



ATLAS

VAN DE VERDWENEN SPOORLIJNEN IN NEDERLAND

V.M. LANSINK EN J.M. TEN BROEK

W BOOKS





INHOUD

Voorwoord > 7

Op zoek naar verdwenen spoorlijnen > 9

1 > De Noord-Friese Lokaalspoorwegen > 20

2 > Winsum – Zoutkamp > 26

3 > De Woldjerspoorweg > 30

4 > De Noord-Ooster Lokaalspoorwegen > 36

5 > De STAR > 42

6 > Nieuw-Amsterdam – Schoonebeek > 48

7 > De Borkense en Bochooltse Baan > 54

8 > De Gelders-Overijsselse Lokaalspoorwegen > 62

9 > Enschede – Oldenzaal > 72

10 > Die Ahaus-Enscheder Eisenbahn > 76

11 > Dinxperlo – Varsseveld > 80

12 > Neede – Hellendoorn > 84

13 > De OLDO > 88

14 > Apeldoorn – Hattem – Kampen Zuid > 94

15 > Die Trajektlinie > 102

16 > Nijmegen – Kranenburg (– Kleve) > 108

17 > Amersfoort – Kesteren > 114

18 > Nijkerk – Barneveld > 122

19 > Bilthoven – Zeist > 126

20 > Santpoort Noord – IJmuiden > 132

21 > De Haarlemmermeerlijnen > 138

22 > De ZHESM > 148

23 > De Halvezolenlijn > 154

24 > Mechelen – Terneuzen > 164

25 > Het Bels Lijntje > 168

26 > Eindhoven/Geldrop – Neerpelt > 176

27 > Het Duits Lijntje, of: Die Boxteler Bahn > 182

28 > Die Venloer Bahn > 192

29 > De IJzeren Rijn > 200

Geraadpleegde bronnen > 206

Colofon > 208



OP ZOEK NAAR VERDWENEN SPOORLIJNEN

In de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland komen tientallen spoorlijnen voor die het niet gehaald hebben en alleen nog in de herinnering en in boeken voortleven. Maar dat niet alleen: bij nadere beschouwing vallen er eigenlijk altijd wel zichtbare en tastbare 'railicten' te vinden, want de tamelijk complexe infrastructuur van een spoorweg laat zich niet eenvoudig verwijderen.

Spoorlijnen hebben door hun specifieke eigenschappen een bedding nodig waarin de rails, zeker voor hogere snelheden, zorgvuldig gelegd en gericht (kunnen) worden. Er is daarom altijd sprake van een mooie vlakke ondergrond. Een bocht, die bij 'het spoor' niet voor niets een boog heet, verloopt altijd geleidelijk omdat een trein nu eenmaal geen haakse bochten kan maken. En hellingen in een spoorbaan zijn heel flauw in vergelijking

met die in wegen, omdat de geringe wrijving van stalen wielen op stalen rails op een helling gaat tegenwerken. De relatief lichte trekkrachten krijgen het grote gewicht van een trein dan niet meer omhoog of hebben in omgekeerde richting moeite de trein tot stilstand te brengen. Vlakke ondergrond, lange bogen en flauwe hellingen zijn dus kenmerkend voor een spoorlijn, die zich daardoor ook laat herkennen als de rails verdwenen zijn, vaak tot in lengte

<< Ooit maakte de spoorlijn Nijmegen – Kleve deel uit van de internationale verbinding Amsterdam – Keulen. Bij Groesbeek ligt de lijn er nu al zo'n 30 jaar verlaten bij. Verderop richting Kranenburg is het spoor voor railfietsen geschikt gemaakt; 25 oktober 2015..

In enkele gevallen moest er in Nederland voor de aanleg van spoorlijnen vrij rigoreus in het landschap ingegrepen worden, zoals met deze ingraving tussen Oosterbeek en Arnhem. Foto ca. 1913, collectie Het Utrechts Archief.



