

# **De lijn Boxtel – Gennep – Wesel**

**van de Noord-Brabantsch-Duitse  
Spoorweg-Maatschappij**

**Fotoverslag van de ontwikkeling van een  
grote internationale spoorlijn tot een  
ecologische verbindingszone  
1873 – 2018**

**Rudi Liebrand**

© 2019 R. Liebrand

Titel: De lijn Boxtel – Gennep – Wesel  
van de Noord-Brabantsch-Duitse Spoorweg-Maatschappij

Auteur: Rudi Liebrand  
Vormgeving: Marloes Liebrand

Uitgeverij U2pi BV, Den Haag  
Website uitgever: [www.uitgeverij2pi.nl](http://www.uitgeverij2pi.nl)  
Druk: Jouwboekdrukkerij.nl

ISBN: 978 90 8759 855 6  
NUR: 320

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vee-  
veelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of  
openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch,  
mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier,  
zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

## INHOUDSOPGAVE

3	INHOUDSOPGAVE
5	VOORWOORD
6	Station Boxtel
9	<b>De NBDS</b>
12	<b>NBDS-lijn Boxtel – Wesel</b>
15	<b>Voorgeschiedenis NBDS</b>
22	Station Liempde
26	Halte Olland
28	Station Schijndel
34	Halte Eerde
38	<b>NBDS Bijzonder reizigersvervoer</b>
39	<b>Beveiliging op Boxtel – Wesel</b>
40	Brug over de Zuid-Willemsvaart
47	De haven van Veghel
55	Station Veghel
58	Wachtpost 19
64	<b>De internationale NBDS-boottreinen</b>
66	<b>NBDS in de Eerste Wereldoorlog</b>
73	Station Uden
79	Volkel I en II
88	<b>De pantsertrein</b>
92	Station Mill
96	Brug over de Anthonisloop
99	Station Haps
103	Kruispunt Beugen
109	Station Oeffelt
112	<b>Boxtel – Wesel in de Tweede Wereldoorlog</b>
114	De spoorbrug over de Maas
120	Station Gennep
129	Station Hassum
131	Halte Asperden
136	Station Goch
139	<b>NBDS Rollend materieel</b>
149	Station Udem
155	<b>Hoogteverschillen</b>
160	Station Labbeck
165	Station Xanten
169	Station Birten
172	Station Menzelen-Ginderich
174	Station Büderich
174	<b>Cöln-Mindener Eisenbahn</b>
178	Rijnbrug Wesel
179	Station Wesel
182	ROUTEKAART
183	BRONNEN



## VOORWOORD

Toen ik in 1983 over het tracé van de voormalige spoorlijn NBDS (Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij) wandelde, had het er alle schijn van dat de spoorlijn snel vergeten zou zijn; alles ademde verval en verwaarlozing.

Hoe anders was de situatie in 2018, toen ik die wandeltocht opnieuw ondernam. De oude spoorlijn wordt heden ten dage gekoesterd, diverse spoorgebouwen zijn gerestaureerd, stukjes spoor zijn herlegd en op enkele delen na is de oude spoorlijn een soort ecologische verbindingzone geworden, deels onder bescherming van natuurinstanties. Wat is het denken in 35 jaar veranderd!

Dit boek is het resultaat van een speurtocht naar wat er nog is en wat er was.

Met foto's tracht ik de geschiedenis van de lijn Boxtel – Wesel weer te geven. Drie tijdperken breng ik in beeld: de hoogtijdagen rond 1910 aan de hand van reproducties van afbeeldingen uit een NBDS-herdenkingsboek, de periode van het verval in 1983 en de periode van het behoud in 2018; dat alles nog aangevuld met foto's uit tussenliggende jaren.

Het tracé op Nederlands grondgebied, van Boxtel tot aan het grensriviertje de Kendel, is vrijwel overal geschikt als wandelroute, al is enig pionieren soms gewenst. Alleen de R73 vormt een serieus obstakel. Om zoveel mogelijk van de omgeving te kunnen zien, is het aan te bevelen een tocht in de wintermaanden te ondernemen; in de zomer ontnemt het gebladerte het zicht.

