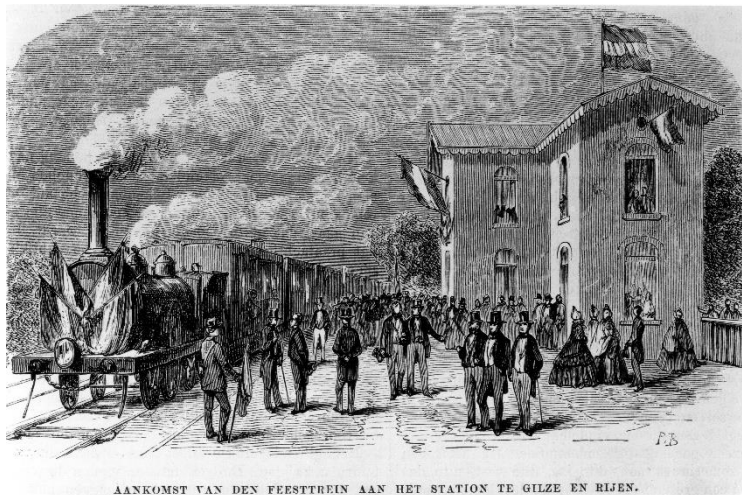


Station Gilze-Rijen maakt het verschil

Honderdzesig jaar spoorlijn Breda-Tilburg

De gemeenteraad heeft in maart jl. het sein op groen gezet voor de vernieuwing van het stationsgebied in Rijen. Daar waar honderdzestig jaar geleden de eerste trein stopte gaat de spooromgeving nu toch echt ingrijpend op de schop. Er is in de loop van die ruim anderhalve eeuw veel gebeurd rondom station Gilze-Rijen. En de komst van het station heeft een groot verschil gemaakt in de gemeente. Een mooi moment om daar eens bij stil te staan.

Gilze en Rijen lag lange tijd ver weggedoken in het Brabantse land. Het was in de eerste helft van de negentiende eeuw lastig te bereiken. Waterwegen ontbraken en het wegvervoer vond plaats over eeuwenoude zand- en grindwegen. Koning Willem I bracht de eerste verbetering aan. Hij zorgde in 1827 voor de aanleg van de steenweg die tussen Breda en Tilburg door onze gemeente liep. Maar daarna bleef het weer lange tijd stil. Totdat de Staat in 1861 startte met de aanleg van de spoorlijn Breda-Tilburg. Halverwege deze lijn was een klein station gepland. Dit bleek voor met name Rijen een geschenk uit de hemel en het gemeentebestuur heeft hier niets voor hoeven doen. Het was dan ook een gelukkig toeval dat het dorp aan de rechte lijn lag die tussen Breda en Tilburg was afgebakend.



Opening van het station in 1863 (beeldarchief Heemkring Molenheide)

weldra hadden we die nieuwsgierigen achter ons gelaten en op de grijsbruine hei die zoo schoon uitkwam tegen het groen van sparren en eiken zagen we alleen hier en daar een kudde schapen of een enkele schilderachtige Brabantsche boerenhut, waarvan de bewoners nog met al de haastige geestdrift, die de nieuwigheid kon opwekken, naar den trein kijken kwamen. Te half één stopten we voor het kleine stationsgebouw van Gilze en Rijen. Een korps muzikanten in 't zwart fluweel, zeker een Harmonie, stond er dapper op los te blazen en wist van geen ophouden." Op het nieuwe station Gilze-Rijen werd de minister verwelkomd door burgemeester Mol en beiden voerden het woord. Maar hun toespraken werden helemaal overstemd door harmonie St. Cecilia uit Gilze. Die blies volgens de overlevering onophoudelijk door en wilde het ingestudeerde repertoire kost wat kost helemaal ten gehore brengen.

