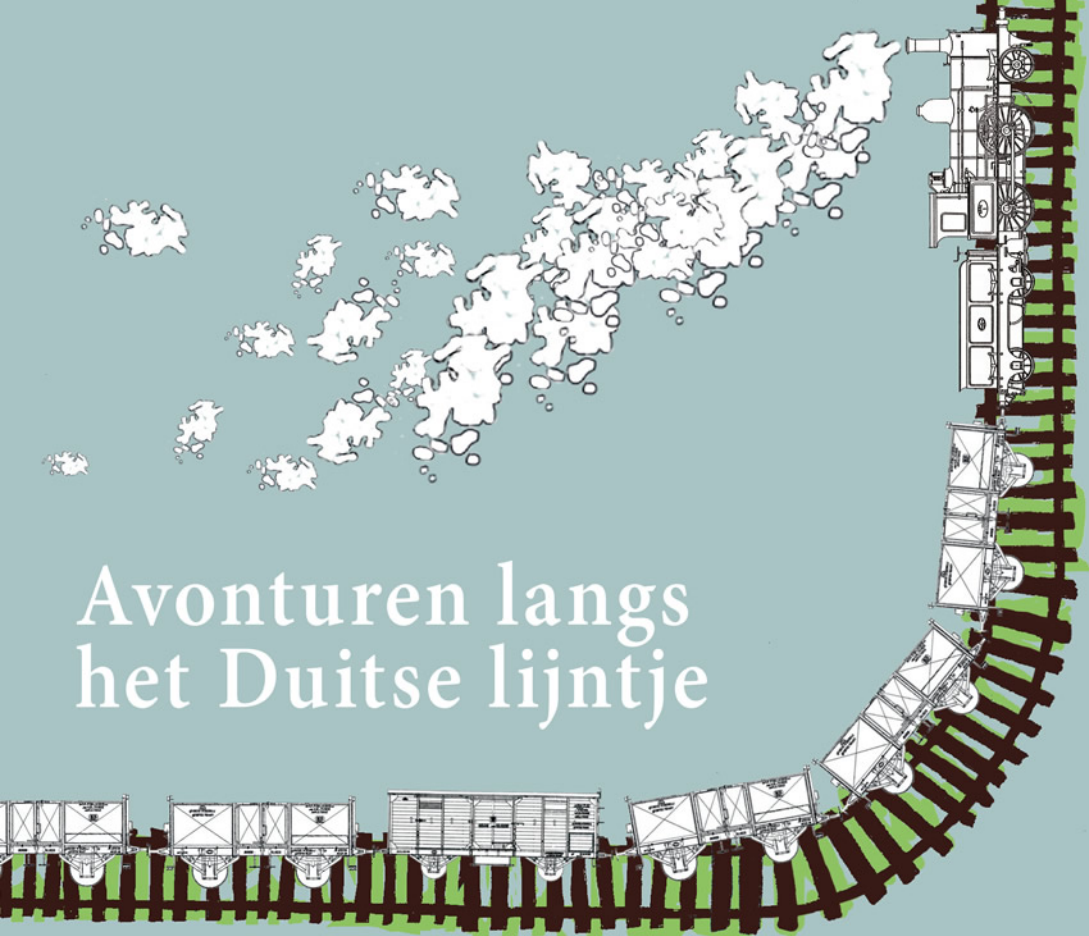


GROENE STOOM

Gerard Sonnemans

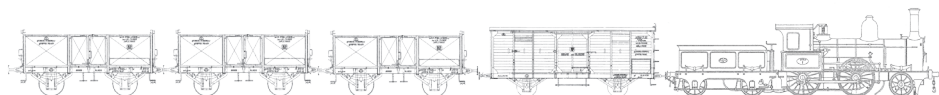
Avonturen langs
het Duitse lijntje



Gerard Sonnemans

GROENE STOOM

Avonturen langs het Duitse lijntje

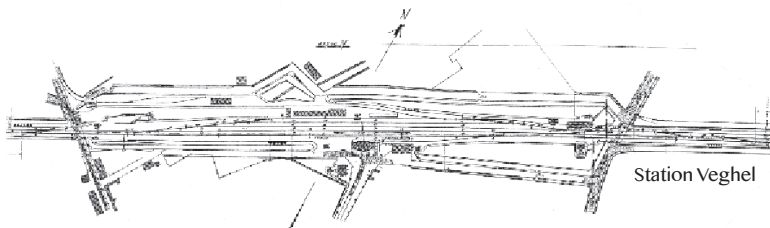


uitgeverij Mennet

INHOUD

Geschiedenis van het Duitse lijntje	7
Johan bouwt een brug.....	15
<i>Oeffelt, 1871 - 24 mei 1873</i>	
Oerwoud aan de Maas.....	33
Schandaal in Schijndel.....	35
<i>8 - 21 oktober 1894</i>	
Veiligheid.....	51
De afgebroken reis.....	53
<i>Liempde - Boxtel, 1900</i>	
Gemak en ongemak op de trein.....	70
Het spoor kwijt.....	71
<i>Veghel, 16 januari - 3 februari 1904</i>	
Bijenflats op de spoordijk.....	88
Een keizerlijk horloge.....	90
<i>Gennep, 9 november 1907</i>	
Hoe belangrijk was het Duitse lijntje?.....	108

De reis naar een nieuw leven.....	110
<i>Uden, maart 1919</i>	
Snelweg voor plant en dier.....	129
Natte voeten.....	132
<i>Haps, 3 januari 1926</i>	
Van natuurgebied naar natuurgebied.....	147
Op de vlucht.....	150
<i>Mill, 10 - 12 mei 1940</i>	
Wat is er nog over van het spoor?.....	169
Over IVN.....	172
Fotoverantwoording.....	173
Dank.....	174



HET DUITSE LIJNTJE

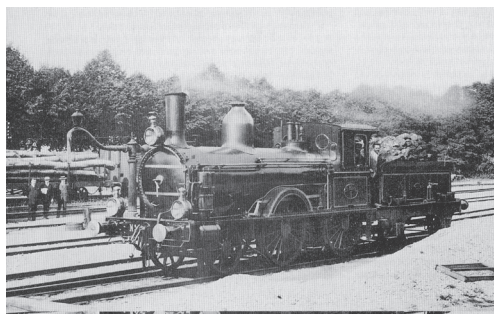
In Oost-Brabant en de kop van Limburg loopt een langgerekte verhoging dwars door het landschap. Het is de stille getuige van een geschiedenis die Boxtel, Liempde, Schijndel, Veghel, Uden, Zeeland, Mill, Haps, Oeffelt en Gennepe met elkaar verbindt. Die dorpen werden in de negentiende en twintigste eeuw verbonden door een spoorlijn: het Duitse lijntje (zo genoemd omdat het vanaf Gennepe verder naar Duitsland liep).