In Duitsland is de fiets het aangewezen vervoermiddel. Hele stukken van het tracé zijn hier verdwenen of volledig dichtgegroeid; de mooiste gedeelten zijn daarentegen voorzien van een geasfalteerd fietspad en het lijkt erop dat op nog meer delen van de oude Bahndamm de woeste begroeiing gerooid wordt ten gunste van een fietspad.

De spoorlijn Boxtel – Wesel werd in 1873 geopend. In de jaren 1881 tot aan de Eerste Wereldoorlog (1914) vormde deze verbinding de belangrijkste postroute tussen enerzijds Engeland en Amerika en anderzijds Noord-, Midden- en Oost-Europa. Er reden de snelste treinen uit die tijd en de NBDS was internationaal befaamd om haar stiptheid. Vanuit Vlissingen kon men direct naar Hamburg, Berlijn, Basel, Wenen en Triëst en met een of meer overstaps zelfs naar Sint Petersburg. Het is daarom zeer betreurenswaardig dat deze spoorlijn tegenwoordig vaak wordt aangeduid met de uiterst denigrerende

term 'Duits Lijntje'. De Duitsers spreken van de Boxteler Bahn, dat klinkt al een stuk beter. Het verhaal gaat, dat na het faillissement van de NBDS het hoofdkantoor van de SS/NS in Utrecht werd gebeld met de vraag wat er met het archief moest gebeuren. "Oh van dat Duits lijntje," was het antwoord uit Utrecht, "vernietigen!" Op de binnenvlaats van het hoofdkantoor in Gennep zijn vervolgens de meeste kostbare documenten in vlammen opgegaan. Zo ontstond geheel ten onrechte de denigrerende aanduiding. In dit boek spreek ik uitsluitend van de NBDS-lijn, van Boxtel – Wesel of van de Boxteler Bahn.

Dit boek pretendeert in beelden de ontwikkeling van de 100 km lange spoorlijn van Boxtel tot Wesel (waarvan 92 km door de NBDS aangelegd) te schetsen. De foto's zijn daarbij leidend. Omdat deze spoorlijn al voldoende gedocumenteerd is (zie bronnenlijst), heb ik de gegevens zonder nader archiefonderzoek ontleend aan bestaande bronnen.

Ik wens u genoeglijke uren met dit boek.

Rudi Liebrand  
24 december 2018

rjd.liebrand@gmail.com

### Leeswijzer

De volgorde van de foto's is geografisch van west naar oost. Voor de plaatsaanduiding is gebruik gemaakt van de kilometrering van de spoorlijn: in Nederland oplopend van km 0.0 (station Boxtel), tot km 52.5 (grens); in Duitsland aflopend van km 40.2 (grens) tot km 0.0 op station Buderich. Achter in het boek staat een kaartje van het hele traject. Een gedetailleerder kaart biedt Google Earth, waar de route uitstekend te herkennen is als een groenstrook door het landschap.

De meeste foto's zijn in oostelijke richting gemaakt; bij foto's in westelijke richting staat vermeld 'Foto richting Boxtel'. Tenzij anders vermeld zijn de foto's van de hand van de auteur.

De geografische volgorde wordt zo nu en dan onderbroken door thematische paragrafen; deze zijn in de inhoudsopgave vet gedrukt.



## Station Boxtel

Startpunt van de spoorlijn Boxtel – Wesel is station Boxtel, (km 0.0) gelegen aan de in 1866 geopende spoorlijn Breda – Eindhoven. Het eerste stationsgebouw werd vervangen door een nieuw (foto 3) toen de NBDS-lijn werd aangelegd, in 1872. Doorgaande sporen liepen aan weerszijden en tegen het station kwamen twee kopsporen voor de NBDS. Op Koninginnedag 1983 staat het er nog in volle glorie, al zijn de oude kopsporen (links op de foto) overwoekerd. In 2000 werd het derde station geopend, met vele sporen en drie perrons (foto 1+2). Aan de positie van het witte gebouw met de ronde ramen is te zien dat het nieuwe station aan de zuidkant van het oude gebouw is (foto 5+6).