1. DE NOORD-FRIESE LOKAALSPORWEGEN

Aangelegd door: Noord-Friesche Locaal Spoorweg-Maatschappij (NFLS)

Exploitatie door: NFLS, vanaf 1905: Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM)

Lokaalspoorlijnen, enkelspoor

LEEUWARDEN – STIENS – ANJUM

Lengte: 46,5 km

Opening: Leeuwarden – Metslawier: 1901, Metslawier – Anjum: 1913

Staking reizigersvervoer: 1935-1936

Staking goederenvervoer: Dokkum-Aalsum – Anjum: 1942, Stiens – Dokkum-Aalsum: 1972-1975, Leeuwarden – Stiens: 1997

Opbraak: Dokkum-Aalsum – Anjum: 1942, Stiens – Dokkum-Aalsum: 1978-1980, Leeuwarden – Stiens: 2006-2011

STIENS - HARLINGEN

Lengte: 28,2 km

Opening: 1902-1904

Staking reizigersvervoer: 1935-1936

Staking goederenvervoer: Midlum-Herbaijum – Harlingen: 1938, Tzummarum – Midlum-Herbaijum: 1942, Minnertsga – Tzummarum: 1961, Stiens – Minnertsga: 1972

Opbraak: Midlum-Herbaijum – Harlingen: 1938, Tzummarum – Midlum-Herbaijum: 1942, Minnertsga – Tzummarum: 1964, Stiens – Minnertsga: 1980

TZUMMARUM – FRANEKER HALTE

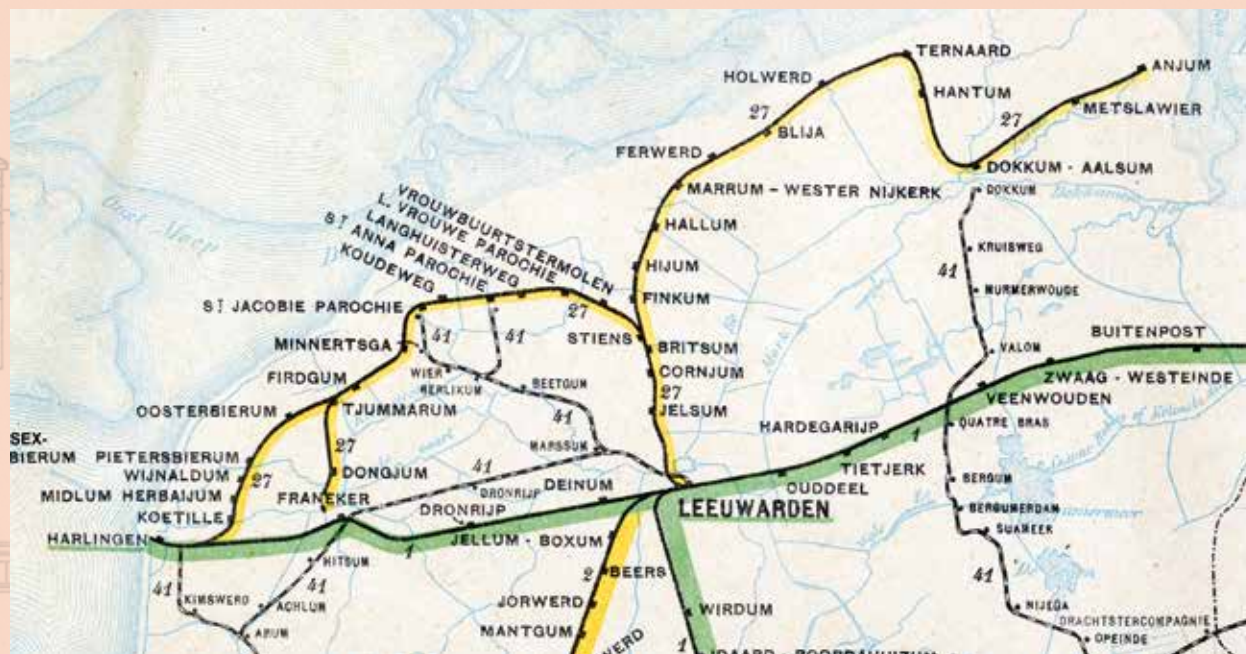
Lente: 7,0 km

Opening: 1903

Staking reizigersvervoer: 1933

Staking goederenvervoer: 1935

Opbraak: 1936



Fragment van de spoorkaart van 1912 met het lijnnet van de NFLS.