Op sommige plekken vind je nog rails, een station of een brug, maar het Duitse lijntje bestaat niet meer. Of toch wel? Er rijden nu geen treinen meer, maar over die verhoging in het landschap trekken nog steeds reizigers. Het is tegenwoordig een snelweg voor planten en dieren, waarover zij van het ene naar het andere natuurgebied kunnen reizen.

DE EERSTE TREINEN

We kunnen ons bijna geen leven zonder vliegtuigen, auto's of fietsen voorstellen, maar tweehonderd jaar geleden konden de mensen alleen te paard, met een koets, in een boot of te voet reizen. En dat was geen pretje. De verbindingen waren hobbelige zandwegen en grillige waterwegen. Over land ging je door stof of modder. De rivieren waren in de winter kolkende watermassa's en 's zomers stonden ze geregeld droog.

De uitvinding van de stoomtrein in het begin van de negentiende eeuw vormde dan ook een enorme




sprong voorwaarts: een vervoermiddel dat je over een vast spoor van de ene plaats naar de andere bracht. Erg snel en comfortabel

waren die treinen nog niet, maar vanaf het moment dat de eerste spoorlijn in 1825 in Engeland in gebruik werd genomen, volgden de ontwikkelingen elkaar in rap tempo op. De locomotieven werden alsmaar sterker en betrouwbaarder, de wagons werden luxer en het aantal spoorlijnen nam zienderogen toe.