Opening van het nieuwe station

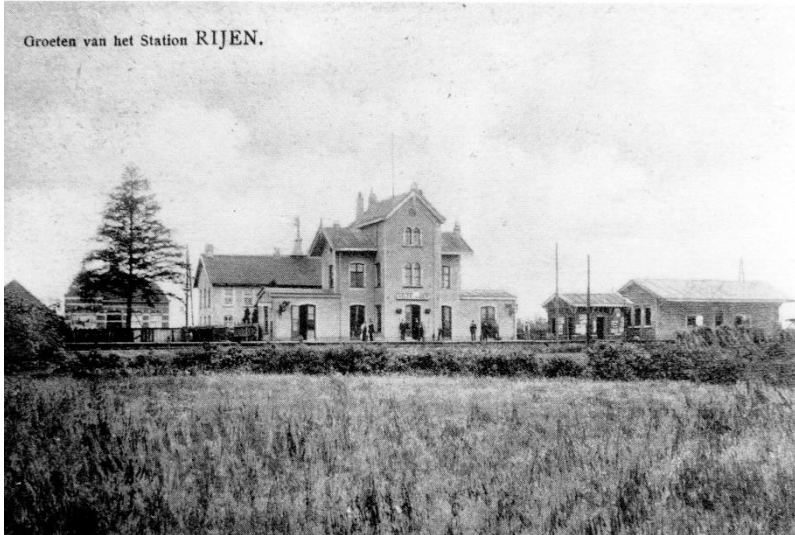
De aanleg van de spoorlijn verliep voorspoedig. In het najaar van 1863 was het traject Breda–Tilburg klaar. Op 1 oktober werd de lijn feestelijk geopend. In de feesttrein die uit Breda vertrok zat minister van Binnenlandse Zaken Thorbecke. Een verslaggever beschreef de reis als volgt: *“Een kwartier later dan twaalf ure vertrok de trein. Langs den weg stonden aanschouwers zaamgepakt om den feesttrein te zien loopen; maar*

				
MAATSCHAPPIJ TOT EXPLOITATIE VAN STAATSSPOORWEGEN.				
VOORLOOPIGE DIENST VAN 5 OCTOBER 1863. van TILBURG naar BREDA.				
Nummer van den trein.	TILBURG. vertrek.	GLIJSZ-BIJEN aankomst.	vertrek	BREDA aankomst.
I	8.50	8.48	8.55	9.10
III	11.40	11.54	11.57	12.10
V	4.50	4.44	4.47	5
van BREDA naar TILBURG.				
Nummer van den trein.	BREDA. vertrek.	GLIJSZ-BIJEN aankomst.	vertrek	TILBURG aankomst.
II	10.45	10.28	10.51	10.45
IV	5	5.15	5.16	5.50
VI	8.55	9.12	9.17	9.55

*Dienstregeling Breda-Tilburg 1863
(Regionaal Archief Tilburg)*

Drie treinen per dag

In Nederland was de aanleg van spoorverbindingen afhankelijk van het particuliere initiatief. Daardoor stagneerde de uitbreiding van het spoorwegnet in vergelijking met omliggende landen. Dit veranderde in 1860 toen door een nieuwe wet de spoorlijnaanleg in handen van de Staat kwam. De lijn Breda–Tilburg was het eerste traject dat door de Staat werd gerealiseerd. Het vervoer over dit

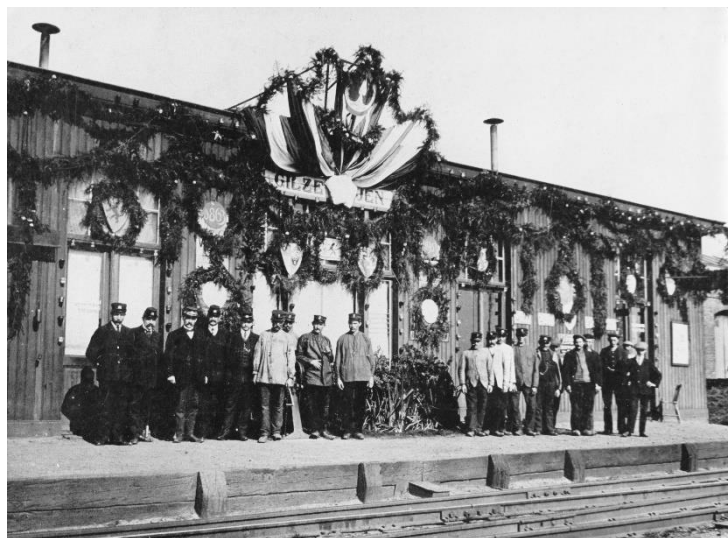


Stationsgebouw in 1910 (beeldarchief Heemkring Molenheide)

spoor bleef wel in particuliere handen. De Maatschappij tot Exploitatie der Staatsspoorwegen startte met drie treinen per dag heen en terug van Tilburg naar Breda. De kaartjes waren voor die tijd zeker niet goedkoop. Een enkeltje kostte 1^e klasse f 1,10, 2^e klasse f 0.90 en 3^e klasse f 0,55. Langzaam groeide het treinverkeer naar vijf en later negen treinen per dag en vanaf 1872 reden er ook aparte goederentreinen. Daardoor moest er een dubbelspoor worden aangelegd. Dit tweede spoor werd in 1881 geopend.

