



Zware constructie

Nederlandse locomotieven reden niet door naar Turnhout en Belgische bleven aan hun kant van de grens. Er was dus op Nederlands terrein een stalling nodig, een remise. Die kreeg hier een plaats. Stel u voor: vanuit het noorden kwam een locomotief deze kant op tuffen. Hij reed tot op de rand van de grote ronde put ⁷. Daarin was een zware constructie gemonteerd die draaien kon. Een draaischijf noemden ze die. Die draaiconstructie was van rails voorzien. Spoorwegmannen draaiden de schijf recht voor de locomotief en die reed daarop. Dan werd de draaischijf opnieuw bewogen tot de locomotief voor een van de zeven 'garages' stond of voor de reparatiewerkplaats. Hij kon zo naar binnen rijden.

Die acht ruimten stonden in een boog tegen de draaischijfput. De draaischijf diende natuurlijk ook om de locomotief te keren wanneer die weer naar Tilburg moest vertrekken. Wij staan hier op een

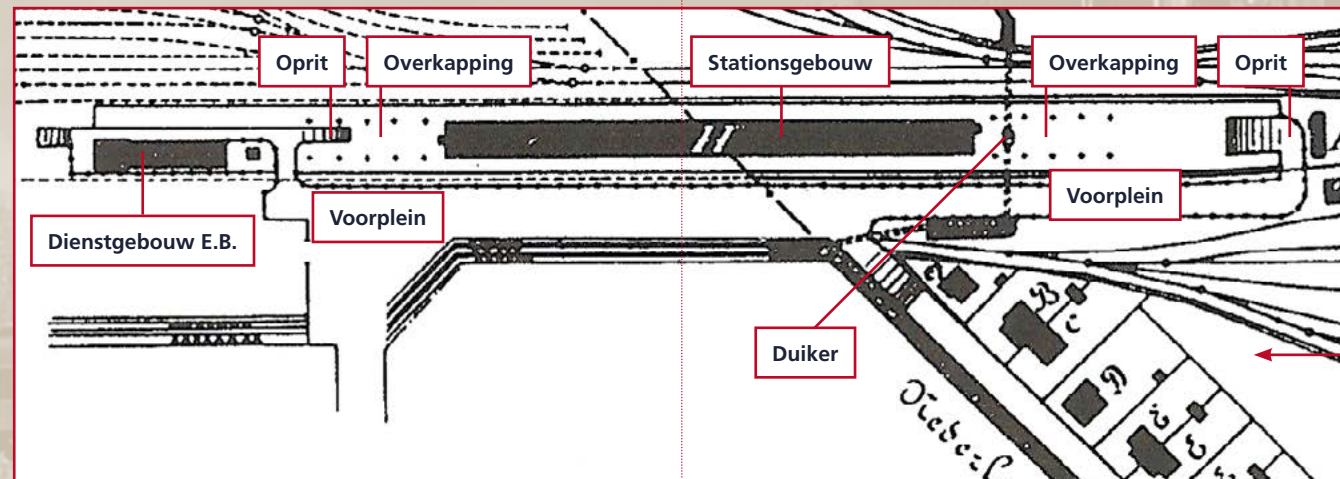


⁷ Draaischijf met locomotievenloods

kunstmatige hoogte. Men gaf de vertrekkende loc een 'zetje' en die rolde dan rustig, gedirigeerd door wisselwachters, naar het spoor waar hij nodig was.

De Belgische locomotieven werden gestald in Turnhout. Die reden na hun dienst achteruit terug.

Wachtkamer derde klasse

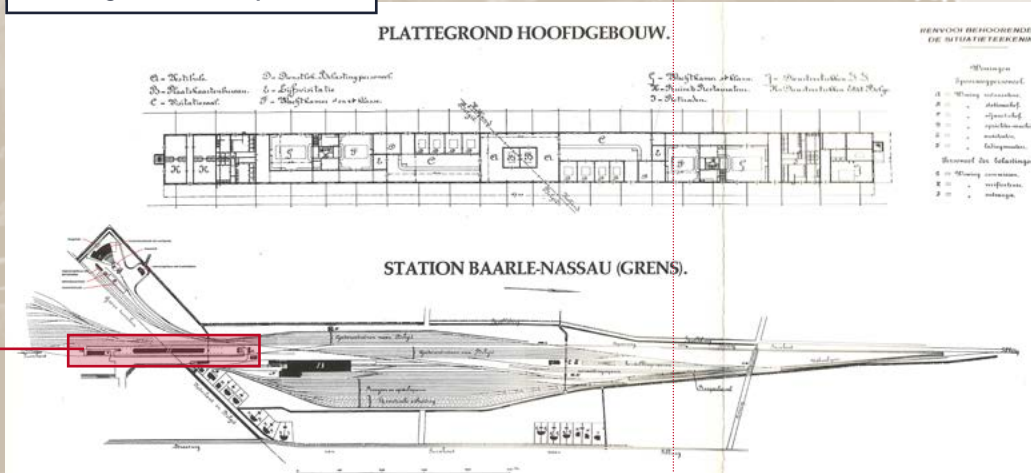


De aanslagpennen zijn nog te zien

Eiland

Het stationsgebouw stond op een eilandperron ⁸. Aan de westkant kwamen de treinen van en naar Nederland. Aan de oostkant die van en naar België. Er waren twee toegangen voor de passagiers. Reizigers moesten altijd een spoorlijn oversteken om op het perron te komen.

