu de Zuid-Willemsvaart was dichtgevroren en alle goederen van en naar Weert onderweg bleven liggen, daar de omweg van 100 km over Roermond-Venlo-Eindhoven te kostbaar was. Ook wees zij op het feit, dat de voornaamste steden zoals Amsterdam en Rotterdam groot voordeel zouden hebben van een kortere personenverbinding met het zuiden. Wegens de geringe waarde van de gronden zou de aanleg der lijn niet eens de helft kosten van de indertijd toegezegde 6 ton voor een brug over de Maas, die nu niet meer nodig was. Ook de Provinciale Staten van Limburg en het gemeentebestuur van Weert zonden soortgelijke requests naar de Minister, waaraan door verschillende gemeentebesturen uit het westen van het land adhesie werd betuigd. De stad Roermond hield zich enigszins afzijdig; men zag daar wel graag een kortere verbinding met Brabant maar niet noodzakelijk over Weert, hetgeen Weert deed verzuchten: 'Remundj és oose evenaoste neet'.

Bij de behandeling van de rijksbegroting in december 1899 pleitten van den Heuvel, afgevaardigde van het district Eindhoven en Jan Truyen, afgevaardigde van Weert, nogmaals voor deze lijn. De Minister antwoordde, dat hij van de noodzakelijkheid der lijn overtuigd was en dat men op zijn steun zou mogen rekenen.

Dé grote voorvechter werd het Tweede Kamerlid Jhr. Mr. Victor de Stuers. Deze verdienstelijke archeoloog, kunstkenner, tekenaar, schrijver en redenaar had in 1901 zijn intrede gedaan in de Kamer als afgevaardigde van de Katholieke Staatspartij voor het kiesdistrict Weert. Door zijn onvermoeid aandringen wist hij tenslotte de vergunning voor het lijntje uit de Kamer te slepen. Elk jaar opnieuw hield hij in de Kamer vurige pleidooien voor deze zaak, waarbij hij geen blad voor de mond nam. Uiteindelijk wist hij het verzet te breken en in december 1903 kon hij burgemeester Janssens van Weert telegraferen: 'De Minister van Waterstaat bericht officieel dat het wetsontwerp tot aanleg en exploitatie van de spoorweg Eindhoven-Weert de Kamer spoedig zal bereiken'. Per bulletin werd dit in Weert bekend gemaakt en aan vele gebouwen werd de vlag gehesen. In de zitting der Kamer van 16 november 1904 werd zonder stemming of discussie een overeenkomst aangegaan tussen de Staat en de S.S. De Staat zou de lijn aanleggen en wel over Maarheeze, Sterksel, Heeze

en Geldrop, terwijl de S.S. deze zou exploiteren tegen een vaste huur van f 1400,- per km en per jaar. De draaibrug in Weert werd vervangen door een vaste en het station zou iets in oostelijke richting verplaatst worden.

Nu de aanleg verzekerd was, trad een tijd van rust in. Doch terecht schreef de Stuers aan de burgemeester van Weert: 'Wij zijn er echter nog niet. Uw en mijn geduld zullen allicht nog zwaar op de proef gesteld worden, want de onteigeningen en de uitvoering van het werk zullen nog jaren vorderen. Het zal dus zaak zijn om niet in te slapen doch te waken dat de regering met bekwame spoed handelt'. De eerste jaren gebeurde dan ook niets; enkel werden er enige bedragen op de begroting geplaatst doch de onteigeningswet liet op zich wachten. Weer moest de Stuers in het strijdperk treden. In de Kamer uitte hij de klacht dat de S.S. opzettelijk en stelselmatig de uitvoering van de lijn vertraagde, daar zij er geen belang instelde zolang de mijnen in Limburg niet renderden. De Minister moest de juistheid van deze klacht erkennen en toegeven, dat hij tegenover de Directie der S.S. slechts een beperkte macht bezat. Met klem bleef de Stuers aandringen op spoedige totstandkoming van de onteigeningswet terwijl de Kamer van Koophandel te Weert zich tot de Koningin richtte om krachtige maatregelen tegenover de traagheid en de onwil van de S.S.