In 1839 reed de eerste trein in Nederland, van Amsterdam naar Haarlem. Veel zakenmannen meenden dat de trein een gouden toekomst had en richtten verschillende spoorwegmaatschappijen op. Ze bouwden de ene spoorlijn na de andere. Een voor een werden de grote steden met elkaar en met steden in België en Duitsland verbonden.

PLANNEN VOOR HET DUITSE LIJNTJE

De spoorwegen liepen kriskras door Nederland heen. Wie naar Duitsland wilde reizen, moest nogal wat omwegen maken. 'Dat kan beter,' zeiden notaris Van Meukeren en rechter Verster in 1867. 'Als we een spoorlijn tussen Bortel en het Duitse Kleef aanleggen, zullen reizigers van Londen naar Berlijn minstens een



uur tijd besparen. Bovendien kunnen de mensen in Oost-Brabant en Noord-Limburg van de lijn profiteren? Zo ontstond het idee voor het Duitse lijntje.

Het duurde twee jaar voordat Van Meukeren en Verster toestemming kregen om hun plannen uit te voeren. In 1869 richtten zij de Noord-Brabantsch-Duitse Spoorweg Maatschappij (NBDS) op. De plannen waren in de tussentijd bijgesteld: de lijn zou niet naar Kleef, maar naar Wesel lopen. Daar werd immers een spoorbrug over de Rijn aangelegd, terwijl de treinen bij Kleef met een speciale boot over die rivier zouden moeten worden gezet. Om de 92 kilometer lange nieuwe spoorlijn aan te kunnen leggen, dachten ze elf miljoen gulden nodig te hebben.

PROBLEMEN, PROBLEMEN, PROBLEMEN

Op 22 maart 1870 organiseerde de NBDS een feest in Gennep. Onder grote belangstelling werd de eerste spade in de grond gestoken en begonnen de werkzaamheden.

Op dat moment wisten de directeuren al dat ze nog heel wat problemen moesten oplossen, maar dat lieten ze niet blijken. Het lukte niet om het benodigde geld bij elkaar te krijgen en het viel niet mee om alle grond voor het traject op te kopen. Al snel bleek het Engelse bedrijf Sharpe and Henderson, dat de spoorlijn bouwde, volkomen ongeschikt, waardoor de aanleg grote vertragingen opliep.

Het werk aan de spoorlijn schoot nauwelijks op. Na een jaar lag er nog maar een paar kilometer rails. De

Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij

BOXTEL

gevestigd te Rotterdam,
Opgericht bij acte van den Notaris JAN VAN DEN HOEK
JACOBSONS te Rotterdam, den 23 Mei 1869 en goedgekeurd
Goedgekeurd bij besluit van Z. M. den Koning der Nederlanden,
18 Julij 1869 No. 17.

**MAATSCHAPPELIJK KAPITAAL:
6,000,000 Gulden reëel.**

**Aandeeft aan Goonder,
VOLGEFOURNEERD,**

TWEE HONDERD EN VUFTIG GULDEN, Ned. Cl.

N^o. 1114

ROTTERDAM, 15 August 1869.
De Directie der Maatschappij,
DE PRESIDENT,
J. H. P. v. L.

DE SECRETARIS
J. H. P. v. L.



WESEL,

siège social à Rotterdam,
Constaté par acte passé devant le Notaire JAN VAN DEN
HOEK JACOBSONS à Rotterdam, le 23 Mai 1869
autorisé par résolution de S. M. le Roi des Pays-Bas
le 18 Juillet 1869, No. 17.

**CAPITAL SOCIAL:
6,000,000 Florins, réel.**

**Une Action au Porteur,
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE,**

DE
DEUX CENTS CINQUANTE FLORINS P. B.

N^o. 1114

ROTTERDAM, 15 août 1869.
La Direction de la Compagnie,
LE PRÉSIDENT,
J. H. P. v. L.