Zoals zovele landstreken werd ook het noordelijke deel van de provincie Friesland aan het begin van de twintigste eeuw ontsloten door lokaalspoorlijnen. Erg succesvol waren zij niet: na dertig jaar was het met het reizigersvervoer al afgelopen. Als goederenspooren overleefde een groot deel nog eens veertig jaar en Leeuwarden – Stiens is zelfs pas enkele jaren geleden van de kaart verdwenen.



Het net van de NFLS bestond uit een 'hoofd'lijn van het station Leeuwarden naar het noordelijker gelegen Stiens, waar de lijn zich splitste. De westelijke tak verbond een lange rij dorpen met het station Harlingen, vanaf Tzummarum zorgde een zijlijn ook nog voor een noordelijke ontsluiting van de stad Franeker. De oostelijke tak was een typische lokaalspoorlijn, met enkele bijna haakse bogen (bij Ternaard en Dokkum) om maar zoveel mogelijk plaatsen te bedienen, terwijl de stations vaak toch ver buiten de dorpen lagen. De lijn eindigde aanvankelijk in Metslawier en werd in 1913 nog doorgetrokken naar Anjum. Voor een doortrek naar Oostmahorn, waar op de boot naar Schiermonnikoog zou kunnen worden aangesloten, ontbraken inmiddels het geld en de wil. Het station Anjum en een later gebouwde, thans bewoonde locomotiefloods zijn zo geplaatst dat doortrekken alsnog mogelijk zou zijn geweest. Net als op de rest van het NFLS-net eindigde het reizigersvervoer hier echter al in 1935/36. Achteraf gezien was het niet zo verwonderlijk dat de lijnen niet het commerciële succes waren dat er bij de aanleg van verwacht werd. De streek was niet dicht bevolkt en de bevolking arm, terwijl voor het goederenvervoer talrijke waterwegen in gebruik

waren. Al in de eerste jaren na de opening zag de NFLS zichzelf recht op een faillissement afstevenen en in 1905 werd de exploitatie overgedragen aan de HIJSM, die de verliezen beter kon opvangen en meer mogelijkheden had tot rationalisatie van het vervoer. Tegen de opkomst van de autobus en de vrachtauto, maar zeker ook tegen de wereldwijde financiële crisis na 1929 waren de meeste zwakke lokaallijnen al helemaal niet opgewassen. Voor de lijnen in Noord-Friesland gold dit in sterke mate en zij behoorden dan ook tot de eerste van een groot aantal spoorlijnen waarover de reizigersdienst midden jaren '30 gestaakt werd, kort nadat de Staat der Nederlanden de lijnen (juist voor dat doel) had genaast. Direct daarna werden alle seinen en overwegbeveiligingen verwijderd en werd het spoorwegnet van de NFLS feitelijk een verzameling raccodementssporen, waarover geen echte treinen, maar rangeerdelen reden. Het zeer zwakke zijlijntje Tzummarum – Franeker Halte werd in 1936 al opgebroken. Het zwaar tegenvallende vervoer naar de haven van Harlingen leidde ertoe dat de draaibrug over de Harlingertrekvaart (thans Van Harinxmakanaal) aldaar al in 1938 werd weggehaald omdat hij de scheepvaart nogal hinderde. De plek is nog eenvoudig te vinden door de

Rangeren in de kale vlakte bij Hantum, tussen Ternaard en Dokkum; 4 april 1958.
Foto: J.G.C. van de Meene.



Restanten van de 14,2 meter wijde brug over de Sexbierumer Vaart bij Wijnaldum; 4 november 2012.



Fietspad met spoorbruggetje over het voormalige tracé tussen Vrouwbuurstermolen en Vrouwenparochie; 30 december 2012.