Stationsgebouw en emplacement



Centrale hal

Het perron is ruim 370 meter lang. De perronmuren met arduinen randen zijn nog voor het grootste deel intact. Onder de open overkapping stonden in de jaren twintig en dertig de autobussen te wachten op de reizigers.

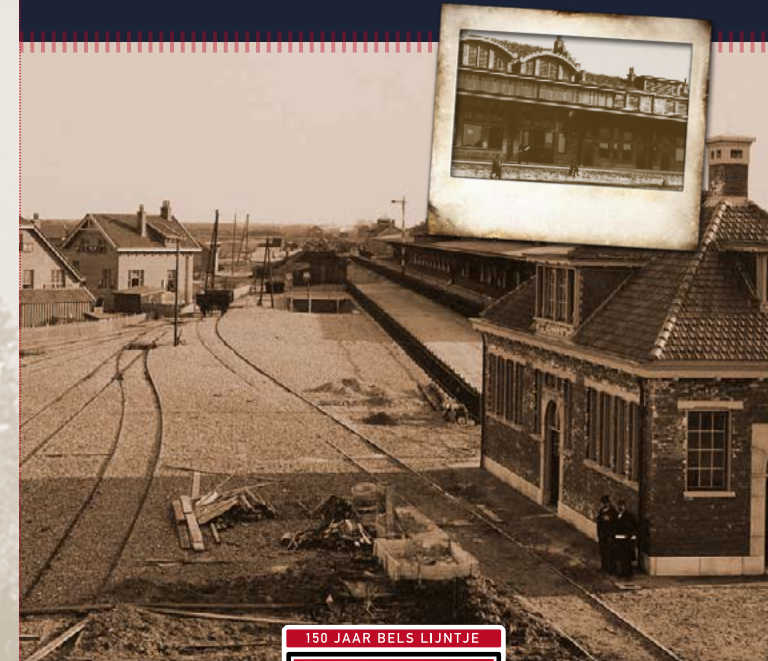
Het stationsgebouw ⁹ had allure. Vooral het interieur was uitgevoerd in mooi verzorgde Art-deco-stijl. Het kende wachtkamers met restauratie, een centrale vestibule waarin de landsgrens door gekleurde tegels is gemarkeerd, lange visitatiezalen en gangen en veel kantoorruimte. Het was anderhalve verdiep hoog en geheel onderkelderd. De grens verdeelt het stationsgebouw in twee symmetrische delen. De Belgen huurden hun deel van de Staatsspoorwegen.

De aantallen reizigers zijn beperkt geweest, behalve aan het begin van WO 1. Toen passeerden hier duizenden Belgische vluchtelingen die vanuit Antwerpen en omgeving naar Nederland uitwaken. Het stationsgebouw werd in 1959 gesloopt op de kopeinden na. Dat waren douanekantoren die nog enige jaren dienst deden.



Grensstation

Baarle-Nassau-Grens / Weelde Etat (Staat)



Welkom

Baarle-Grens/Weelde Station was tot 1906 één grote lege vlakte. Waar nu het fietspad ligt, lag toen een spoorlijntje waarop vanaf 1867 een trein van Tilburg naar Turnhout en weer terug boemelde. Rond de eeuwwisseling wilde men - om de lijn tussen Antwerpen en Roosendaal te ontlasten - het goederenvervoer afleiden via Turnhout-Tilburg. Ook van het internationale reizigersvervoer had men hoge verwachtingen: de reis van Amsterdam naar Brussel en Parijs was korter over het Bels Lijntje. De stationnetjes van Baarle-dorp en Weelde-Merksplas waren niet berekend op de afhandeling van de douanefaciliteiten. Besloten werd tot de aanleg een enorm spoorwegcomplex, tientallen sporen breed met een serie gebouwen, waarvan het grote grensoverschrijdende station het meest indrukwekkend was. Alles in opdracht van de Nederlandse Staatsspoorwegen. Het verrees precies op de grens.



1 Zicht in noordelijke richting

In 1906 is het in gebruik genomen. Een succes is het nooit geworden. Integendeel. Al in 1934 stopte het personenvervoer. In steeds mindere mate werden er nog goederen vervoerd tot ook dat eindigde in 1973. Bijna alles is gesloopt, verdwenen. Ons resten alleen nog wat overblijfselen.



