Welkom! In deze tentoonstelling nemen we u mee op een tijdreis doorheen het turbulente 150-jarig bestaan van het Bels Lijntje.
Ontdek hier de enorme impact die de spoorlijn had op het Kempense landschap en de mensen die er wonen…

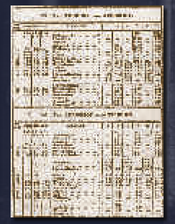
1908: Een GCB-locomotief op het station Roosendaal.

DE KEMPEN MET MIDDEN-BRABANT VERBONDEN

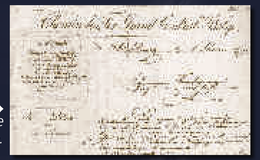
Na de introductie van de spoorwegen in Engeland (1825), België (1835) en Nederland (1839), duurde het vooral in Nederland geruime tijd voordat van een spoorwegnet gesproken kon worden.

Terwijl Turnhout reeds in 1855 per spoor verbonden was met Lier, werd Tilburg pas in 1863 verbonden met het Nederlandse netwerk door de eerste staatsspoorlijn Breda-Tilburg.

In 1867 kwam een derde verbinding tussen België en Nederland tot stand.



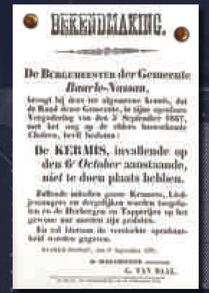
↑ *De oudste dienstregeling van 1868.*



Briefhoofd van de Grand Central Belge. →

Na Antwerpen - Moerdijk - Rotterdam (1855) en Hasselt - Eindhoven (1866) zouden nu Turnhout en Tilburg met elkaar verbonden worden. De lijn werd aangelegd door een Belgische maatschappij, de Chemins de Fer du Nord de la Belgique, die werd gefinancierd met Belgisch en Engels kapitaal.

De spoorlijn werd ook geëxploiteerd door een Belgische maatschappij, de Grand Central Belge. Vandaar dus de benaming '***Het Bels Lijntje***'.



BEKENDMAKING.

De Burgemeesters der Gemeente Baarle-Nassau,

Brengt bij deze ter algemeene kennis, dat de Raad dezer Gemeente, in zijne openbare Vergadering van den 3 September 1867, met het oog op de thans heerschende Cholera, heeft besloten:

De KERMIS, invallende op den 6 October aanstaande, niet te doen plaats hebben.

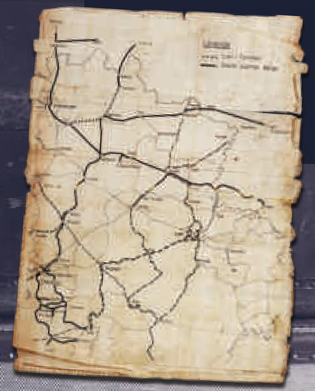
Zullende zoodien geene Kermen, Lichtjesmarkten en dergelijken worden toegelaten en de Herbergen en Tapperijen op het geruim aur meerten zijn gesloten.

En zal hieraan de verdiende opmerkzaamheid worden gegeven.

G. VAN BALL.

↑ *Vanwege de cholera ging in 1867 ook de kermis in onze dorpen niet door.*

Op 1 oktober 1867 opende de lijn, zonder feest echter omdat de Aziatische cholera in het land heerste. Massabijeenkomsten moesten vermeden worden. Maar het Bels Lijntje was er: "Onderdeel van de kortste verbinding Amsterdam-Parijs als straks Tilburg-Den Bosch ook af is", zo schreef De Tijd/Maasbode optimistisch in december 1867!



Het netwerk van de Grand Central Belge reikte tot aan Noord-Frankrijk. Zodoende was de aanvoer van steenkool uit de Borinage voor de Tilburgse textielfabrieken verzekerd. ←

↑ *Impressie van het treinreizen in de eerste helft van de 19e eeuw. De wagons 3e klasse waren open!*

De aanleg in 1866-1867

Spoorwerkers met een marketentster tijdens de werken aan het Bels Lijntje bij het kanaal in Turnhout in 1908.

