IJVEREN VOOR SPOORWEG NIJMEGEN-GEMERT-HELMOND IN 1875

door Ad Otten

In een eerder nummer van Gemerts Heem werd al eens geschreven over de verwachting die men gedurende de gehele negentiende eeuw koesterde dat de gemeente Gemert middels een scheepvaartkanaal door de Kampen aangesloten zou worden op de Zuid-Willemsvaart (1). Heel even heeft men kennelijk ook hoop gevestigd op aansluiting op het spoorwegennet. Dát althans zou men op kunnen maken uit hetgeen wat men daarover schrijft in het jaarverslag der gemeente Gemert van het jaar 1875. Als één der meest belangrijke in de gemeenteraad behandelde zaken wordt daar vermeld de instelling van een commissie "zich ten doel stellende de verkrijging van een spoorwegverbinding in deze gemeente" (2).
Voordien had men vanuit Gemert al het initiatief genomen tot een overleg met B & W en de Kamer van Koophandel te Eindhoven. Gesproken werd over "de middelen die zouden behooren te worden aangewend, om eene spoorweglijn te verkrijgen van Nijmegen over Grave via Gemert naar Helmond, in plaats van de lijn Nijmegen-Venlo langs den regter Maasoever zooals in het voorstel van wet van Kapeyne van de Copello c.s. tot aanleg van spoorwegen is opgenomen" (3).

Men had nogal wat "ijzers in het vuur" nodig om het alleen al zover te krijgen dat men als gegadigde voor opname in het spoorwegennet serieus werd genomen. Jaren achtereen heerste er door het hele land een spoorwegkoorts en elke gemeente die vond dat haar handel en nijverheid "meetelde" streed om het hardst om de trein te halen.
Dat Gemert juist in Eindhoven naar voorstanders zocht van het door haar aangevoerde alternatief is niet verwonderlijk. Het wetsvoorstel dat een verbinding beoogde van Nijmegen naar Venlo maakte onderdeel uit van een te realiseren spoorverbinding Noord-Zuid, die komende van Groningen via Arnhem en Maastricht aansluiting moest geven met het Luikse industriegebied.Welk industriegebied per spoor sedert 1866 ook vanuit Eindhoven via Hasselt te bereizen was. In datzelfde jaar was Eindhoven door de opening van de baanvakken Eindhoven-Boxtel

en Eindhoven-Helmond-Venlo verbonden met zowel het Rotterdamse havengebied als met het Duitse Rijnland. Een spoorlijn van Nijmegen naar Helmond over Gemert, als onderdeel in de zo gewenste Noord-Zuid verbinding, moet Eindhoven wel bijzonder welgevallig zijn: "Wij durven ons vleijen daarin Uwe welwillende, Uwe veelvermogende medewerking te mogen erlangen", zo schreef het Gemerts College van B en W aan haar zustercollege in Eindhoven.

Op 12 juni 1875 werd een schrijven gericht aan de Kamer van Koophandel te Eindhoven waarin alle argumenten zijn vervat die moesten pleiten voor het Gemertse alternatief. Het voorgestane tracé zou "aan Gemert met zijn belangrijke katoenindustrie en niet onaanzienlijken handel, een onmisbaar, een noodzakelijk vervoermiddel bezorgen",zo werd geschreven. Dat men het belang van Gemert als industrieel centrum wat "aandikte" is alleszins begrijpelijk zeker wanneer men onder de ondertekenaars ook de handtekeningen aantreft van Medard en Willem Prinzen, beiden katoenfabrikant. Men had overigens nog meer en veel zwaarwegender argumenten. Hierna volgt de letterlijke tekst van de brief (4):

Mijne Heeren !
Het initiatief der Hooge Regering, om nieuwe spoorlijnen daar te stellen en het bekend worden, dat onder die lijnen was opgenomen een spoorlijn van Nijmegen op Venlo, gaf aanleiding te Gemert tot een onderzoek,of de bedoeling, welke die lijn schijnt te beoogen, niet zoude kunnen worden bereikt, korter en een meer centraal deel van het land doorsnijdend.
Een blik op de kaart wees, zoo meende men, als de schoonste, de kortste verbinding aan: Nijmegen-Grave-Gemert- Helmond-Eindhoven.
Men meende, dat de voorgestelde weg Nijmegen-Venlo, eene streek zal doorlopen, weinig bevolkt, waar weinig handel, nog minder industrie wordt aangetroffen.
Men meende, dat de aldaar gelegen gemeenten door het vervoer te water,langs de rivier de Maas, ruimschoots in hunne behoeften kunnen voorzien.
Men merkte op: 1. dat die lijn zoude loopen geheel langs de grenzen van ons Vaderland; 2. dat Nationale middelen zooveel mogelijk moeten worden aangewend ten meesten nutte der Natie en 3. dat zulks meerder wordt bereikt door het daarstellen van centrale lijnen.
Men meende dat eene lijn zeer kort langs de grenzen, nooit