LE SECRETAIRE
J. H. P. v. L.

domiciliérend zu Rotterdam,
deren Gründung in Folge notariellen Actes des Notars JAN
VAN DEN HOEK JACOBSONS zu Rotterdam, d. 23. Mai 1869,
ertheilt und Bestätigung land durch Allerhöchster Erlaus Seiner
Majestät des Königs der Niederlande vom 18 Juli 1869, No. 17.

**GESellschafts-KAPITAL:
6,000,000 Gulden effectiv.**

**Actie auf Inhaber,
VOLL EINGEZAHLT,**

ZWEI HUNDERT UND FÜNFZIG GULDEN, Holl. Cl.

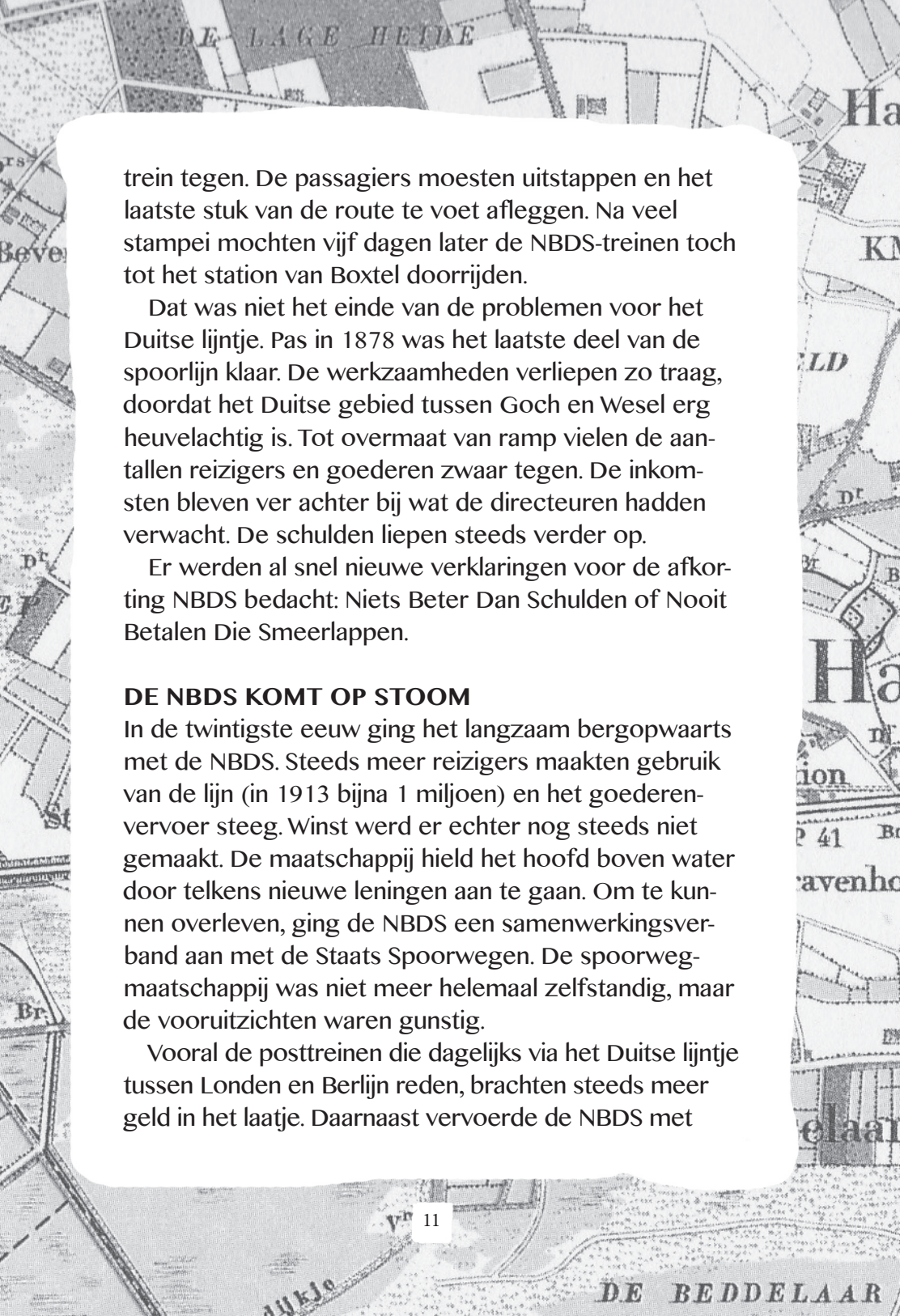
N^o. 1114

ROTTERDAM, 15 August 1869.
Die Direction der Gesellschaft,
DER PRÄSIDENT,
J. H. P. v. L.