DWARS DOOR EEN NAT GEBIED

Er waren nogal wat hindernissen om het traject Turnhout-Tilburg aan te leggen.

In Turnhout moest al een flinke klus geklaard worden: een draaibrug over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, dat pas recent tot Turnhout was aangelegd. Verder verliep het tracé door een laag moerassig gebied, pal langs het Haverven en dwars door de Kleine Klotteraard.

↑ *1908: De eerste brug over het kanaal was een draaibrug.*

Pas na de Tweede Wereldoorlog kwam er een hefbrug. →

In Nederland verschenen enkele grindafgravingen op Brakel (Riel) en bij De Blaak om daarachter de ballastdam van het spoor op een verhoogde dijk te kunnen aanleggen. Op Nederlands grondgebied moesten maar liefst 390 kavels van 186 eigenaren worden onteigend. Het grootste kavel was 1,6 ha groot, het kleinste maar 3 m².

Slechts enkele tientallen bezwaarmakers werden gehoord en meestal afgepoeierd met een stukje parallelweg naar hun weilanden en akkers. Alleen molenaar Jan de Werd uit Riel was echt de sigaar: het spoortracé sneed zijn molen af van zijn molenerf aan het Zandeind.

Op de kadasterkaart kun je goed zien hoe in Riel het molenerf (rechts) botweg gescheiden werd van de molen (links) door de aanleg van het Bels Lijntje. →

↑ *Op deze stafkaart uit 1916 zie je linksonder, tussen Riel en Alphen, naast het spoor het langgerekte blauwgekleurde grindgat van den Ballagère.*

Riel

Alphen

Baarle

Weelde-Merksplas

Henri Eekelaar, stationschef van Riel van 1910 tot 1914 op een 'snapshot-foto'.

VIER NIEUWE SPOORWEGSTATIONS

Turnhout en Tilburg hadden al een station. De dorpen aan het Bels Lijntje kregen van de Chemins de Fer du Nord de la Belgique ook degelijke stationsgebouwen: hoogbouw in Alphen en in Riel en lange laagbouw in Baarle-Dorp en Weelde/Merksplas.

Het waren standaard stationnetjes die getekend werden op de burelen van de Chemins de Fer du Nord in Lier. Exact dezelfde stationnetjes zijn nu nog te bewonderen, bv. in Boechout en in Zichem aan de lijn Antwerpen-Hasselt.

Het treinverkeer bracht veel teweeg in onze rustige ingedommelde dorpjes: er verschenen stationschefs, spoorwegwachters en -wachteressen en onderhoudswerklui, naast talrijke reizigers en vele pakketten en goederen. Zo kwam het altaar van de nieuwe kerk in Riel in 1897 per trein van de Antwerpse ateliers.

Stationschefs hielden het hier echter niet lang vol: in de eerste tien jaar versleet Riel liefst vijf chefs en Alphen en Baarle elk vier stationschefs voordat er enige continuïteit kwam. Waren zij niet geschikt? Of was het werk hen tegengevallen?