Het voormalige haltegebouw Morra-Lioessens; 19 mei 2013.

aanwezigheid van de enig overgebleven wachterswoning van de NFLS, tevens behorend bij de stopplaats Koetille. In 1942 sneuvelden de rails op de uiteinden van beide takken van het net en werden in het kader van het *Kloevokornprogramm* aan de bezetter overgedragen, om na de oorlog niet meer terug te keren. De rest van de sporen hield het met zeer weinig onderhoud nog decennia lang vol, totdat NS er eind jaren '60 op nogal botte wijze vanaf wilde. Enerzijds werd groot onderhoud noodzakelijk (de westelijke tak moest helemaal vernieuwd worden), anderzijds toonden berekeningen aan dat het gestaag teruglopende vervoer alleen maar onrendabeler zou worden. In Friesland was het verzet tegen sluiting van de goederenlijntjes groter dan elders, vooral omdat nog veel

aardappelvervoer per spoor ging. NS kreeg grotendeels zijn zin en in 1975 was alleen Stiens nog open voor contractvervoer van aardappelen. Er vond daar zelfs nog een verbouwing voor plaats. Dit vervoer hield stand tot in 1995, toen het contract door de aardappelhandelaar werd opgezegd. Op 28 februari 1997 werd Leeuwarden – Stiens officieel buiten exploitatie gesteld en in 2003 gesloten. In 2005 ging ook de eerste 2,6 km van de lijn in Leeuwarden officieel dicht, waaraan nog enkele bedrijfsaansluitingen hadden gelegen en waarin zich de draaibrug bevond over de Harlingertrekvaart. Samen met de sporen is de brug gesloopt in 2008. Een stukje van de brug werd bij wijze van monumentje op het gespaard gebleven noordelijke landhoofd gezet, maar is in 2019 verwijderd.



Ten noorden van Leeuwarden is over een lengte van ongeveer anderhalve kilometer nog een stuk spoor blijven liggen, hoewel met de voorbereidingen voor de sloop ervan al was begonnen; 9 mei 2013.

Restanten van een spoorbruggetje tussen Jelsum en Cornjum; 9 mei 2013.

9. ENSCHEDE – OLDENZAAL

Aangelegd door: Lokaalspoorwegmaatschappij Enschedé – Oldenzaal (EO)

Exploitatie door: Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM)

Lokaalspoorlijn, enkelspoor

Lengte: 9,9 km

Geopend: 1890

Gesloten voor reizigersvervoer: 1934

Gesloten voor goederenvervoer: Lonneker - Oldenzaal: 1934, Enschede - Lonneker: 1972

Opbraak: Lonneker - Oldenzaal: 1936, Enschede - Lonneker: 1975



Fragment van de spoorkaart van 1913 met centraal de lijn Enschede Noord – Oldenzaal.



Het lokaalstation Oldenzaal EO in de jaren '20, met op de achtergrond de voetbrug naar het station aan de hoofdspoorlijn Almelo – Salzbergen. Prentbriefkaart, collectie Spoorwegmuseum.



Station Lonneker op 20 maart 1959. Foto: R. Ankersmit.

De spoorlijn Enschede Noord – Oldenzaal vormde feitelijk een voortzetting van de lijn Boekelo – Enschede Noord van de GOLS, zelfs de kilometrering telde gewoon door. Toch is de lijn door een aparte maatschappij aangelegd en wordt daarom hier apart behandeld.



Anvankelijk beschikte de GOLS in Enschede over een tijdelijke stationsaccommodatie aan de noordzijde van het Staatsspoorstation. Toen de lijn naar Oldenzaal werd aangelegd, verrees een klein stukje verderop een gezamenlijk EO/GOLS-station dat qua type sterk verwant was met de overige GOLS-stationsgebouwen. Het feit dat de GOLS niet meteen een definitief stationsgebouw in Enschede heeft gebouwd, doet daarom vermoeden dat van men al van meet af aan van plan was de lijn door te trekken naar Oldenzaal. En dat valt te begrijpen, want ook in Oldenzaal was de industriële activiteit in ontwikkeling en wilde men graag over goedkope aanvoer van steenkolen kunnen beschikken. Bovendien bevond zich aan de noordzijde

van Enschede ook veel textielindustrie. De EO-lijn voerde daar precies langs en kon zo met vele spooraansluitingen de fabrieken perfect bedienen. Op een gegeven moment leek de spoorlijn naar Oldenzaal hier dan ook meer op een langgerekt raccordement dan op een gewone spoorlijn. In Oldenzaal werd, net als in Enschede, een apart lokaalspoorstation gebouwd, direct ten zuiden van het al bestaande station aan de lijn Almelo – Salzbergen. In 1903 werd een nieuw station gebouwd in combinatie met de Nederlandsch-Westfaalsche Stoomtram-Maatschappij (NWSM).

