



Oirschot en de Spoorwegen

Halverwege de 19^e eeuw werden in Nederland aanvankelijk spoorwegen aangelegd op particulier initiatief. Daarbij kwamen het Noorden en Zuiden pas in tweede instantie aan bod. Diverse partijen probeerden concessies te verkrijgen van de Rijksoverheid. In het begin zag het er naar uit dat Oirschot inderdaad een station zou krijgen aan de spoorlijn die was gepland van Tilburg naar Eindhoven, getuige de volgende brief.

's Hertogenbosch, 14 Augustus 1858

Aan Heeren Burgemeester en Wethouders van Oirschot

Ik heb de eer U mede te delen, dat de Heer van Diesen, Ingenieur van den Waterstaat van 's Rijkswege is belast met het onderzoek der aanhangige spoorwegontwerpen in Noordbrabant en Limburg en te dien einde te Tilburg is aangekomen.

Behalve het nagaan der ontwerpen, waartoe reeds de opnemingen vroeger zijn geschied, is hem ook bepaaldelijk opgedragen het doen van opnemingen op het terrein voor eene spoorweglijn van Tilburg over Eindhoven en Weert naar Roermond.

Daar volgens mededeling van gemelden Ingenieur, de op te nemen rigting tusschen Tilburg en Roermond voorlopig bepaald is te loopen van Tilburg regtlijnig naar de Zuidzijde van Oirschot, vandaar naar de Zuidzijde van Eindhoven en verder noordwaarts langs Weert naar Roermond, zoo heb de eer U te verzoeken om wanneer genoemde Ingenieur ten bedoelde einde zich in Uwe Gemeente mogt vervoegen, hem, wanneer hij dit mogt verlangen, ter bevordering der door hem te verrigten werkzaamheden, de behulpzame hand te bieden, en hem het volbrengen van zijnen taak zoveel mogelijk te vergemakkelijken.

De Commissaris des Koning in Noordbrabant,

In tegenstelling tot wat wel eens wordt beweerd, was Oirschot erg gebrand op een station aan de nieuwe spoorweg. Na een regeringswisseling en een nieuwe afweging van diverse tracé's bleek Oirschot nog steeds als station gepland, hetgeen valt af te leiden uit een brief van 12 september 1859 van "Het Verenigd Spoorwegcomité te Rotterdam en te Dordrecht". Dit comité meldt aan het gemeentebestuur van Oirschot dat "in de zaak van de Zuider-spoorwegen eenige belangrijke wijzigingen in de verleende concessie zijn voorgesteld en door Z.M. den Koning zijn goedgekeurd. De rigting der Zuider-spoorwegen is alsnu bepaald als volgt: van Rotterdam langs Dordrecht, Breda, Tilburg, Oirschot, Eindhoven, Helmond, Venlo en Roermond tot Maastricht, aansluitende te Rotterdam aan den Rijnspoorweg en te Maastricht aan den Akensche, aan den Hasseltschen en aan den Luikschen Spoorweg".

Dit traject werd door de Tweede Kamer aangenomen, maar werd helaas door de Eerste Kamer afgewezen. De toenmalige regering kwam tot het inzicht dat zij zelf het heft in handen moest gaan nemen, omdat Nederland anders achter zou blijven ten opzichte van de rest van Europa. Wederom werd er een nieuw tracé bepaald, waarbij Oirschot buiten de boot viel. De gedachte was dat er in de buurt van Vught, op voldoende afstand van de Belgische grens, een knooppunt moest komen dat bij aanvallen van buitenaf militair goed

te verdedigen was. Boxtel was daarbij geschikter dan Oirschot. De bestuurders van Oirschot hebben nog getracht deze besluitvorming positief te beïnvloeden, maar zij hadden daarin geen succes. Wel liep de spoorlijn over Oirschots grondgebied, maar te ver van de kern. Best kreeg zo 'automatisch' haar station. In een brief van 11 juli 1862 van de Commissie voor de Staatsspoorwegen aan het gemeentebestuur van Oirschot volgde een mededeling dat naar aanleiding van de aanschrijving van Zijne Excellentie den Minister van Binnenlandsche Zaken dd 21 september 1860, de ingenieur bij de Staatsspoorwegen, J.G. vanden Bergh, "weldra in uwe gemeente met het doen van opmetingen, waterpassingen, enz. voor den aanleg van die wegen zal beginnen".

Op de achterzijde staan aantekeningen waaruit blijkt dat de gemeente toch nog steeds zeer welwillend staat tegenover de komst van de spoorwegen.

Uiteraard had de komst van de spoorlijn de nodige implicaties voor de mensen die in het betreffende gebied woonden en hun akkers en weiden hadden. In een brief van 15 september 1862 van de waarnemend Sectie Ingenieur bij de Staatsspoorwegen te Boxtel werd de vraag gesteld welke wegen konden worden afgesloten, waar een parallelweg voor moest komen en waar een overgang, teneinde het aantal overgangen zoveel mogelijk te beperken. De politiek zette enorm veel druk op een snelle realisering van de spoorweg. Op 13 januari 1863 kwam er een brief van de Commissaris des Konings in Noordbrabant met de opdracht met spoed de plannen van de spoorweg van Helmond naar Boxtel ter inzage te leggen en te publiceren.