1898: Station Turnhout

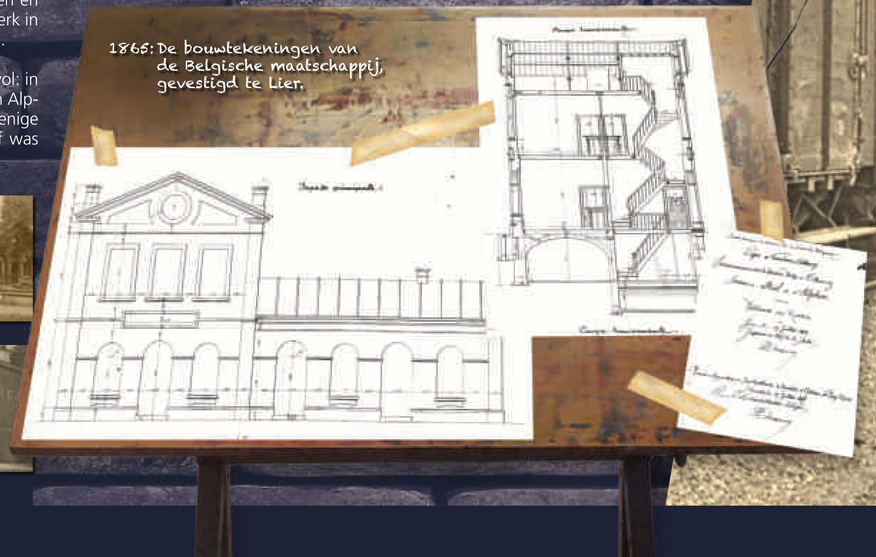
Station Weelde-Merksplas

Station Baarle-Dorp

1863: Station Tilburg

Station Alphen

Station Riel



1865: De bouwtekeningen van de Belgische maatschappij, gevestigd te Lier.

1956: Een botsing op Baarle-Boschoven.

BEVEILIGING MET 28 WACHTPOSTEN

Vooral in Nederland waren er strenge eisen op het gebied van beveiliging: op ongeveer alle oversteken van de spoorlijn moesten voorzieningen getroffen worden.

Blaak, ca 1950. Pas rond 1955 werden de wachthuizen wit geschilderd. →

Op acht plaatsen werden op afstand bedienbare treksluitbomen voldoende geacht, maar op de overige 28 overwegen op Nederlands grondgebied moesten Maisonnettes de Garde-Barrière komen, ook wachtposten of route-huisjes genoemd. Er kwamen er tien op Baarles grondgebied, zeven in Alphen, vier in Riel en ook zeven op Tilburgs grondgebied.

Een valboom bij de spoorwegovergang Stationsstraat in Alphen, ca. 1925. ←

De spoorwegwachter of -wachteres die daar woonde, moest op tijd het spoor veilig stellen en de weg afsluiten voor verkeer, met behulp van een rode vlag, de drapeau genoemd. Hij of zij verdiende daar ongeveer 25 cent per dag mee voor zeven dagen per week, wel met recht op vrije woning.
Ondanks de nodige veiligheidsmaatregelen gebeurden er regelmatig ongelukken, soms met dodelijke afloop. Er ontploften stoomlocomotieven, er botsten auto's en vrachtwagens tegen de trein, enz.

Vele spoorfamilies vestigden zich in onze streek: namen als Van Loon, Haneveer, Krijnen en Trommelen associëren we nu nog met het Bels Lijntje. De eerste fietsenmakers in de dorpen kwamen ook allemaal uit spoorfamilies: Mathijssen (Alphen), Pelkmans en Van der Vloet (Riel). Zij konden immers werken met sleutels en tangen.

Ook bij wachthuis 22 aan de Chaamseweg in Baarle was een schuifboom. →

Toon Koolen in Baarle demonstreert de werking van de treksluitboom. →

↑ *Deze overweg van de Guldensporenlei in Turnhout heet niet voor niets 'de Hollandsche Schuif'. Let ook op de passerelle voor voetgangers rechts.*

De mobilisatie van 1914 gaf ook vertier op het terras van het station van Riel. Te oordelen naar de hoge petten was er veel 'hoog volk' bij!

HANDEL EN VERKEER

Met het Bels Lijntje brak de wereld open voor onze streek.

In Alphen verscheen een flink station achteraan in het dorp, in 'the middle of nowhere'. Maar meteen kwamen er ook twee cafés aan weerskanten van het station: het Stationskoffiehuis aan de éne en café De Statie aan de andere kant, met het opschrift op de dakgoot: "Hier waarschuwt men voor 't vertrek der treinen".
Binnen de vijf jaar werden er liefst zes leerlooierijen gebouwd in de directe omgeving van het station van Alphen!