Wachtpost 24 aan de Roomweg in Enschede op 19 april 1960. De lijn was toen uitsluitend nog in gebruik als aansluiting naar de diverse fabrieken in het noorden van Enschede. Foto: J.G.C. van de Meene.



Restant van de spooraanluiting naar de vroegere spinnerij van H.P. Gelderman & Zn te Oldenzaal, 22 maart 2015.



De huidige Lonnekerspoorlaan in Enschede volgt het vroegere tracé van de spoorlijn naar Oldenzaal. Sinds de wederopbouw na de vuurwerkcramp van 2000 heeft dit gebied nogal een ander aanzien gekregen. Rechts het vroegere balengebouw van textielfabriek de Bamshoeve dat de klap min of meer heeft overleefd; 22 maart 2015.



Achter de Eekboerstraat te Oldenzaal ligt nog een fijn rommelig terreintje met oude loodsen die nog aan de goede oude spooitijd doen denken; 22 maart 2015.



Spoorbruggetje ten noorden van Lonneker, met rechts op de voorgrond een 'moderne' NS-eigendomsmaal; 22 maart 2015.

Zoals bijna overal liep het reizigersvervoer in de jaren '30 sterk terug, zodat besloten werd het reizigersverkeer op deze lijn (als een van de eerste in het land) in 1934 te staken. Ook vond er geen doorgaand goederenverkeer meer plaats als gevolg van het verdwijnen van de concurrentie tussen de verschillende verbindingen tussen Enschede en Oldenzaal. Het middenstuk van de lijn, ten noorden van Lonneker, werd daarom in 1934 al meteen helemaal opgeheven en kort daarna opgebroken. Vanuit Oldenzaal kon men nog wel de industrieën ten zuiden van deze stad bedienen en vanuit Enschede Noord was Lonneker nog te bereiken, tot het voor het goederenvervoer per spoor zo fatale jaar 1972.

Tegenwoordig is van het eens zo grote station Enschede Noord niets meer te vinden. Hier staan nu moderne kantoorgebouwen. Ook van de vele fabrieksaansluitingen aan de noordkant van de stad is op een enkel stukje na niets meer te bekennen. Het hele gebied is stedenbouwkundig gezien ingrijpend gereconstrueerd na de vuurwerkramp van 2000. Voor de spoorzoekers is dat niet gunstig. Buiten Enschede is de spoorlijn naar Lonneker nog wel redelijk goed te volgen als fietspad en later zandpad tot het terrein van de voormalige steenfabriek Smulders en Mulder, later in gebruik bij de Heidemij, dat tot 1972 nog per spoor bereikbaar was. Daarna wordt het even wat moeilijker om de loop van het spoor vast te stellen, want hier is de spoorlijn al meer dan tachtig jaar weg. Maar parallel aan de Oldenzaalsestraat is het tracé toch weer goed te herkennen omdat hier een gasleiding in de spoordijk is gelegd en deze daarom niet is afgegraven. In Oldenzaal is het tracé grotendeels verdwenen onder wegen, maar bij de Eekboerstraat is nog wel een en ander te herkennen van het vroegere EO-station in de vorm van een rommelig terrein met houten loodjes, een oud gemetseld bruggetje en wat resten spoor op het terrein van de vroegere textielabriek van Gelderman. Het is de vraag of deze restanten zullen overleven, want het gebied ten zuiden van station Oldenzaal wordt volledig op de schop genomen. «



De aanwezigheid van het originele spoorbruggetje bij Lonneker is aangegrepen om hier een soort monument te stichten voor de spoorlijn naar Oldenzaal, waarbij een stukje spoor herlegd is en een dwergsein en een andreakruis geplaatst zijn, die daar overigens nooit zo gestaan zullen hebben; 22 maart 2015.



Duiker over de (omgelegde) Stakenbeek te Oldenzaal; 22 maart 2015.



Wachtpost 44 aan de Hamersveldseweg te Leusden deed van 1886 tot 1926 als haltegebouw dienst. Voor de plaatskaartenverkoop is speciaal de kleine aanbouw rechts gemaakt; 26 maart 2005.