gewenscht, maar slechts door hoogst gewigtige redenen kan gevorderd worden.
Men meende te kunnen aantoonen, dat de lijn Nijmegen-Venlo van weinig nut is; dat wenscht men eene korte verbinding daar te stellen met andere groote lijnen, het geen noodzakelijkheid is de rigting Nijmegen-Venlo te volgen, en dat die korte verbinding, door een centraal gedeelte des lands, hetzelfde doel ruimschoots bereikende, te vinden is, door een spoorweg te maken aanmerkelijk korter, dan de voorgestelde door de Hooge Regering.
De weg Nijmegen-Venlo is van weinig nut, én Arnhem én Nijmegen zijn reeds door eene lijn, loopende geheel langs de Duitsche grenzen over Cleve,Geldern met Venlo aangesloten; het plan der Hooge Regering zal die Duitsche grenslijn niet noemenswaardig verkorten. Wordt door de lijn Nijmegen-Venlo beoogde eene verbinding op Luik, dan wordt hetzelfde oogmerk niet alleen even kort bereikt, door den weg Nijmegen-Grave-Gemert-Helmond, met Eindhoven als centraal punt,maar deze weg biedt nog de volgende voordeelen:

1. De Lijn Nijmegen-Grave-Gemert-Helmond, zal nagenoeg 14000 mêtre korter zijn.
2. Zij zal de opgeheven vesting Grave, gelegenheid tot ontwikkeling, tot uitbreiding geven.
3. Zij zal aan Gemert met zijn belangrijke katoenindustrie en niet onaanzienlijken handel, een onmisbaar, een noodzakelijk vervoermiddel bezorgen.
4. Zij zal de bekende industriële plaatsen Gemert, Helmond en Eindhoven in directe verbinding brengen met het oostelijk deel des lands.
5. Zij zal niet alleen over Eindhoven-Hasselt de korte verbinding daarstellen tusschen Nijmegen-Luik maar ook te Hasselt eene aansluiting opleveren met Centraal België.
6. Zij zal eene regte lijn vormen, loopende temidden door de Oostelijke helft van ons Vaderland, van op Groningen-Leeuwarden, over Arnhem-Nijmegen, tot Eindhoven.
7. De onteigeningskosten zullen voor de lijn over Grave, Gemert, Helmond zeer gering zijn.
8. Men meende afgaande op het gevoelen van deskundigen,dat ligt in het plan der regering voor het project Nijmegen-Venlo gebruik te maken van de spoorwegbrug te Oeffelt; de kunstwerken aldaar te dien einde daartestellen, gevoegd bij de uit te keeren schadeloosstelling aan de particuliere Maatschappij, eigenares dier brug, geheel zullen opwegen, zoo niet overtreffen de daarstelling

eener nieuwe brug over de rivier de Maas (bij Grave). Het zijn deze redenen, die aanleiding gaven aan de ondergetekenden, om zich in verbinding te stellen met de stad Eindhoven, die ons de vrijheid doen nemen U, mijne Heeren, te verzoeken, uit uw midden eene commissie te benoemen, die zich bij ons aansluit, tot het doen der noodige stappen om de lijn: Nijmegen-Grave-Gemert-Helmond-Eindhoven, bij de Hooge Regering als de meest wenschelijke, de meest nuttige aan te bevelen.