Het zou nog duren tot september 1910 vooraleer de eerste spade de grond inging maar nadien werd er met veel spoed aan gewerkt zodat op 30 oktober 1913 de lijn officieel in gebruik kon worden genomen. (Het emplacement en het station van Weert kwamen eerst in 1914 klaar). De hoofdplannen van het werk waren opgemaakt door de hoofdingenieur de heer C. W. van Heukelom, chef van de dienst Weg en Werken der S.S. te Utrecht.

Om 12.30 uur had op het stadhuis van Eindhoven de ontvangst der genodigden plaats. Aanwezig waren o.m. de Minister van Waterstaat, Dr. Lely, de oud-Minister van Waterstaat, Mr. Regout, de Commissaris van de Koningin in Limburg, Jhr. Mr. Ruys de Beerenbrouck, vele hoge spoorwegautoriteiten, leden van de Prov. Staten, gemeentebesturen en de Kamers van Koophandel uit de omgeving. Het stadhuis was versierd met een fraai baldakijn en een schitterende gasverlichting. Na afloop van de receptie begaf het hele gezelschap zich naar het station om gezamenlijk in een versierde trein de eerste rit te maken. Bij de tussenstations in Geldrop, Heeze-Leende, Sterksel en Maarheeze werd gestopt om een muzikale hulde en het vreugdebetoon van de bevolking te aanhoren. In Weert stond de Stedelijke Harmonie

St. Antonius het gezelschap op te wachten en begeleidde de stoet naar het mooi versierde concertgebouw in de Stationsstraat (thans hotel Jan van Weert). Burgemeester Kolkman ving aan met een historisch overzicht te geven van Weert, dat oudtijds welvarend een teruggang had meegemaakt in de 17e en 18e eeuw, doch na 1830 weer geleidelijk opkwam. Hij was ervan overtuigd, dat deze spoorlijn van grote invloed zou worden voor een toenevende bloei der stad. Dr. Lely, de Minister van Waterstaat, noemde het een voorrecht in de stad Weert te zijn, de eerste stad op Limburgs grondgebied. Hij hoopte, dat de nieuwe verbinding zou meewerken om Weert te brengen tot dezelfde welvaart als enkele eeuwen terug. In de zaal was een koud buffet ingericht. De gemeenteraad bood hierna een receptie aan, tijdens welke saluutschoten werden gelost. Na afloop bracht de harmonie het gezelschap weer met muziek terug naar de trein, die hen weer naar Eindhoven voerde, waar luisterrijke feesten plaats vonden. Op het marktplein gaf de Koninklijke Harmonie 'Apollo's lust' een concert op een verlichte kiosk. Om half zes verenigden de genodigden zich aan een feestmaal aangeboden door de gemeente Eindhoven in de zaal van Eindhovens Mannenkoor. Intussen hadden de gemeenteraad van Weert en de leden van de Kamers van Koophandel van Weert en Eindhoven zich verenigd aan een souper in hotel 'Hof van Holland'. Na een groots vuurwerk bracht een extra-trein de Weertenaren om 11 uur terug naar huis, een attentie, die de Eindhovense burger vader bij de Directeur-Generaal van de S.S. had weten gedaan te krijgen.

In Weert zelf vonden er geen bijzondere festiviteiten plaats; daar het emplacement en het station nog niet klaar waren en het stadhuis bovendien wegens een verbouwing in de steigers stond, werd het feest uitgesteld tot 1914 toen de oorlogsdreiging openbare feestelijkheden onmogelijk maakte.

De spoorlijn Eindhoven-Weert-Roermond is sindsdien de hartader geworden van het spoorverkeer van Holland en Brabant met Zuid-Limburg vooral na de electrificatie in 1949.

Intussen zijn de woorden van Burgemeester Kolkman voor een groot deel werkelijkheid geworden. Zijn overtuiging, dat deze lijn opleving zou brengen, is bewaarheid: Weert dankt veel aan zijn spoor.

De geschiedenis van de lijn Weert-Echt.¹¹

Volledigheidshalve willen wij dit artikel over de spoorwegaansluiting van Weert besluiten met een kort overzicht van de diverse pogingen, die er gedaan

zijn om te komen tot aanleg van een rechtstreekse lijn Weert-Echt.

1. Het eerste plan dateert van 1873 toen Mr. Eug. van Oppen uit Maastricht en zijn broer Ferdinand van Oppen een concessie vroegen voor de aanleg van een spoorweg van Kohlscheid bij Aken over Heerlen, Sittard, Maaseik en Weert naar Eindhoven in aansluiting aan de spoorlijn Eindhoven-Den Bosch. Er bleek evenwel niet voldoende interesse voor dit project te zijn.