Wachtpost 38 aan de Oudenhorsterlaan ten zuiden van Woudenberg, een van de relatief vele bewaard gebleven wachtposten langs de lijn. Rechts een viaduct in de spoorlijn die hier al aardig op hoogte ligt in de klim naar het viaduct bij De Haar; 2 november 2008.



Station Kesteren, met links het oude, lage perron voor de treinen richting Amersfoort; 21 augustus 2014. De bijbehorende sporen zijn recent opgebroken.



Een van de vele originele overweghekjes tussen Leusden en De Haar uit de aanlegtijd van de spoorlijn die het merkwaardig genoeg overleefd hebben. De rood/witte beschildering is nog vaag herkenbaar; 8 november 2008.

Voor de speurders is het een uitdaging om te zien hoeveel hectometerpalen nog gevonden kunnen worden op de spoordijk. Op deze palen (die overigens niet uit de aanlegtijd stammen, maar van later datum zijn) is de afstand in kilometers te lezen ten opzichte van het nulpunt van de lijn (Ressen-Bemmel aansluiting). Op het zuidelijke deel van de Kersenlijn, tussen Rheden en Kesteren, is het minder goed spoorzoeken. Op de plek van de ooit zo majestueuze spoorbrug ligt nu een drukke verkeersbrug. Het tracé naar Kesteren is als verkeersweg in gebruik. Station Kesteren was een zogeheten wigstation: de lijnen uit Rheden en Tiel sloten pas voorbij het station op elkaar aan en het station lag er als een wig tussen in. Het lage perron voor de treinen richting Rheden ligt er nog altijd, maar de bijbehorende sporen, die nog een tijd als rangeersporen voor goederenvervoer hebben gediend, zijn recent opgebroken, op het stootjuk na. Het stationsgebouw, hoewel niet helemaal compleet meer, maakt de grandeur van de spoorlijn van weleer voelbaar. “



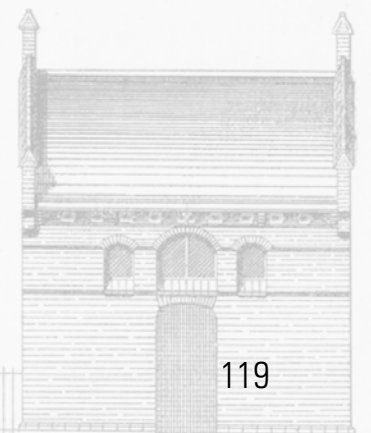


Het incomplete, maar nog steeds imposante stationsgebouw van Woudenberg-Scherpenzeel staat wat verloren en met veel achterstallig onderhoud op het vroegere emplacement, dat de laatste jaren rigourees is leeggeruimd. De nieuwbouw is inmiddels aan het oprukken; 6 mei 2020.

t gevels.



Windwijzer met Phoenix-koppen en het monogram van de SS (Staatsspoorwegen) op het dak van station Woudenberg-Scherpenzeel; 8 april 2016. Het is opmerkelijk dat de windwijzer al 130 jaar gehandhaafd is, terwijl de MESS hier nooit gereden heeft.









De bouw van de 600 meter lange brug over het Bossche Inundatieveld in 1884. Collectie Spoorwegmuseum.



De imposante en van 2003 tot 2011 zorgvuldig gerestaureerde brug door het Bossche Inundatieveld, beter bekend als Moerputtenbrug; 5 mei 2020.



De bouw van de spoorbrug over de Bossche Sloot bij Vlijmen in 1885. Collectie Spoorwegmuseum.

dertien bruggdelen. Niettemin is het wel bijzonder dat deze beide bruggen bewaard zijn gebleven, want ze waren aan het eind van de jaren '80 al aan de oudijzerboer verkocht, totdat plaatselijke actiecomités in touw kwamen om de bruggen te redden vanwege hun monumentale waarde. Beide bruggen werden uitvoerig gerestaureerd en de ene doet nu dienst als fietsbrug over de Baardwijksche Overlaat en de andere als wandelbrug door de Moerputten. Ook behouden gebleven is de Dongebrug bij Geertruidenberg en dat mag eveneens een wonder heten, want deze brug is al sinds 1950 feitelijk buiten gebruik en ook een sta-in-de-weg voor het scheepvaartverkeer, getuige de vele aanvaringen. Om die reden is wel het middendeel van de oorspronkelijk driedelige brug verwijderd. Het oostelijke, draaibare (en enige dubbelsporige) gedeelte is inclusief het bedieningsmechaniek nog wel aanwezig. De spoorstaven zijn inmiddels wel verwijderd.