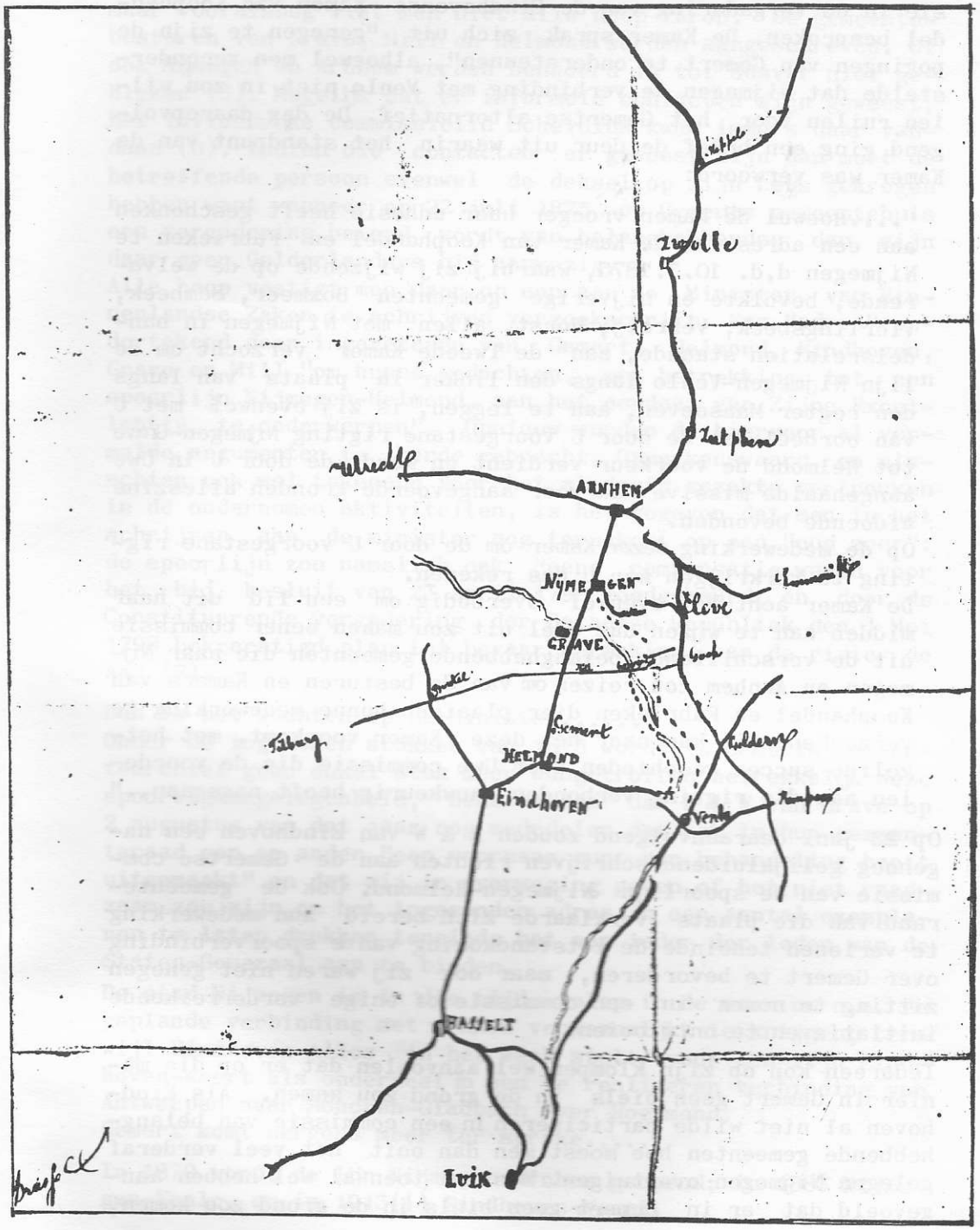
Gemert den 12e juny 1875

De brief was ondertekend door G. Slits, de burgemeester van Gemert, Medard Prinzen, katoenfabrikant, raadslid en lid van de Provinciale Staten, E.H.Scheidius, raadslid, kasteeleigenaar, grootgrondbezitter en ook voorzitter van de Gemertse afdeling van de Maatschappij van Landbouw, M. van Kemenade, notaris en grootgrondbezitter, en Willem Prinzen, katoenfabrikant en oud-raadslid.