**1** Het huidige (derde) Station Boxtel, gezien vanaf het tweede perron. 23 februari 2018

**2** De voorkant van het station; het kunstwerk draagt als opschrift '150 jaar spoor Boxtel'. 23 februari 2018

**3** Het tweede station van Boxtel, gebouwd in 1872. 30 april 1983

**4** Het tweede station rond 1915. Het dwars staande gebouw is het seinhuis Post T. Aan het eind van het kopspoor met daarop een oud rijktuig staat op een bord 'Boxtel – Wesel'. Ongeveer 1910, gedenkboek NBDS

**5** Het tweede station was een eilandstation, met sporen aan weerszijden. Mei 1986

**6** De zijkant van het huidige station met fietsenstalling. 23 februari 2018





**1 Stoomlocomotief NBDS 32 (later NS 3503) wachtend op de mailtrein uit Vlissingen.**

*9 juli 1913, L. Derens, verz. NVBS*

**2 Reizigerstrein met NS-locomotief 1772 op het vroegere NBDS-kopspoor te Boxtel.**

*6 augustus 1938, H.G. Hesselink, verz. NVBS*

**3 Stoomlocomotief SS 996 (later NS 2002) op de draaischijf voor de locloodsen. Deze loc verzorgde de tractie voor de mailtreinen tussen Boxtel en Vlissingen.**

*Ongeveer 1900, L. Derens, verz. NVBS*

**4 De treinen van vandaag. Een sprinter en een doorgaande intercity (VIRM). 23 februari 2018**

**5 Het einde van het middenperron. 1983**

**6 Het einde van het middenperron in 2018.**



*23 februari 2018*

**7 Hondenkop 766 tijdens een NVBS-excursie. 27 april 2018**





3



5



6



7

## De NBDS

De Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij (NBDS) werd in 1869 opgericht, met als president-directeur W.H. van Meukeren. Het uiteindelijke doel van de Maatschappij was een snelle spoorverbinding te realiseren tussen Engeland en Noord-Duitsland en verder. Het eerste plan was een lijn van Boxtel naar Kleef; dat werd later veranderd in Wesel. De directie heeft daarnaast lang geijverd voor de aanleg van een eigen spoorlijn tussen Boxtel en Antwerpen. Het mocht niet zo zijn, de financiën lieten dat niet toe.

Alhoewel de lijn later zou worden geafficheerd als de grote verbinding Londen – Berlijn – St. Petersburg, moest tussen de haven van Vlissingen en Boxtel gebruik gemaakt worden van de al bestaande sporen en de locomotieven van de concurrent, de Staats Spoorwegen (SS), wat begrijpelijkerwijs niet altijd even probleemloos verliep.

Internationale treinen richting Wesel moesten daarom in Boxtel van locomotief wisselen (foto 1 en 3). Lokale treinen naar bijvoorbeeld Gennep vertrokken vanaf het kopspoor naast het station (foto 2).

Tot de reorganisatie van het sporenplan in Boxtel rond 2000 bleef de ruimte voor de NBDS-kopsporen zichtbaar aan het eind van het perron (zie foto 5), daarna verdween hier de laatste herinnering aan de Boxtel – Wesellijn (zie foto 6); wel draagt sindsdien de parkeerplaats achter het station de naam Boxteler Bahn plein.

Indrukwekkende treinen komen er niet meer in Boxtel. Intercity's daveren voorbij en uitsluitend sprinters stoppen er nog. Op Koningsdag 2018 roept een toevallige passant (treinstel 766, bij NS in dienst geweest van 1960 tot 1996 – zie foto 7) een eenmalige herinnering aan het verleden op.