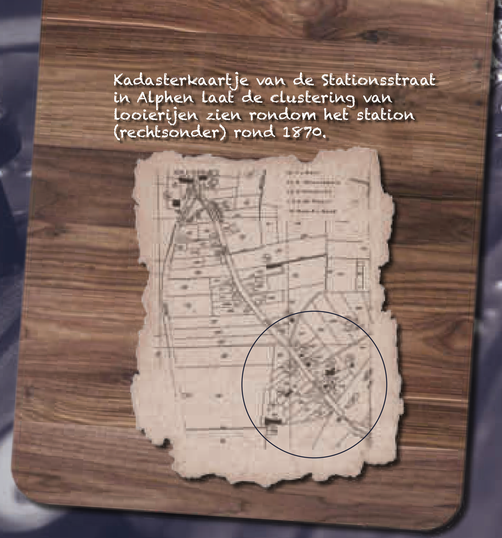
Rond 1910 werden de pakhuizen van de boerenbond bij de stations gebouwd, zowel in Alphen, Baarle als in Goirle. In Alphen werd in 1894 een speciale put als depot van stadsgier (stadsmest) aangelegd.

In 1900 kreeg het Bels Lijntje zowaar een zijlijn naar Goirle. Er zijn zelfs plannen geweest om die lijn door te trekken naar Reusel en Valkenswaard. Deze korte zijlijn van 3,5 km is eigenlijk alleen maar voor goederenvervoer gebruikt, voor de aanvoer van kolen en de afvoer van eindproducten van de textielfabrieken.

In 1942 brak de Duitse bezetter de lijn af, omdat het ijzer nodig was aan het Oostfront.

Het pakhuis van de Noordbrabantse Christelijke Boerenbond aan de Parallelweg in Baarle. ←

Het pakhuis van de Noordbrabantse Christelijke Boerenbond aan het station in Alphen, waar in 1894 ook al een grote mestkelder was aangelegd door Bartje de Jong. →



Kadasterkaartje van de Stationsstraat in Alphen laat de clustering van looierijen zien rondom het station (rechtsonder) rond 1870.

↑ *Een Grand Central Belge-plakbiljet voor veewagons uit 1956.*

↑ *Café De Statie in Alphen.*

Het pompgebouw was hard nodig voor de stoomlocomotieven.

NIEUW **GRENSSTATION**

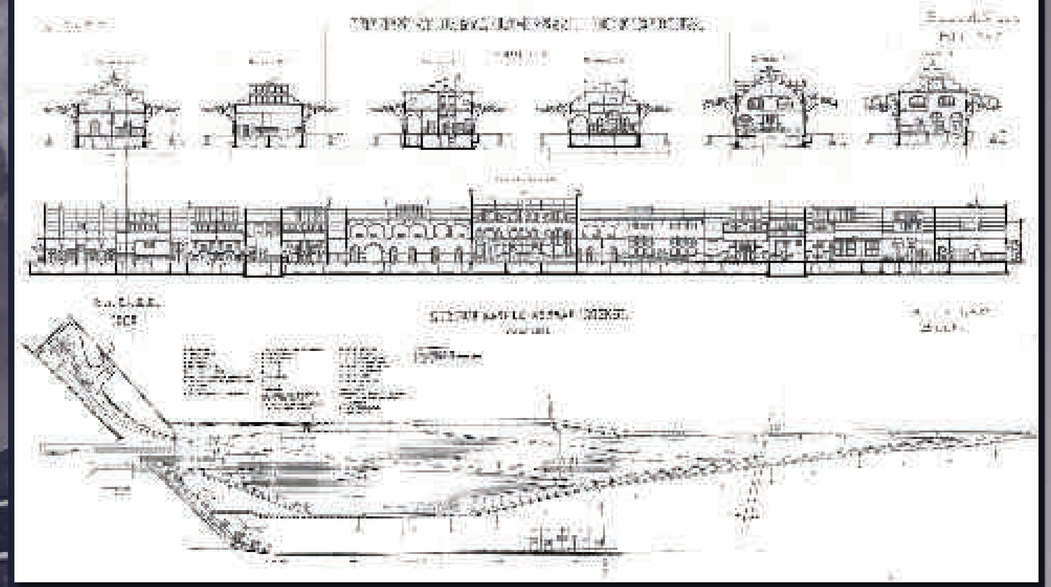
Om de lijn Antwerpen-Roosendaal te ontlasten, wilde men na de nationalisatie van de Belgische spoorwegen in 1898 het goederenvervoer via het Bels Lijntje afleiden.