Station afgebrand

Op zondag 19 augustus 1911 werd het station Gilze-Rijen door een grote ramp getroffen. Omstreeks halfzeven 's avonds brak er brand uit op de bovenste verdieping. De brand breidde zich snel uit, zodat spoedig ook het woongedeelte van de stationschef in brand stond. Van zijn meubels kon maar weinig gered worden. De Rijense brandweer kon wegens watergebrek niets uitrichten. Volgens een krantenbericht kon het treinverkeer gewoon doorgaan: *“De treinen welke tijdens den brand stopten en daarna verder doorreden, moesten ter uitsluiting van gevaar voor de reizigers, met gesloten raampjes passeren.”* In afwachting van nieuwbouw moesten de reizigers zich tijdelijk behelpen met een houten noodstation. In de tussentijd werden er vanuit Gilze pogingen gedaan om een nieuw station ten zuiden van de spoorlijn te krijgen, terwijl er door Rijen en Dongen geijverd werd om het gebouw aan de noordkant te laten. Het was de minister die uiteindelijk de knoop doorhakke en voor het noorden koos. In 1915 werd met de bouw begonnen. Zo kreeg Gilze-Rijen een voor die tijd modern station dat nu, na een recente grondige renovatie, nog steeds in gebruik is.



Noodstation bij viering 50 jaar spoorlijn in 1913 (beeldarchief Heemkring Molenheide)

Een busverbinding met Gilze

Het station lag op korte afstand van de kom van Rijen. Maar voor de andere inwoners van de gemeente betekende dat een hele wandeling. Vanuit Gilze was het vijf kilometer lopen. Om die bewoners tegemoet te komen werd er in 1908 een omnibusdienst ingesteld die vier keer per dag tussen Gilze en het station in Rijen heen en weer reed. Het was een overdekte wagen met aan iedere zijde een zitbank en getrokken door paarden. Piet van Wezel uit Rijen was de voerman. In 1930 werd de omnibus vervangen door een autobus van bus-ondernemer A.M. Fransen uit Gilze met Adr. Diepstraten als chauffeur. Enkele jaren later nam Diepstraten de busdienst over. De busdiensten zijn echter nooit rendabel geweest en moesten met een subsidie van de gemeente in stand gehouden worden.

De betekenis van het station

De komst van het station betekende vooral voor het kleine heidedorp Rijen een kentering. In het begin had de spoorweg alleen nog invloed op de landbouw. Het vergemakkelijkte de aanvoer van mest voor de schrale zandgronden. Hierdoor kon meer woeste grond ontgonnen worden. De mest werd opgeslagen in kuilen langs de spoorlijn. De huidige Vennenweg heeft



Station met busverbinding naar Gilze (beeldarchief Heemkring Molenheide)

uit die tijd dan ook lange tijd de bijnaam 'strontstroattie' gehad. Ook kon er meer vee worden aangevoerd. De Rijense veemarkt, die jaarlijks in oktober werd gehouden, kon daardoor meerdere keren per jaar worden georganiseerd. Het eerste bedrijf dat in Rijen van de spoorlijn profiteerde was de steenfabriek die zich in 1869 aan de 'Vijf Eiken' vestigde. Voor het vervoer van de zware bakstenen, maar vooral voor de aanvoer van steenkool voor de ovens, kreeg de fabriek zelfs een eigen aftakking van de spoorlijn. Niet in de laatste plaats waren het de leerlooierijen die van de spoorweg profiteerden. Huiden en looistoffen konden makkelijk worden aangevoerd en het geproduceerde leer vond via het spoor z'n weg over heel de wereld. Het station was voor de Rijense looiers zelfs van levensbelang toen het inlandse eikenschors als looistof op raakte en er Franse schors per spoor moest worden aangevoerd. Ondernemers van buiten het dorp zagen Rijen al snel als een gunstige vestigingsplaats en richtten er in het begin van de twintigste eeuw grote leerfabrieken op. Rijen ontwikkelde zich daardoor tot centrum van de Nederlandse leerindustrie en de bevolking groeide even hard mee.

Na de Tweede Wereldoorlog begon het inwoneraantal van Rijen dat van het moederdorp Gilze te overstijgen. Toen in de jaren zestig de betekenis van de leerindustrie afnam vestigden zich in Rijen nieuwe bedrijven van buitenaf, omdat het per trein goed bereikbaar was. Om diezelfde reden zochten militairen van de vliegbasis vaak woonruimte in Rijen. En nog steeds werkt het zo. Mensen kiezen voor Rijen vanwege het station en hebben over het algemeen weinig binding met de gemeenschap. Wie voor Gilze kiest, doet dat bewust omdat het een kleine en hechte gemeenschap is. Station Gilze-Rijen maakt tot op de dag van vandaag het verschil.

Tekst: Kees van der Heijden

Bronnen: www.heemkringmolenheide.nl; beeldarchief Heemkring Molenheide; De Mulder, nrs. 12, 28, 80, 129, 155; De historische canon van Gilze en Rijen; Sporend naar Welvaart.