1



2

**1 De lijn naar Wesel takte bij km 0,8 af van de hoofdlijn naar Eindhoven.**

*30 april 1983*

**2 Bij elke van de vele grotere overwegen in de lijn tot Boxtel was voor de overwegwachter een wachtpost gebouwd. In totaal waren het er 88. Dit was wachtpost nummer 1 (km 1.2).**

*30 april 1983*

**3 Wachtpost 1, gezien in de richting van Boxtel, met een met knipperlichten bewaakte overweg.**

**Rechts is het spoor richting Wesel nog net zichtbaar. Foto richting Boxtel, 30 april 1983**  
**4 Het fabrieksgebouw van foto 1 staat er in 2018 nog steeds, weliswaar met ingekorte schoorsteen. Het aftakwissel ligt er niet meer, dat is enkele tientallen meters verplaatst. 23 februari 2018**

**5 Een excursietrein naar Veghel rijdt via het aansluitwissel de voormalige NBDS-lijn op. 20 oktober 1994**





## NBDS-lijn Boxtel - Wesel

De geschiedenis van de NBDS-lijn is in grote lijnen de volgende. Het eerste deel van Boxtel tot Goch werd geopend in 1873, het tweede deel van Goch tot Wesel in 1878. De eerste grote internationale treinen reden van 1881 tot 1889. Daarna gingen ze naar de concurrent, die ze over Venlo leidde. In 1892 veroverde de NBDS opnieuw de grote internationale (mail-)treinen. Jaarlijks nam het vervoer toe; dit was de glorie tijd van de NBDS, tot in 1914 met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog het

internationale vervoer abrupt tot stilstand kwam. In 1919 werd de lijn overgenomen door de SS. Hij werd snel gedegradeerd tot lokaalspoorlijn. Na de Tweede Wereldoorlog werden de bruggen over de grensrivier, de Kendel, en over de Rijn bij Wesel niet meer hersteld. Nog enkele decennia zijn zowel in Duitsland als in Nederland delen van de lijn voor goederenvervoer in gebruik geweest. In Nederland was het over begin mei 2005, toen bij Boxtel het zgn. puntstuk uit het aansluitwiel verwijderd werd, waardoor de ooit zo roemruchte lijn definitief was afgesloten.



3



4



5

**1 Wachtpost 1 (km 1.2) met de nog onbewaakte overweg in de NBDS-lijn.**

*12 juli 1961, R. Ankersmit, verz. NVBS*

**2 De wachtpost is in 1984 afgebroken; een grasveldje resteerde.** *Mei 1986*

**3 Een tunnel voor de Keulsebaan verving vanaf 1997 de overwegen; het aansluitwiel werd daarbij verplaatst naar km 1.0.** *23 februari 2018*

**4+5 Het spoor ligt er in 2018 nog goed bij; het loopt nog tot Veghel, maar is niet meer bereikbaar: het puntstuk in het aansluitwiel is verwijderd en het sein is afgekruid.** *23 februari 2018*



- 1** Al direct buigt het spoor een stukje natuur in. Ook verderop liggen prachtige natuurgebieden.
- 2** De baanvaknelheid was de laatste jaren laag, 30 km, ongetwijfeld in verband met de vele onbewaakte spoorwegovergangen.
- 3** De NBDS plaatste bij km 1.4 een duiker; de NS verving deze in 1994 door een betonnen brug.
- 4** Heel wat hectometerbordjes hebben de tand des tijds doorstaan en geven netjes de afstand aan die niemand meer hoeft te weten.
- 5** De struiken rukken op, maar het ballast is nog onbegroeid; de lijn ligt er nog mooi bij.
- Alle foto's op deze pagina's: 23 februari 2018*

## De Opening van de NBDS-lijn

We spreken nog over de tijd dat er particuliere spoorbedrijven waren, die elkaar op leven en dood bestreden. Het particuliere bedrijf Staats Spoorwegen (SS) heeft de NBDS bij voortdrijving tegengewerkt. De SS vervoerde reizigers en goederen van het westen via Venlo naar Duitsland en zag in de NBDS een grote concurrent. Het voordeel van de NBDS was echter dat haar verbinding veel korter was.

Van Meukeren ontving in 1869 de concessies voor de aanleg van de spoorlijn in Nederland en Duitsland en sloot vervolgens contracten met leveranciers van materieel en aannemers voor de aanleg. Groot waren de problemen en talrijk de tegenslagen, waarover later meer. Binnen vier jaar was het gedeelte Boxtel – Goch toch gereed. De op 1 juli 1873 geplande openingsrit kon echter geen doorgang vinden, omdat de SS het gebruik van de sporen in station Boxtel verbood. Dit was voor Van Meukeren de druppel, die de emmer deed overlopen en hij trad af.