Bij de brief was een kaartje gevoegd waarop zeer suggestief, met een kaarsrechte lijn Arnhem-Nijmegen-Gemert-Helmond, het "betere" alternatief voor de kronkelende stippellijn Nijmegen-Venlo wordt gepresenteerd. Als toelichting daarbij moge nog dienen dat ook de spoorverbinding Arnhem-Nijmegen nog slechts een "papieren" lijn was, want Nijmegen was in 1875 per spoor alleen nog maar vanuit Duitsland bereikbaar. In het kader van dit artikel is het voorts van belang te weten dat de in de brief ter sprake gebrachte brug te Oeffelt eigendom was van de Noordbrabants-Duitse Spoorwegmaatschappij, die vanaf 1872 de spoorlijn Boxtel-Veghel-Uden-Gennep exploiteerde, welke lijn in 1878 verlengd werd tot de Duitse stad Wesel. Gemert zal wel met lede ogen hebben aangezien dat toen ook de naburige plaatsen Uden en Veghel werden "opgestoten in de vaart der volkeren" zoals dat heette in die dagen. Gemert, eerder al tussen de wal en het schip gevallen voor wat betreft de verkrijging van een waterweg, dreigde nú voorgoed de trein te missen. De laatste mogelijkheid die men zag in een lijn Helmond-Nijmegen werd daarom met beide handen aangegrepen en naarstig werd gezocht naar medestanders, want Gemert alleen zou het in Den Haag natuurlijk nooit kunnen klaren.

Eindhoven, een medestander waar men niets aan had.

Al op 16 juni 1875 werd het verzoek van de Gemertse commis-


Zwolle
Zutphen
ARNHEM
Cleve
GRAVE
Eindhoven
Venlo
HASSELT
Luik

sie in de vergadering van de Eindhovense Kamer van Koophandel besproken. De Kamer sprak zich uit "genegen te zijn de pogingen van Gemert te ondersteunen", alhoewel men veronderstelde dat Nijmegen de verbinding met Venlo niet in zou willen ruilen voor het Gemertse alternatief. De dag daaropvolgend ging een brief de deur uit waarin het standpunt van de Kamer was verwoord:

"....Hoewel de Kamer vroeger haar adhesie heeft geschonken aan een adres van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Nijmegen d.d. 10.3.1875, waarbij zij wijzende op de welvarende, bevolkte en nijverige gemeenten Boxmeer, Sambeek, Vierlingsbeek, Venraij, Horst, allen met Nijmegen in handelsrelatien staande, aan de Tweede Kamer verzocht om de lijn Nijmegen-Venlo langs den linker in plaats van langs den regter Maasoever, aan te leggen, is zij evenwel met U van oordeel dat de door U voorgestane rigting Nijmegen-Grave tot Helmond de voorkeur verdient en wordt de door U in Uwe aangehaalde missive daarvoor aangevoerde gronden alleszins afdoende bevonden.
Op de medewerking dezer Kamer om de door U voorgestane rigting te verkrijgen kan U dus rekenen.
De Kamer acht het evenwel overbodig om een lid uit haar midden aan te wijzen dat deel uit zou maken eener commissie uit de verschillende belanghebbende gemeenten die naar Nijmegen en Arnhem zou reizen om van de besturen en Kamers van Koophandel en Fabrieken dier plaatsen hunne medewerking te verzoeken. Dit kan naar het deze Kamer voorkomt, met hetzelfde succes geschieden door Uwe commissie die de voordelen aan die rigting verbonden nauwkeurig heeft nagegaan.."