Seinhuis C bij oprit station



2 Douaneloods

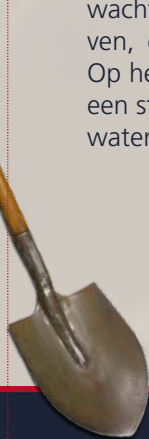


Douaneloods in aanbouw

Ballastgrind en sintels

Wie nu vanaf het perron op de grens in noordelijke richting kijkt, kan zich geen voorstelling maken hoe het er een eeuw geleden uitzag. Wel dertig sporen 1 naast elkaar voor het rangeren en opstellen van treinen. Er waren er nog meer gepland, voor het geval dat... En dan te bedenken dat aan de andere kant van de grens er ook nog eens twee bundels laad- en lossproen lagen, in totaal meer dan veertig sporen 10. Plus nog een zijtak aan Nederlandse zijde naar de locomotievenloods 7. Het enorme spoorwegcomplex strekte zich uit over een lengte van drie kilometer, vanaf het stationnetje van Weelde-Merksplas tot voorbij de Zevenhuizenbaan. Het Nederlands emplacement telde over

de honderd wissels. Er was een rangeerheuvel. Op het terrein veel gebouwen. Onder andere een douaneloods van 150 meter lang 2, drie seinhuizen, wachtposten, een plantonhuisje, personeelsverblijven, een ontsmettingsgebouw en een weegbrug. Op het Belgisch deel stond een overladingsloods en een stelplaats voor locomotieven met een watertoren.



TURNHOUT

WEELDE-MERKSPLAS

WEELDE ETAT (STAAT)

BAARLE-NASSAU-GRENS

BAARLE-NASSAU

ALPHEN

RIEL

TILBURG

Aan ballastgrind is 14.000 kuub gestort, aan Nederlandse kant. Aan Belgische zijde gebruikte men sintels, om de kosten te drukken. Twee waterlopen zijn bij de aanleg onder het emplacement doorgeleid, met een gemetselde stenen duiker. Die zijn nog steeds volledig intact: een onder het perron 3 en een ter hoogte van de enclave-grens.

Lang niet alle geplande sporen zijn aangelegd. Sterker, na nog geen dertig jaar werden er al weer sporen ontmanteld. Bijna alle gebouwen zijn gesloopt. Het emplacement aan Belgische zijde is niet toegankelijk.

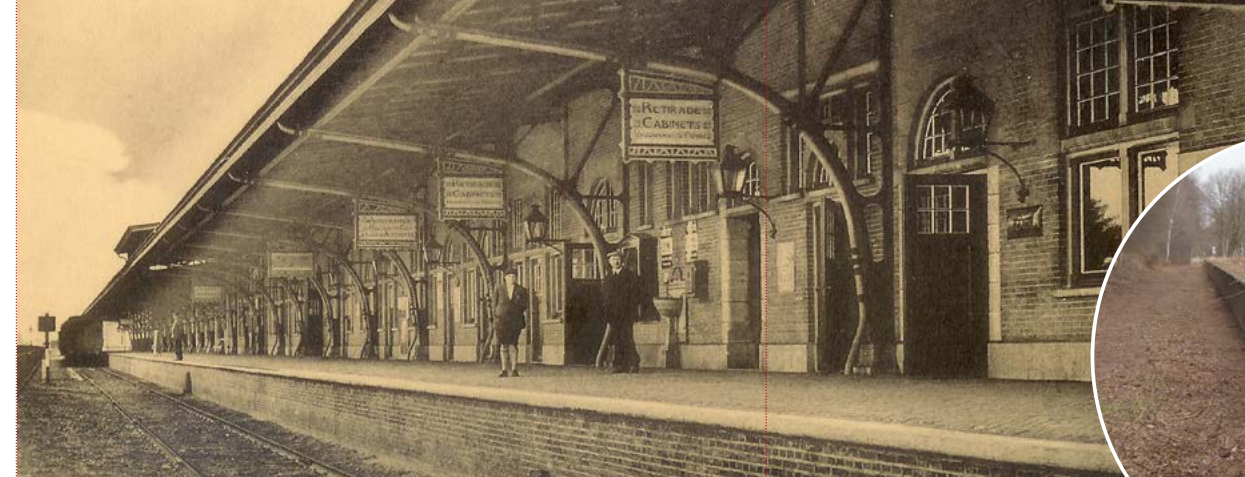
Nog juist zichtbaar

Dit bos 4 is op natuurlijke manier ontstaan nadat het terrein in onbruik geraakt is. Op het hoogste punt stond een vrij groot en voor het stoomtijdperk belangrijk bouwwerk, namelijk het pompgebouw 5.



5 Pompgebouw

Locomotieven hadden veel water nodig voor hun stoommachines. Hier werd dat opgepompt uit een put. Op het pad ziet u nog juist zichtbaar een stuk fundament van dit gebouw. Even verder ligt een poel 6. Daarin bevindt zich nog altijd de put waaruit het water opgepompt werd. Een natuurbeheergroep heeft in samenwerking met de gemeente Baarle-Nassau een paddenpoel gemaakt van de laagte rond die put.



Met dank aan:



Uitgave: Stichting/VZW Bels Lijntje 150 jaar, 2017
Foto's: Spoorwegmuseum, heemkundekring Amalia van Solms en BLOCC creatieve communicatie
Vormgeving: BLOCC creatieve communicatie
Druk: Koninklijke Drukkerij Em. de Jong

