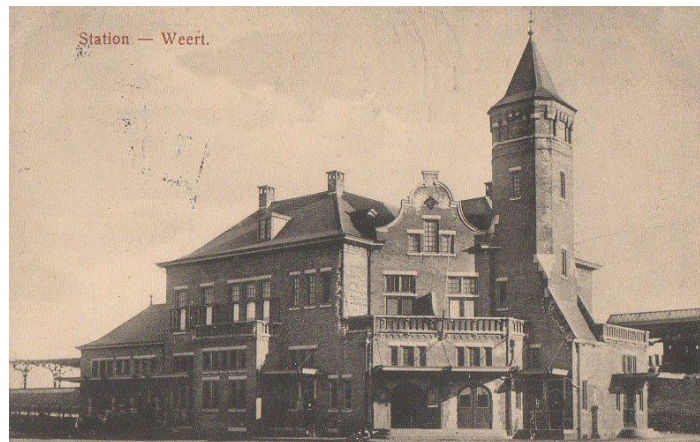


# Weert in Nederlands Limburg en zijn drie spoorlijnen

P.Raetsen en J.Muijs



## Aan de lezer

Tijdens een bijeenkomst in maart 2017 van de postzegelvereniging Filatelica Weert kwam het tussen mij Peter Raetsen en Sjef Muijs tot een gesprek over de spoorlijnen in Weert. Sjef vertelde enthousiast over zijn verzameling prentbriefkaarten en spoorwegdocumenten van de spoorwegen in Nederland, België en Duitsland. En ik vertelde hem over mijn spoorwegverzameling poststukken en poststempels. Volgens berichten in de media zou de spoorlijn de IJzeren Rijn die van Antwerpen in België via Nederlands Limburg naar het Duits Mönchengladbach loopt, in 2018 gereactiveerd worden. Samen kwamen we tot de conclusie dat er maar weinig gepubliceerd was over dit onderwerp, en dat het tijd werd dat we daar verandering in moesten brengen. We hebben in onze verzamelingen naar de mooiste stukken en voorbeelden gezocht en het resultaat vind u in dit boek / DVD. Het moest een kijk- en leesboek worden en niet een uitgebreide wetenschappelijke studie van het onderwerp. De titel Weert in Nederlands Limburg en zijn drie spoorlijnen verwijst naar de spoorlijnen de IJzeren Rijn, de spoorlijn Eindhoven - Weert en de stoomtramlijn Weert – Maaseik. We hopen dat we u met dit boek / DVD enkele leuke lees- en kijkmomenten kunnen bezorgen.

Weert februari 2018.

Peter. Raetsen en Sjef. Muijs

Exemplaar nummer : Peter Raetsen en Sjef Muijs.

## Weert in Nederlands Limburg en zijn drie spoorlijnen

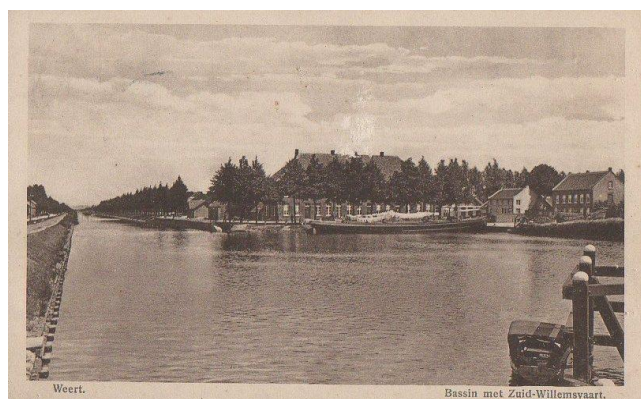
Rond 1500 was er in Weert en omgeving veel bedrijvigheid. Er liepen veel schapen op de heidevelden rond Weert. Van de wol van deze schapen werd door de bevolking het bekende Weerter laken gemaakt. Deze lakens werden verhandeld in Antwerpen en Bergen op Zoom in de eigen lakenhallen van de Weerter lakenhandelaren. Voor het vervoer werden voerlieden ingeschakeld. Er waren in die tijd veel voerlieden die in Weert woonden. Dit kwam door de gunstige ligging van Weert aan de belangrijkste handelsrouten in die tijd. Dat bracht met zich mee dat deze voerlieden ook andere producten mee namen op hun tochten over de handelsrouten naar de steden Antwerpen, Bergen op Zoom, 's Hertogenbosch, Maastricht, Aken en Luik. Ook namen deze voerlieden op hun terugweg producten zoals boter, kazen, stokvis, zout, teer, olijven, pantoffels en Engels zwart en wit laken mee voor Weert, Maaseik, Hasselt en Aken.