Kennelijk was de Commissaris niet gerust op voldoende daadkracht van het gemeentebestuur, want op 20 februari 1863 kwam er weer een brief van de Commissaris met het verzoek de zaken na de ter inzage-legging onmiddellijk terug te zenden. Verder geeft hij nog enige aanwijzingen omtrent de belangrijke procedurele zaken. De gemeente legt de stukken ter inzage van 25 januari tot 25 februari 1863.

Blijkens een proces verbaal, opgemaakt 27 februari door Burgemeester en Wethouders van Oirschot, wordt vastgesteld wat voor de perceeleigenaren billijke oplossingen zijn voor de verbroken gemeenschap als gevolg van de aan-



leg van de spoorweg. Deze eigenaren waren: L. Huyskens, M. Huyskens, T. van Overbeek, N. Rovers, G. Scheepens, C. van der Schoot, N. van Overbeek, J. van de Spijker en L. Franken.

Op 18 augustus 1863 stellen Gedeputeerde Staten een commissie samen met “uitnoodiging om al datgene te verrigten wat aan zoodanige commissien door de wet op de onteigening ten algemeenen nutte dd 28 augustus 1854 wordt opgedragen”. Deze werd bijgestaan door den eerst “aanwezenden ingenieur van de Staatsspoorwegen te Breda” en melden Gedeputeerde Staten dat de vermelde commissie op 14 september aanstaande ten 12 ure in Oirschot zal komen. Op deze bijeenkomst meldde zich niemand met bezwaren. Wel meldt de gemeente dat zij een overgang op de Liempsedijk wil hebben, enige ijzeren buizen als duiker onder de spoorweg en enige wegen, evenwijdig aan de spoorweg. Dit als resultaat van het overleg dat het gemeentebestuur had met de plaatselijke belanghebbenden. Alle door de gemeente gemaakte kosten betreffende de ter inzage legging kunnen bij de Provincie worden verhaald. Kennelijk was dat niet duidelijk of was het gemeentebestuur laks, want op 30 oktober 1863 krijgt de gemeente een brief van de griffier van Gedeputeerde Staten, waarin hij de gemeente maant hun declaratie te sturen betreffende de gemaakte kosten.

Dan uiteindelijk krijgt de gemeente op 19 januari 1864 bericht, waarin de Commissaris des Konings in Noordbrabant schriftelijk het Koninklijk Besluit bekend maakt betreffende de onteigeningen met het verzoek dit aan de ingezetenen mede te delen, hetgeen burgemeester H. de Croon per brief van 24 januari doet.

Op het gebied van de gemeente Best had de gemeente Oirschot na de afscheiding van Best nog een aantal percelen in bezit. Dat is het resultaat van een heleboel geruzie, waarbij een aantal zaken niet erg soepel werden afgehandeld. Het tracé van de spoorweg was over enige van die percelen gepland.

Op 10 juni 1864 besluit de gemeenteraad 4 percelen te verkopen aan de Staatsspoorwegen voor 558 gulden. Ook de commissie van toezicht over de Godshuizen te Oirschot verkocht nog twee percelen op het grondgebied van Best, hetgeen door Burgemeester en wethouders van Oirschot op 22 juni 1864 wordt goedgekeurd en door Gedeputeerde Staten op 1 juli 1864.

Op 5 januari 1865 vindt een Conferentie plaats op de grens Oirschot-Liempde tussen de Staatsspoorwegen en de burgemeester over het onderhoud van de zijwegen. Kennelijk gaat dat overleg niet meer zo soepel. Op 29 september vragen de Staatsspoorwegen nog eens op grond van een hoeveelhedenstaat wat de gemeente aan schadeloosstelling verlangt voor het overnemen van het onderhoud en beheer. Tenslotte sturen de Staatsspoorwegen op 17 januari 1866 een aanbod tot schadeloosstelling van f 258,69 en verzoekt daar vóór de 31^e op te reageren.

Kennelijk ging de postverzending al snel per trein. Waarschijnlijk was de frequentie en/of snelheid van postbezorging te traag in de ogen van het Oirschotse gemeentebestuur. Men vroeg een wijziging in de dienstregeling van de treinen om de briefbezorging te verbeteren.

Op 13 november 1873 wees de Directeur Generaal T. S. Jacob van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen het verzoek af om twee sneltreinen in Best te laten stoppen. Zij wezen als alternatief de treinen 47 en 74 daarvoor aan, die bestemd waren voor het lokale reizigersvervoer. Op 11 juni 1884 wordt eenzelfde verzoek wederom afgewezen.

Kortom, Oirschot heeft het ook wat dat betreft niet gered. Het lag niet aan de weg van Den Bosch naar Luik, niet aan de Spoorweg en bleef dus verstoken van de gewenste logistieke verbindingen. De volgende keer volgt een artikel over ‘Oirschot en de tramweg’.

Han Smits