DER SECRETAR
J. H. P. v. L.

NBDS greep in. Sharpe and Henderson mocht de klus niet afmaken. Er werd een bank gevonden die genoeg geld in de spoorlijn wilde steken. Eindelijk kwam er vaart in de aanleg.

Toch duurde het nog tot 14 juli 1873 voordat de eerste trein van Schijndel naar Boxtel reed. Ook dat ging niet zonder problemen. Het station in Boxtel was in het bezit van de Staats Spoorwegen (SS). Die waren niet blij met het Duitse lijntje als concurrent voor de verbinding met Duitsland, en stelden alles in het werk om de NBDS dwars te zitten. Ze gaven geen toestemming aan de NBDS om de treinen tot aan het station te laten rijden, zogenaamd omdat de verkeersveiligheid niet kon worden gegarandeerd. Het was een smoes om de NBDS te pesten. Zeshonderd meter voor het station hield een op de rails gelegde dwarsligger de NBDS-



trein tegen. De passagiers moesten uitstappen en het laatste stuk van de route te voet afleggen. Na veel stampeij mochten vijf dagen later de NBDS-treinen toch tot het station van Boxtel doorrijden.

Dat was niet het einde van de problemen voor het Duitse lijntje. Pas in 1878 was het laatste deel van de spoorlijn klaar. De werkzaamheden verliepen zo traag, doordat het Duitse gebied tussen Goch en Wesel erg heuvelachtig is. Tot overmaat van ramp vielen de aantallen reizigers en goederen zwaar tegen. De inkomsten bleven ver achter bij wat de directeuren hadden verwacht. De schulden liepen steeds verder op.

Er werden al snel nieuwe verklaringen voor de afkorting NBDS bedacht: Niets Beter Dan Schulden of Nooit Betalen Die Smeerlappen.

DE NBDS KOMT OP STOOM

In de twintigste eeuw ging het langzaam bergopwaarts met de NBDS. Steeds meer reizigers maakten gebruik van de lijn (in 1913 bijna 1 miljoen) en het goederenvervoer steeg. Winst werd er echter nog steeds niet gemaakt. De maatschappij hield het hoofd boven water door telkens nieuwe leningen aan te gaan. Om te kunnen overleven, ging de NBDS een samenwerkingsverband aan met de Staats Spoorwegen. De spoorwegmaatschappij was niet meer helemaal zelfstandig, maar de vooruitzichten waren gunstig.

Voor de posttreinen die dagelijks via het Duitse lijntje tussen Londen en Berlijn reden, brachten steeds meer geld in het laatje. Daarnaast vervoerde de NBDS met

eigen boten goederen van Rotterdam naar Veghel, om ze van daaruit met de trein naar Duitsland door te sturen.

HET EINDE VAN DE NBDS

Maar op 1 augustus 1914 was het in één klap gebeurd met de bloeitijd van het Duitse lijntje. Die dag begon de Eerste Wereldoorlog en kwam het verkeer met Duitsland stil te liggen. De inkomsten kelderden.


Met kunst- en vliegwerk overleefde de NBDS de oorlog, maar Duitsland was in een paar jaar tijd zo arm geworden, dat er voor de spoorverbinding geen toekomst meer was. Op 1 juni 1919 werd het treinverkeer over het Duitse lijntje overgenomen door de SS. Voortaan was de spoorlijn slechts een klein, onbeduidend onderdeel van het spoorwegennet in Nederland. Veel werknemers moesten verhuizen om op andere plekken aan de slag te gaan.