Na deze Gouden eeuw verviel Weert tot een klein stadje ver weg van de grote handelsrouten. Rond 1800 leefde de economie iets op. Weert was voor die tijd in vergelijking met de omliggende steden vrij groot. Weert was de vierde grootste plaats van het departement Nedermaas, na Maastricht, Hasselt en Sint Truiden. Weert had rond deze tijd 4395 inwoners. Roermond de arrondissementshoofdstad had 3788 inwoners. Na de opening van het kanaal de Zuid – Willemsvaart in augustus 1826 kwam de stad Weert en zijn omgeving uit zijn isolement. Het kanaal trok industrie aan en was belangrijk voor het vervoer van kolen uit de mijnen van Zuid – Limburg. Er gingen zelfs passagiersboten varen tot rond 1870, daarna werd het passagiersvervoer overgenomen door de stoombootdiensten de spoorwegen en buurtspoorwegen.



P.R

*Weert de Zuid – Willemsvaart richting België omstreeks 1930.*



P.R

*Weert de Zuid – Willemsvaart richting Den Bosch omstreeks 1930*



P.R

Lieve Pa en Lies  
in haast laat ik weten dat  
Ma, morgen vrijdag om 3 uur per  
boot uit den Bosch vertrekt, het  
koffer vol rommel, dus nu  
weet u wel hoe laat ze in  
Weert is.  
Vele groeten van ons allen  
Ma. Rent. Loh. & zonen

Briefkaart van Den Bosch naar Weert van 13 december 1900 met de tekst: Lieve Pa en Lies in haast laat ik weten dat Ma, morgen vrijdag om 3 uur per boot uit Den Bosch vertrekt, het koffer vol rommel, dus nu weet u wel hoe laat ze in Weert is. Vele groeten van ons allen.



**SOCIËTEIT VAN NAVIGATIE OP DE 353**  
**ZUID-WILLEMSVAART.**  
**Geregelde Stoombootdiensten tusschen ROTTERDAM,**  
**'s HERTOGENBOSCH, WEERT en MAASTRICHT** ←  
**in Correspondentie op LUIK en AKEN.**  
Vertrek van **Rotterdam** Woensdag en Zaterdag, namiddag.  
Vertrek van **'s Bosch** Maandag en Vrijdag voormiddag 10 uur.  
Vertrek van **Maastricht** Woensd. en Zaterd. 's morgens vroeg.  
Directeur: B. H. VERHULST, 's Hertogenbosch.

J.M

Uit de dienstregeling van 1912 / 1913 van de Stoombootdiensten op de Zuid - Willemsvaart



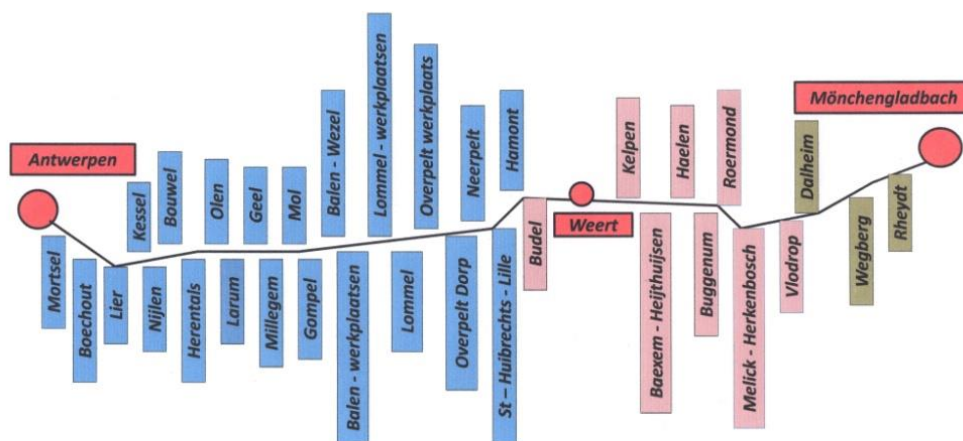
internet

Kaart / plattegrond van de stad Weert rond 1830 met boven de Zuid - Willemsvaart en het bassin.

# De IJzeren Rijn van Antwerpen via Weert naar het Duitse Mönchengladbach

Nadat België onafhankelijk was geworden kon men geen gebruik meer maken van de waterwegen in Nederland. Voor het vervoer van goederen in- en vanuit België en speciaal vanuit de haven van Antwerpen naar Pruisen moest de Belgische regering een alternatief zoeken. De Belgische koning Leopold I had in Engeland kennis genomen van de spoorwegen en stuurde twee ingenieurs de heren Simons en Deridder naar Engeland om te onderzoeken of dit spoor ook in België kon worden toegepast. In mei 1834 werd een wet uitgevaardigd tot aanleg van spoorlijnen met een afstand van 380 kilometer. Op 5 mei 1835 vertrok vanaf het station Brussel de eerste Belgische trein naar Mechelen. In 1839 kreeg ook Nederland zijn eerste spoorlijn, de spoorlijn van Amsterdam naar Haarlem. In 1860 werd de spoorlijn over de grote rivieren geopend. Deze lijn liep van Utrecht via 's Hertogenbosch naar Eindhoven. Via Eindhoven kreeg men aansluiting op de lijn naar Venlo en via Roermond naar Maastricht.