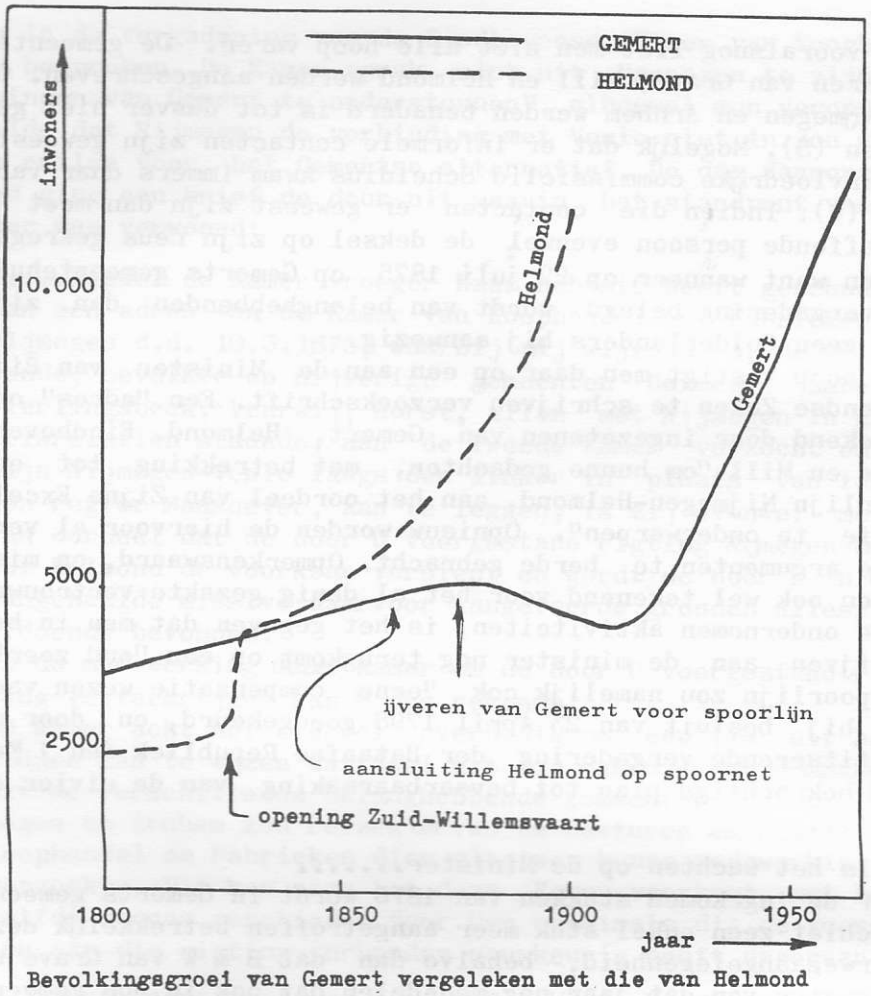
Op 22 juni daaraanvolgend zouden B & W van Eindhoven een nagenoeg gelijkluidend schrijven richten aan de Gemertse commissie van de spoorlijn Nijmegen-Helmond. Ook de gemeenteraad van die plaats verklaarde zich bereid hun medewerking te verlenen teneinde de totstandkoming van de spoorverbinding over Gemert te bevorderen, maar ook zij waren niet genegen zitting te nemen in een commissie of enige verderreikende initiatieven te ontplooien.

Iedereen kon op zijn klompen wel aanvoelen dat er op die manier in Gemert geen biels in de grond zou komen. Als Eindhoven al niet wilde participeren in een commissie van belanghebbende gemeenten hoe moest men dan ooit het veel verderaf gelegen Nijmegen overtuigen. Men zal toen al wel hebben aangevoeld dat er in Gemert geen biels in de grond zou komen,

maar vooralsnog liet men niet alle hoop varen. De gemeentebesturen van Grave, Mill en Helmond werden aangeschreven. Of ook Nijmegen en Arnhem werden benaderd is tot dusver niet gebleken (5). Mogelijk dat er informele contacten zijn geweest; het invloedrijke commissielid Scheidius kwam immers daar vandaan (6). Indien die contacten er geweest zijn dan moet de betreffende persoon evenwel de deksel op zijn neus gekregen hebben want wanneer op 22 juli 1875 op Gemerts gemeentehuis een vergadering belegd wordt van belanghebbenden dan zijn daar geen Gelderlanders bij aanwezig.
Alle hoop vestigt men daar op een aan de Minister van Binnenlandse Zaken te schrijven verzoekschrift. Een "adres" ondertekend door ingezetenen van Gemert, Helmond, Eindhoven, Grave en Mill "om hunne gedachten, met betrekking tot een spoorlijn Nijmegen-Helmond, aan het oordeel van Zijne Excellentie te onderwerpen". Opnieuw worden de hiervoor al vermelde argumenten te berde gebracht. Opmerkenswaard, en misschien ook wel tekenend voor het al danig gezakte vertrouwen in de ondernomen aktiviteiten, is het gegeven dat men in het schrijven aan de minister nog terugkomt op een "oud zeer": de spoorlijn zou namelijk ook "eene compensatie wezen voor het bij besluit van 23 April 1798 goedgekeurd, en door de Constituerende vergadering der Bataafse Republiek den 1 Mei 1798 bekrachtigd plan tot bevaarbaarmaking van de rivier de Aa" (7).