Het indrukwekkende grote station Baarle-Grens/Weelde-Statie met een perron van 370 m.

Om het extra vervoer af te handelen, werd in 1906 aan de grens een drie kilometer lang emplacement aangelegd, met 24 sporen, ruim honderd wissels, een rangeerheuvel, een 150 meter lange douaneloods, seinhuizen, personeelsverblijven, enz.

Aan Nederlandse kant werd 14.000 m³ ballastgrind gestort, in België gebruikte men sintels om de kosten te drukken. Belgische locomotieven reden na hun dienst achteruit naar Turnhout, de Nederlandse bleven in Baarle-Grens. Via een draaischijf werden ze in de juiste richting in een loods gezet. De put van de draaischijf is tot op heden bewaard gebleven.

Het reizigersperron was ruim 370 meter lang. De arduinen rand is nog intact. Het stationsgebouw was met zijn 167,5 meter lengte het derde grootste van Nederland! Er waren ruime wachtkamers met restauratie, een centrale vestibule waar de landsgrens door gekleurde tegels was gemarkeerd en vertrekken met houten lambriseringen, gebeitelde opschriften, wapens, uurwerkplaten in tegelwerk, bogen, ballustraden, doorkijkjes en trapgevels. Het gebouw was anderhalve verdieping hoog, helemaal onderkelderd en symmetrisch over de grens verdeeld. De Belgen huurden hun deel van de Nederlandse Staatsspoorwegen.



↑ *Plattegrond van het station Baarle-Grens en het rangeerterrein.*

En nog indrukwekkender: rangeerterrein met 32 km aan rails.

De locomotieven-draaischijf.

De douaneloods rond 1950.

Het interieur was met veel zorg ingericht; hier de visitatiezaal.

1906

De Grensweg, zoals deze stationsweg officieel heet, toont de bewoning vanaf 1906.

TWEE BUURTSCHAPPEN

Bij de aanleg van het Bels Lijntje was de omgeving van de grens totaal verlaten.

In 1867 verschenen een paar dienstwoningen bij het Belgische stationnetje en stond aan weerskanten van de grens langs de doorgaande weg een café.
Bij de opening van het grensstation in 1906 namen in Baarle-Grens Nederlandse gezinnen van spoorweg- en douaneambtenaren hun intrek in ca. 30 nieuwe huizen. In Weelde-Statie kwamen er maar enkele huizen bij. Het Belgische deel van het station werd namelijk vanuit Turnhout bediend.

Dat uiteindelijk Weelde-Statie zich tot een dorp ontwikkelde en Baarle-Grens niet, had het te danken aan de hechte kerkgemeenschap.
Aan Nederlandse kant was er geen mogelijkheid om de godsdienstplichten te vervullen. De bevolking bestond er bovendien zowel uit katholieken als protestanten, terwijl aan Belgische kant iedereen katholiek was. In juni 1912 werd in Weelde-Statie met veel feestvertoon een kerkje ingewijd. Bij de kerk hoorde een parochieschool die bediend werd door kloosterzusters uit Herentals. Rond de kerk ontwikkelde zich een heus dorp.

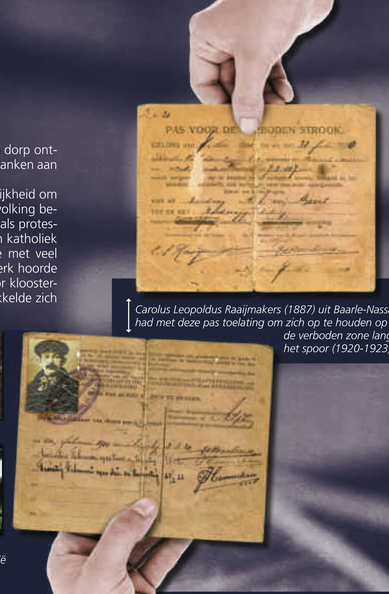
↑ Café Frijters lag aan de Nederlandse kant van de grens.