Het was de enige beweegbare brug in de Halvezolenlijn en daarmee in technisch opzicht ook een van de meest complexe onderdelen van de lijn. In tegenstelling tot de andere bruggen aan dit traject is de Dongebrug nog niet gerestaureerd en ligt als een roestig monument met afbrokkelende pijlers te midden van een compleet vernieuwde omgeving waar verder van het grote emplacement Geertruidenberg niets terug te vinden is. Ook de oorspronkelijke naastgelegen verkeersbrug, in feite een broertje van de spoorbrug, is verdwenen en vervangen door een hogere. 🗨️



De spoorbrug over de Bossche Sloot bij Vlijmen, ook wel bekend als Venkantbrug, nog voor de restauratie; 10 februari 2008.



Druipsteen in het oostelijke landhoofd van de brug over de Bossche Sloot; 12 januari 2008.

Over de auteurs

In de afgelopen 10 jaar werden de in dit boek beschreven spoorlijnen door middel van systematisch veldwerk onderzocht door Victor M. Lansink en J.M. ten Broek. Uitgebreide reportages hierover kunt u vinden op de website www.railtrash.net.

Victor M. Lansink (Doetinchem, 1970) studeerde aan de Academie voor Beeldende Kunsten in Arnhem en Kunstgeschiedenis aan de Universiteit Utrecht. Sinds 2001 is hij werkzaam als beheerder van de collectie historisch beeldmateriaal van Het Utrechts Archief in Utrecht. Sinds 2004 onderhoudt Victor de website www.railtrash.net.

J.M. (Michiel) ten Broek (Vlaardingen, 1953) trad na het gymnasium in Bussum in dienst bij de NS in Amsterdam waar hij in 37 dienstjaren diverse functies heeft bekleed, veelal op het raakvlak van de uitvoering van de treindienst en de bouw van nieuwe infrastructuur. Sinds 2009 werkt hij als specialist Railverkeerstechniek bij Arcadis. Michiel schrijft al sinds 1979 in diverse tijdschriften, met name in het maandblad Op de Rails over dienstregelingen en materieelinzet.



J.M. ten Broek en Victor M. Lansink sluiten elke veldtocht langs oude spoorlijnen af bij een lokaal Chinees-Indisch restaurant, zoals op 17 januari 2016 bij Chin. Ind. Restaurant Wo Hing in Emmercompasuum.

Dank aan: Roef Ankersmit, Nelleke Feenstra, Carel van Gestel, Kees van de Meene, Stichting NVBS Railverzamelingen, Dick van der Spek, het Spoorwegmuseum, Het Utrechts Archief, Kees Volkers en Mat Wijn.

Foto's achterzijde: station Woudenberg-Scherpenzeel in 2020, dood sein bij Malden (Nijmegen - Kleve) in 2004, de Moerputtenbrug bij Den Bosch in 2008 en enkele stationsnaamtableaus.

Colofon

Uitgave
WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

Tekst
V.M. Lansink
J.M. ten Broek

Fotografie
V.M. Lansink:
hedendaagse situatie
J.G.C. van de Meene en R. Ankersmit:
historische foto's (tenzij anders aangegeven)

Vormgeving
Frank de Wit, Zwolle

Vijfde, geactualiseerde druk, 2020

ISBN 978 94 625 8400 6
NUR 464, 680

© 2016 WBOOKS

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

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© c/o Pictoright Amsterdam 2016.

Eveneens verschenen bij uitgeverij WBOOKS:



Amsterdam - Utrecht
Van Rhijnspoor tot Randstadspoor
J.M. ten Broek en Victor Lansink
978 94 625 8292 7



Spoor van mensen
Carel van Gestel
978 94 625 8376 4



Tot het rode licht gedoofd is
Carel van Gestel
978 94 625 8270 5



De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945
Rijden voor Vaderland en Vijand
David Barnouw, Dirk Mulder en Guus Veenendaal
978 94 625 8333 7