Dan is het wachten op de Minister.....
Onder de ingekomen stukken van 1875 wordt in Gemerts gemeentearchief geen enkel stuk meer aangetroffen betrekkelijk deze spoorwegaangelegenheid, behalve dan dat B & W van Grave op 2 augustus van dat jaar nog mededelen dat ook in hun gemeenteraad een en ander "een voornaam punt van behandeling heeft uitgemaakt" en dat zij in overweging geven of het niet raadzaam zou zijn om het ingezonden adres in een aantal exemplaren te laten drukken teneinde het aan ieder der leden van de Staten-Generaal aan te bieden.
De stad Nijmegen is in die tijd volop in de weer om o.m. de geplande verbinding met Arnhem verwezenlijkt te krijgen, terwijl Eindhoven alles in het werk stelt voor een lijn Eindhoven-Weert als onderdeel in een te realiseren verbinding van Antwerpen naar Mönchen-Gladbach over Roermond.
Gemert komt nergens meer ter sprake.....

In 1879 wordt de lijn Nijmegen-Arnhem geopend; in 1883 Nijmegen-Venlo, en in 1913(!) Eindhoven-Weert.



Bevolkingsgroei van Gemert vergeleken met die van Helmond

Wanneer men in een grafiek de bevolkingsgroei van Gemert gedurende de 19de eeuw vergelijkt met die van Helmond dan kan men de vraag, hoe die grafiek er uit gezien zou hebben als de Gemertse commissie wat meer support had gekregen, nauwelijks ontgaan.
Het in Gemert veel gehoorde praatje, dat ze hier zaten te suffen toen "de vooruitgang" zich aandiende, moet mijns inziens overigens worden aangemerkt als "kletskoek". Gemert had gewoon niet genoeg in de pap te brokkelen. En daarom werden ook haar argumenten voor een spoorlijn op "een dood spoor" gerangeerd.

NOTEN:

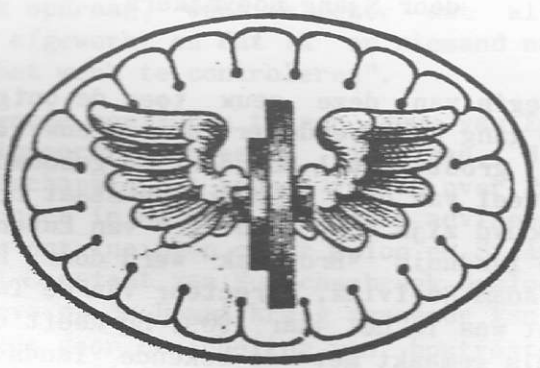
(1) Ad Otten, Gemerts' Scheepvaartbelangen, Gemerts Heem, Jrg.24, 1982, nr.1, blz.10-20.

(2) Gemeentearchief Gemert, Jaarverslag Gemeente Gemert 1875, Hfdst.III Beknopt overzicht der belangrijkste in de gemeenteraad behandelde zaken.

(3) Streekarchief Zuidoost-Brabant - Admin.Archief Eindhoven 1811-1914, Inv.nr.1762 brief aan B & W d.d. 6.6.1875;
Idem - Archief Kamer van Koophandel Eindhoven, inv.nr.2: Notulenboek 1875-1885 blz.29 e.v., vergadering d.d.16.6.1875.

(4) Streekarchief Zuidoost-Brabant - Archief Kamer van Koophandel, Ingekomen stukken 1875 nr.24 brief d.d.12.6.1875.

(5) Prof.Dr.Joh.de Vries, die in "Nieuw Nijmegen, 1870-1970; moderne economische geschiedenis van de stad Nijmegen (uitg. Bijdr. tot de geschiedenis van het Zuiden van Ned. Dl.XV)" allerhande kwesties met betrekking tot de aansluiting van Nijmegen op het spoorwegennet bespreekt, maakt geen enkel gewag van een uit Gemert aangedragen alternatief voor de lijn Nijmegen-Venlo.

(6) Jonkheer Scheidius zou een paar jaar nadien ook weer naar zijn geboortestreek verhuizen. Van 1875-1878 was hij raadslid van Gemert. Dat men in Gemert nogal wat hoop vestigde op de invloed van Scheidius moge wellicht ook nog blijken uit het gegeven dat men in juist de zomermaanden van 1875 de protestantse kasteelheer benaderde om wethouder der gemeente te worden. Op 10 sept. 1875 schreef Scheidius aan de burgemeester "de betrekking van wethouder wegens mijne veelvuldige particuliere bezigheden voorals nog niet te mogen aanvaarden..." (zie Gemeentearchief Gemert, ingekomen stukken 1875).

(7) Streekarchief Zuidoost-Brabant- Admin.Archief Eindhoven 1811-1914 Notulen B & W vergaderingen Eindhoven 29 juli 1875.