De NBDS bestond officieel nog wel, maar was niet meer dan een papieren onderneming. En dan nog een met veel schulden. Op 15 november 1922 verklaarde de rechter de maatschappij failliet.



HET DUITSE LIJNTJE RAAKT IN VERVAL

Na de overname door de SS (die later werd omgedoopt tot NS) werd het Duitse lijntje als lokaalspoor in dienst gehouden. Dat betekende een lagere snel-



heid (maximaal 60 km/u), minder bewaakte overgangen, minder treinen per dag (in een paar jaar tijd van twaalf naar tien naar acht naar zes) en vooral ook veel minder reizigers. Gemiddeld zaten er negentien mensen in de trein. Zo'n spoorlijn kan niet winstgevend zijn.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog kreeg het lijntje een nieuwe betekenis. De Duitse bezetter gebruikte het voor het vervoer van goederen en militairen. En voor Joodse en andere gevangenen uit concentratiekamp Vught. Ook legde het Duitse leger een vliegveld aan bij Volkel, met een eigen aansluiting op het vlak erlangs lopende Duitse lijntje. Het spoor werd gebruikt voor de aanvoer van voorraden, brandstof en munitie. Vanaf vliegveld Volkel stegen jachtvliegtuigen op om Amerikaanse en Engelse bommenwerpers uit de lucht te schieten.

Tegen het einde van de oorlog vernielden Duitse troepen de aansluiting naar Duitsland om te voorkomen dat de geallieerde legers van het Duitse lijntje gebruik konden maken. Ze bliezen de brug bij Gennep op en verwijderden de rails op het Duitse deel van het traject. De verbinding met het oosten was hiermee voorgoed verleden tijd.

Na de oorlog werd geprobeerd het personenvervoer nieuw leven in te blazen, maar dat was slechts van korte duur. Er reisden gewoon te weinig mensen over het Duitse lijntje. Vanaf 1950 werd het spoor alleen nog voor goederenvervoer gebruikt.

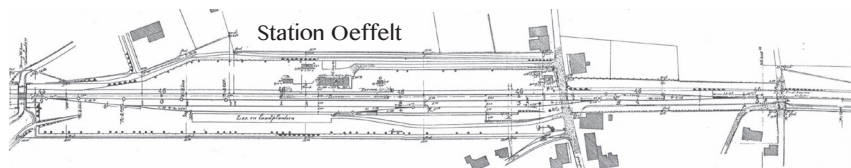
De opkomst van de vrachtwagen bracht ook daar verandering in. Het ene na het andere station werd

gesloten. Tussen 1992 en 2000 reed nog af en toe een graantrein tussen Boxtel en Veghel. Daarna werd ook het laatste deel van het traject gesloten. De rails liggen er nog, maar de spoorbomen, seinen en wissels zijn verdwenen.

EEN NIEUWE BESTEMMING VOOR HET DUITSE LIJNTJE

Nu er geen treinen meer over het Duitse lijntje rijden, is er ruimte gekomen voor de natuur. De gemeentes en de provincies Noord-Brabant en Limburg hebben besloten de oude spoorlijn in te richten als ecologische verbindingszone. Dat is een strook natuur die verschillende natuurgebieden met elkaar verbindt. Zo'n ecologische verbindingszone is belangrijk voor de verspreiding en instandhouding van dieren- en plantensoorten.

De natuur deelt het Duitse lijntje met de mens. Bijna over het hele traject zijn wandel- en fietspaden aangelegd. Je komt er niet alleen bijzondere planten en dieren tegen, maar vindt er als je goed kijkt nog allerlei sporen van het oude spoor.