2. In 1889 kwam het plan gereed voor de lokaal-spoorweg Sittard-Heerlen-Herzogenrath. In aansluiting hierop werd in 1890 concessie gevraagd voor de doortrekking van dit spoor naar Echt-Weert-Eindhoven. De afstand naar de havens in Holland zou hierdoor 42 km korter worden dan de omweg over Roermond en Venlo. (De lijn Weert-Eindhoven bestond immers nog niet). In 1892 deelde de Minister mede deze concessie te willen bevorderen onder voorwaarde, dat de belanghebbende provincies en gemeenten subsidies zouden verlenen tot een bedrag van tenminste 1/10 deel der aanlegkosten. Door kortzichtigheid gingen de Provinciale Staten van Limburg en de meeste Limburgse steden hierop echter niet in.

3. Tijdens de aanleg van de lijn Eindhoven-Weert deed de Stuers in 1911 een nieuwe poging voor de lijn Weert-Echt. De gemeentebesturen van Weert, Hunsel, Ell, Grathem, Ittervoort, Heel en Panheel, Wessens, Thorn, Maasbracht en Echt steunden hem daarin en richtten een adres aan de Minister van Waterstaat. De kosten zouden voor een deel bestreden kunnen worden uit de door de regering gevraagde sommen voor verdubbeling en versterking van de spoorbrug te Buggenum, welke versterking dan niet nodig zou zijn. De requestanten betoogden dat hierdoor de afstand tussen Zuid-Limburg (industrie en mijnen) en het westen van ons land met zijn havens 14 km korter zou worden hetgeen tijd en geld uitspaarde. Het plan werd gesteund door de gemeente Maastricht, de Kamer van Koophandel van Weert en Heerlen en de vereniging tot bevordering van de belangen der Limburgse mijnindustrie. De minister betoogde echter dat het project meer van regionaal dan van nationaal belang was en vorderde dan ook bijdragen van de provincie en van de gemeenten, hetgeen deze weigerden.

4. In 1930 werd vanuit de gemeenteraad van Maastricht weer opnieuw aangedrongen op de aanleg van dit spoor. Gewezen werd o.m. op de ontlasting van Roermond voor het steenkoolvervoer, dat niet over Venlo ging.

5. In 1939 werd de kwestie opnieuw aan de orde gesteld door Mr. A. Haex, Directeur der O.N.-mijnen

en lid van de Commissie van Bijstand van het ETIL in Limburg. Het ETIL benoemde een werkcommissie doch de N.S. weigerden hierin zitting te nemen, aangezien zij van oordeel waren, dat de nadelen groter waren dan de voordelen.

Sindsdien heeft zelfs de toenemende Benelux-gedachte geen verandering in de bestaande situatie kunnen brengen.

J. Henkens

- 1) Inventaris van het nieuw archief der gemeente Weert 1795-1920, inv. nr. 9.
- 2) N.A.W. inv. nr. 10.
- 3) N.A.W. inv. nrs. 10 en 1434
- 4) N.A.W. inv. nr. 11
- 5) N.A.W. inv. nrs. 12, 13 en 1435
- 6) N.A.W. inv. nrs. 15 en 1435
- 7) N.A.W. inv. nr. 1435. Tevens een artikel in het weekblad 'Het Kanton Weert' 21 augustus 1930.
- 8) N.A.W. inv. nrs. 1433 en 1434. Verdere diverse artikelen in 'Het Kanton Weert', jaargangen 1873-1879.
- 9) N.A.W. inv. nrs. 16, 17, 18, 19 en 1435. 'Het Kanton Weert' jaargangen 1882, 1883, 1891, 1892 en 1893.
- 10) N.A.W. inv. nrs. 20, 21, 22 en 1435. 'Het Kanton Weert' jaargangen 1899 t/m 1913. Verder 3 artikelen '50 Jaar spoorlijn Eindhoven-Weert' door J. Henkens in het dagblad 'De Maas- en Roerbode' 9, 10 en 11 oktober 1963.
- 11) N.A.W. inv. nrs. 1435 en 1440. 'Het Kanton Weert' jaargangen 1911, 1912, 1913, 1930 (21 aug.) en 1939 (17 febr.).