↑ In 1906 werden deze nieuwe huizen gebouwd aan de Turnhoutseweg.

↑ Om het Nederlandse personeel "eenige vergoeding te geven van wat in deze verafgelegen grensplaats gemist wordt", werden de (halfvrijstaande woningen aan de Grensweg "zoo ruim en gerieflijk mogelijk ingericht." Nu zijn het rijksmonumenten.

↑ De kapel van Baarle-Grens.

↑ 'Het Hooghuis' was één van de gebouwen die in 1906 door België werden gebouwd aan de grens van Weelde-Statie.



Carolus Leopoldus Raaijmakers (1887) uit Baarle-Nassau had met deze pas toelating om zich op te houden op de verboden zone langs het spoor (1920-1923).

1924: Een werkploeg van spoorarbeiders bij 'den Atelier' in Tilburg.

GROEI EN BLOEI

PLAATS VOOR DEN CONDUCTEUR OP HET ACHTERBALCON

Reed de eerste trein in 1867 nog slechts 30 km per uur en maar drie keer op een dag, in de jaren 20 van de 20e eeuw ging dat al veel sneller en frequenter.

En in 1910 hadden de werknemers van het spoor van Baarle en Alphen zich ook georganiseerd in een eigen afdeling van de Rooms-Katholieke St. Raphaelbond voor Spoor-en Tramwegpersoneel. De wachtposten werden in 1914 flink vergroot en gemoderniseerd: zij kregen een dwarsstuk aangebouwd en 'losse ledikanten' op de bovenverdieping vervingen de bedsteden. De wachtposten kregen toen ook een waterput en - in het buitengebied - een eigen bakoven.

Behalve forse reizigersaantallen (tot 20.000 per jaar) en tonnen aan goederenvervoer, zag je ook dat er gewerkt werd aan het spoor: wagons rangeren, etiketten plakken, lossen van kolen en kratten met steen of marmer en laden van dennenhout voor de kolenmijnen en suikerbieten voor de suikerfabrieken. In 1958 werd - in het kader van het grote plan Hoogspoor in Tilburg - het tracé van het Bels Lijntje in Tilburg nog omgelegd om het Wandelbos en de Blaak heen. Het Bels Lijntje kon de hele wereld nog aan!

Locomotief 4388 spoort in 1956 nog zonder zorgen langs wachthuis 21 als een van de laatste stoomlocs.

De TERUGGANG

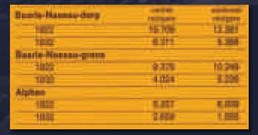
Begin jaren 30 liepen de reizigersaantallen drastisch terug, door concurrentie van het opkomend bus- en vrachtwagenvervoer, maar wellicht ook door de crisis.

Ook de eeuwige concurrentie met de lijn Antwerpen-Roosendaal speelde een rol. De cijfers halveerden zelfs waardoor het personenvervoer in 1934 werd gestaakt. De eerste wachtposten werden afgebroken in 1934 (nr. 11) en 1936 (nr. 9). In de jaren 50 reed er nog slechts één trein heen en weer per dag. Het verval zette door. Grensstation Baarle-Grens/Weelde-Statie raakte in verval en werd deels ontmanteld: de douanehal (1948) en de draaischijf (1959) verdwenen naar Hengelo.

De stationnetjes van Riel en Alphen werden gesloopt in respectievelijk 1966 en 1968. Ze werden net geen of net wel 100 jaar oud… Alleen de Tilburgse studentenvereniging Pallieter zag nut in het vieren van het 100-jarig bestaan van het Bels Lijntje met een extra rit over het tracé naar Turnhout en het uitgeven van een historische brochure. Verder gebeurde er niet veel meer.