Johan bouwt een brug

Oeffelt, 1871 - 24 mei 1873

Willem stond in alle vroegte op om te kijken of er een haas in zijn strik zat. Dit was het fijnste moment van de dag; lekker struinen door de velden, kijken of de uilskuikens al uitgevlogen waren, de zon over de Maas zien opkomen en geen gezeur aan zijn kop. Hij had genoeg aan zichzelf. Alleen al de gedachte aan school bezorgde hem buikpijn. Stilzitten in zijn bank vond hij een straf, maar erger nog waren de pesterijen van de jongens uit het dorp, onder aanvoering van Bertus. Willem had geen idee waar die vijandigheid vandaan kwam. Hij was niet dommer of armer dan de meeste andere jongens, en bijna iedereen droeg de geur van de boerderij in zijn kleren. Toch werd alleen Willem daarmee gepest. Misschien kwam het omdat hij zich zo gemakkelijk van zijn stuk liet brengen. Bij de minste of geringste treiterij kon hij uit zijn slof schieten. Met tranen in zijn ogen en een rood hoofd schopte hij dan

om zich heen. Maar hij had geen schijn van kans tegen Bertus en zijn kameraden. Joelend en vechtend beantwoordden zij Willems woedeaanvallen.

Willem had geen vrienden. Hij kon niet wachten tot hij van school mocht om te werken. Tot die tijd zocht hij zoveel mogelijk troost in de natuur.

In de ochtendnevel zag hij bij het Werveld een groep mannen in de weer. Vlak bij de plek waar hij zijn strik had gezet. Hij dook weg achter de struiken. Als de veldwachter erbij was en ze zijn strik hadden gevonden, kon hij beter niet in de buurt gezien worden.

Voorzichtig loerde hij tussen de takken door. Tot zijn opluchting zag hij dat de mannen niet in zijn hazen geïnteresseerd waren. Ze stonden druk te praten en te wijzen.

Willems nieuwsgierigheid won het van zijn angst. Hij kwam dichterbij en keek op een afstandje toe wat ze deden.

Een van de mannen maakte zich uit het groepje los en kwam op Willem af.

Niet bang zijn, hield hij zichzelf voor. Vader heeft deze wei gepacht. Ik mag hier best staan.

De man liep hem zonder iets te zeggen voorbij. Hij telde zijn passen en zag Willem niet eens staan.

‘Dag meneer,’ zei Willem beleefd.

De man knikte terug, maar stapte onverstoorbaar verder.

Wat een rare snuiter, dacht Willem. Hij besloot hem te volgen.

Na een paar honderd meter stopte de man. Hij stak de stok die hij onder zijn oksel droeg in de grond en zwaaide naar de anderen.

Willem hield het niet meer. ‘Meneer, wat bent u aan het doen?’ vroeg hij nieuwsgierig.

De man keek hem vriendelijk aan. ‘Aan het meten.’

‘Wat meet u dan?’

‘Waar de spoorlijn moet komen.’

Willems hart sloeg over. Maandenlang al ging het gerucht dat er een trein door Oeffelt zou komen rijden. Het was dus echt waar! Het spoor kwam langs hun boerderij te liggen. Over hun weiland! Kon dat zomaar?

Dit zou de volgende klap voor zijn vader zijn. Een paar weken geleden waren hun drie koeien aan een geheimzinnige ziekte gestorven. Een verschrikkelijke ramp. Willem had zijn vader voor het eerst in zijn leven zien huilen. Hij was radeloos geweest. De koeien waren zijn trots en zekerheid. Zonder die beesten wisten Willems ouders niet hoe ze hun zeven kinderen konden onderhouden. Het land bracht niet genoeg op en geld voor een nieuwe koe hadden ze niet.

Willem durfde het nieuws thuis niet te vertellen. Ze zouden er snel genoeg achter komen. Maar op school hoopte hij met zijn ontmoeting indruk op de andere jongens te maken. Daar kreeg hij meteen spijt van. Voordat iemand zijn bewondering kon uiten over het feit dat Willem durfde te praten met mannen van de spoorweg, verpeste Bertus de boel.

‘En dat moet ik geloven!’ zei hij uitdagend.

Willem voelde dat Bertus weer op ruzie uit was. ‘Ja, wat dacht je dan?’ vroeg hij onzeker.

‘Dat je ons wat op de mouw wil spelden,’ zei Bertus. ‘Je liegt dat je barst!’

Schichtig keek Willem om zich heen. Hij zag de ogen van zijn klasgenoten twinkelen. Voor de zoveelste keer trapte hij in de val. Als hij zijn verhaal introk, zou hij er twee nieuwe