H.C.F. Kerstens nam zijn taken over. Op 14 juli liet hij vanuit Schijndel een trein met vele genodigden naar Boxtel vertrekken. De SS had inmiddels het aansluitwiel gebarricadeerd met ingegraven bielzen, waardoor de trein onverrichter zake moest terugkeren. Op 15 juli werd de spoorlijn Boxtel - Goch geopend, op het eerste stukje na. Uiteindelijk



werd op 19 juli de vrede getekend en kon de NBDS met haar treinen station Boxtel binnenrijden. Op het emplacement van Boxtel had de NBDS naast de twee al genoemde kopspooren een draaischijf, een locomotiefloods en een wagenloods (die later werd omgebouwd tot locomotiefloods en weer later werd vergroot) met elk twee sporen gerealiseerd. In 1940 werd het station door een bombardement getroffen. De vroegere NBDS-loods en werden pas in 1996 afgebroken. De eerste jaren waren niet erg winstgevend voor de NBDS. Doordat de lijn in Goch eindigde was er nauwelijks internationaal verkeer. En het lokale verkeer stelde, gezien de lage bevolkingsdichtheid in het doorsneden gebied, weinig voor.

## Voorgeschiedenis NBDS

Van Meukeren was dan wel voor de officiële opening afgetreden, het was wel aan zijn enorme gedrevenheid te danken dat Boxtel – Wesel er kwam. Het begon in 1867 al met het aanvragen van concessies. Met creatieve oplossingen wist hij steeds weer nieuwe geldschietters te vinden. Hij moest opboksen tegen het Ministerie van Defensie dat niet zat te wachten op een oost-west verbinding over de Maas, hij moest de tegenwerking overwinnen van de stad Venlo, die haar positie als economisch centrum van Noord-Limburg niet aan Gennep wilde verliezen. (verder op pg. 17)



1



3



2



5

1 Overweg in de Oirschotseweg bij km 1.8. De poer waarop een knipperlichtinstallatie heeft gestaan is netjes geconserveerd.

2 Schrikhekken attenderen de automobilist nog steeds op de trein, die niet meer komen zal.

3 Foto van dezelfde plek, 24 jaar eerder. De oude handbediende overwegbomen worden op dat moment vervangen door een automatische knipperlicht installatie (aki). De Keulsebaan (linksboven) is in ruwbouw gereed; deze werd in 1996 geopend. 20 oktober 1994

4 De handbediende overweginstallatie, weer acht jaar eerder. Foto richting Boxtel, mei 1986

5 Twee windwerkinstallaties met samen vier zwingels, elk via trekdraden met een overwegboom verbonden. Mei 1986

6 Foto uit 2018 van dezelfde plek als foto 4. Foto richting Boxtel.

7 Overweg in de Eindhovenseweg bij km 2.1. Rechtsachter stond tot 1969 wachtpost 2. Foto 1, 2, 6 en 7: 23 februari 2018



6





4

(vervolg van pg. 15)

Met zijn plan om ook een noord-zuidlijn aan te leggen tussen Nijmegen en Venlo (de Maaslijn zou pas jaren later worden aangelegd) via de route Nijmegen - Mook - Gennep - Maasbrug - Boxmeer - Venray - Horst moest hij mede daardoor bakzeil halen. Het Engelse bedrijf Robert Sharpe Sons & Henderson won in augustus 1869 de aanbesteding voor een bedrag van 4,5 miljoen gulden, inclusief rollend materieel. De lijn zou enkelsporig worden aangelegd, maar voorbereid voor dubbelspoor en moest in 1872 opgeleverd worden. Omdat anderhalf jaar later nog weinig bouwactiviteit was waar te nemen, beëindigde de NBDS het contract en ging zelf op zoek naar aannemers en leveranciers voor rollend materieel en bovenbouwmaterialen als rails en dwarsliggers. Pas toen kwam er schot in.