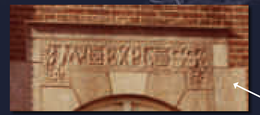
↑ *De brochure van de Tilburgse studentenvereniging Pallieter in 1967.*

↑ *In 1976 waren deze twee stompjes van de uiteinden van het ooit 180 m lange station Baarle-Grens / Weelde-Statie nog zichtbaar.*



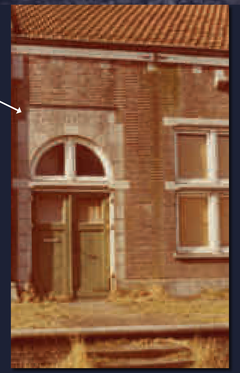
↑ *Reizigerstabel van vertrekkende passagiers.*

↑ *In 1966 werd het station in Riel in een aantal stappen gesloopt: hier staat nog een kwart overeind.*



↑ *Het kopstuk van Baarle-Grens aan de Nederlandse kant liet in 1976 het logo van StaatsSpoor nog zien.*

↑ *Een troosteloos bestaan… (Brakelse Akkers, 1984).*



↑ *De staketsels van de spoorbrug over het kanaal bij Turnhout. Deze worden binnenkort verwijderd.*

Van toeristische trein

De trots uit het stoomtijdperk: de 3737!

NAAR FIETSPAD

Het treinverkeer werd helemaal gestaakt in 1973.

Van 1974 tot 1981 werd het Bels Lijntje nog benut voor een toeristische trein van de Stichting Stoomtrein Tilburg-Turnhout (SSTT). Aanvankelijk getrokken door de majestueuze locomotief 'de 3737' reed deze trein in de zomermaanden naar Schaluinen (bij Baarle-Grens) en terug. Het Belgische tracé was namelijk al niet meer geschikt om nog bereden te worden.

Tenslotte werd de hele lijn afgebroken, in België in 1986 en in Nederland in 1987. Gelukkig bleef het tracé behouden. Niet voor de TGV, maar met Europese subsidies werd hier een toeristisch fietspad aangelegd en geopend in mei 1990. Op één stukje na: het ministerie verkocht in 1987 het stuk Alphen station-Kwaalburg iets te snel aan houthandel Vromans. Het is tot op de dag van vandaag een weeffoutje gebleven.

De meeste fietsers weten niet meer dat hier ooit de kortste spoorverbinding tussen Amsterdam en Parijs liep, wel 100 jaar lang.

← *De laatste officiële goederentrein in 1973 nam Wieske de Roij van café Zandeind in Riel op de kop mee.*

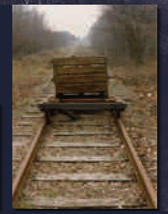
De eerste dienstregeling van de toeristische trein Baol Boemel uit 1974. ↓

Tot nu dan: nu weet iedere fietser dat weer.
Goede reis!
of: *Bon Voyage* in spoortaal...!

↑ *Loc 8826 van de SSTT passeert station Baarle-Dorp.*

In 1983 organiseerde men een snelheidsduel tussen de 3737 en oldtimers van Lips Drunen; de auto won van de trein… ↓

In april 1987 volgde de afbraak van het Bels Lijntje als spoorweg. →



Colofon

Teksten Jan van Eijck
Foto's Privécollectie Jan van Eijck
Privécollectie Ton van Gool
Heemkundekring Amalia van Solms
Stadsarchief Turnhout
Spoorwegmuseum
Bart Van der Moeren i.o.v. Ar-Tur
BLOCC creatieve communicatie
Coördinatie Erfgoed Noorderkempen en Stichting/vzw BL150
Trailer Beschikbaar gesteld door Kees Jacobs Transport
Uitvoering en sponsor BLOCC CREATIEVE COMMUNICATIE

Met dank aan Heemkundekringen:
Amalia van Solms *(Baarle-Hertog/Nassau)*
Nicolaüs Poppelius *(Ravels-Weelde-Poppel)*
Het Bezemklokje *(Turnhout)*
Tilborch *(Tilburg)*
Carel de Roy *(Alphen en Riel)*
Geschied- en Oudheidkundige Kring Taxandria *(Turnhout)*

Met de steun van
Gemeente Tilburg
Gemeente Goirle
Gemeente Alphen Chaam
Baarle-Nassau
Baarle-Hertog
Ravels
Provincie Antwerpen
Vlaanderen