De aan te leggen lijn mat ruim 92 km. Er waren drie grote kunstwerken voorzien: een draaibrug over de Zuid-Willemsvaart bij Veghel, een Maasbrug bij Gennep en een viaduct over een al bestaande spoorlijn bij Goch. De Rijnbrug bij Wesel werd door een ander spoorbedrijf gebouwd; de NBDS zou huur betalen voor gebruik.

Bij aanleg waren stations voorzien in Schijndel, Veghel, Uden, Mil (zoals dat toen nog geschreven werd), Haps, Oeffelt, Gennep, Hassum, Goch, Udem, Labbeck, Xanten en Birten. In Boxtel en Wesel zou gebruik gemaakt worden van bestaande stationsgebouwen. Voor bewaking van de overwe-



7

gen en inspectie van de lijn werden er 88 wachtposten gebouwd voor evenzovele baanwachters (families), ongeveer één per kilometer. Ruim 25 ijzeren bruggen waren geprojecteerd, waaronder drie Niersbruggen rond Goch. Ten oosten van Udem, waar een hoge spoordijk zou worden aangelegd, moesten in die dijk acht tunnels gebouwd worden voor verkeerswegen en waterlopen.

Van Meukeren was alleen wat al te optimistisch en hij overspeelde zijn hand. Hij bestelde voor de Maatschappij 10 locomotieven, 55 personenrijtuigen en ruim 350 goederenwagens. Het terugdraaien van deze enorme bestellingen kostte de NBDS veel geld en leidde mede tot het einde van zijn loopbaan. Uiteindelijk zou de Maatschappij starten met 5 locomotieven, 26 rijtuigen en 170 goederenwagens. De uitgaven waren in het algemeen groter dan de beschikbare gelden en met enige regelmaat werd

(verder op pg. 21)



5



1



2



3



4

1 Vanaf km. 2.1 is de lijn voor een wandelaar niet begaanbaar, de weg ernaast wel.  
 2 Hectometerbord 2.5 is ingegroeid.  
 3 Overweg in de in 1996 geopende Keulse Baan. Foto richting Boxtel.  
 4 De overweg in de Liempdseweg was al in de eerste bouwplannen opgenomen; de overwegen van foto 3 en 4 liggen slechts enkele tientallen meters van van elkaar af.

5 Vanaf de Liempdseweg (km 3.0) loopt een wandelpad langs de spoorlijn, die zelf niet echt meer berijdbaar is.  
 6 Als een van de laatste delen van de A2 werd midden jaren negentig de autosnelweg ter hoogte van Liempde geopend. Voor het spoor kwam er een viaduct. Met de aanleg verviel de overweg in de Hulzerweg, waarbij aan de rechterzijde ooit wachtpost 3 stond.



7 We komen bij de brug over de Dommel (18 m lengte, km 3.9). De situatie is sinds 1983 (zie volgende pagina) nauwelijks veranderd.

8 De Dommelbrug richting Boxtel.

9 De zijkant van de Dommelbrug, opgebouwd uit ouderwets geklonken elementen.

10 De biels zijn verend bevestigd.

11 De al eerder genoemde excursietrein nadert de Dommelbrug. 20 oktober 1994

Foto 1 t/m 10: 23 februari 2018





1



2



3

**1** In 1985 was de spoorlijn naar Veghel nog in bedrijf. Diesellocs 2508 en 2451 lopen mee achter de goederentrein Veghel – Boxtel.

*2 juli 1985*

**2** De goederentrein verdwijnt uit het zicht. Met metalen platen is de Dommelbrug geschikt gemaakt voor wandelaars. *2 juli 1985*

**3+4** In het Dommeldal is de natuur indrukwekkend.

*30 april 1983*

**5** Station Liempde (km 4.2) in 1986. *Mei 1986*

**6** In 1983 lag er bij Liempde nog een met een stop-/ontspoorblok afgesloten zijspoor.

*30 april 1983*

**7** Het zijspoor is opgebroken, maar verder lijkt hier de tijd stil gestaan te hebben. Er rijdt alleen geen trein meer. *23 februari 2018*



4

**8** Ruim een eeuw eerder zag het station er hetzelfde uit. Er hing een naambord boven de ingang en er was maar één dakkapel. De ladder werd gebruikt om de petroleumlampen aan te