In het scheidingsverdrag uit 1839 tussen Nederland en België staat in het Verdrag van Londen dat België op eigen kosten een verbinding mag aanleggen van de havenstad Antwerpen naar de Rijn door Nederlands Limburg. Het is geen weg of kanaal geworden maar een spoorlijn, de IJzeren Rijn (2<sup>e</sup>). Er werd afgesproken dat de lijn niet voor militaire doeleinde gebruikt mocht worden. Dit lag nogal gevoelig na de afsplitsing in 1830 van Nederland en België, en de deling van Limburg in een Belgisch- en Nederlands Limburg. Er zijn door de Belgische en Nederlandse overheden diverse voorstellen gedaan over het te volgen traject. Zo was er een voorstel voor een lijn van Turnhout via Eindhoven, Weert en Roermond naar Mönchengladbach. Verder was er een voorstel voor een lijn van Turnhout via Peer, Maaseik, Susteren, Heinsberg naar Mönchengladbach. Uiteindelijk heeft men gekozen voor de lijn Antwerpen via Lier, Herentals, Mol, Neerpelt, en Hamont in België Budel, Weert, Kelpen, Haelen, Baexem / Heijthuisen, Buggenum, Roermond en Vlodrop in Nederland en Dalheim, Wegberg, Rheydt, Mönchengladbach in Duitsland. Met de aanleg van het laagspoor (gelijkvloers) is men in 1869 gestart. De lijn is 10 jaar later in 1879 in zijn geheel in gebruik genomen.



P.Raetsen

De exploitatie van de spoorlijn was in handen van de Belgische maatschappij Grand Central Belge. Deze maatschappij liet ook de stations bouwen naar Belgisch model. In 1879 krijgt Weert zijn eerste Belgische station, het was een laagbouw. Het station lag aan de huidige kruising Parallelweg en Driesveldlaan.



# MAAS- EN ROERBODE.

Abonnementen  
VOOR EERENDEEL 5 MAANDEN. fl 0,60.  
MET DE POST 5 MAANDEN. . fl 0,75.

NIEUWSBLAD.

Advertentien :  
VOOR EERENDEEL 5 CENTS.  
PER INSERTIE 35 CENTS ZEGELDEET.

## ROERMOND, 31 Oktober.

Met de overland-mail is het gewichtige nieuws van de inname van Delhi door de Engelschen aangebragt. Zij is den 20 Sept. onder de opperste leiding van generaal Wilson overkustigd. De opstandelingen hadden vooraf de vrouwen en kinderen uit de vesting verwijderd. De verliezen der Engelschen zijn bij de bestorming groot geweest; een gerucht wil dat niet minder dan 40 officieren en 600 manschappen gesneveld en gewond zijn, want de opstandelingen moeten een wanhopigen tegenstand hebben. Nadere berichten schatten de verliezen der Engelschen nog veel hooger.

Het oordeel over dit feit loopt uiteen. Terwijl toch alle bladen deze gebeurtenis vroeger als hevenomst wenschelijk geacht hebben, vindt men er reeds, die thans daarover geen vreemde gevoelen. Aan het hoofd der bladen staat de Times. Dit blad zegt namelijk, dat de bevoering van Delhi de moeilijkheden, waarin Indië verkeert, niet verminderen zal. Het onmiddellijke gevolg zal zijn, dat een groot aantal oproeringen zich diens over het land kunnen verspreiden en alsoo aan den opstand eene verdere uitbreiding zullen geven; terwijl zij aan de Engelschen de gemeenschap tusschen de Noordelijke en Zuidelijke provincien zullen afsnijden en roof en plundering hunne togten zullen vergemakken.

Wat hier van zij of niet, zeker is het, dat Delhi langen tijd gehouden is gebleven voor de hoofplaats en het middelpunt van den opstand, hetgeen dan ook doet begrijpen, waarom de Engelschen, in hunne bevoorwaerdswaardige vasthoudendheid, voor Delhi een legerkamp hebben opgeslagen, en, ten spijt van welke verliezen ook, hunne stelling hebben gehandhaafd, tot dat zij, door hulptroepen uit het noordwestelijk Punjab aangerukt, werden in staat gesteld, om gebruik te maken van de belegeringswerken, tegen Delhi voortdurend, en eindelijk een beslissenden aanval te doen die, gelijk men ziet, gelukt is.

Het is te hopen dat de inname van Delhi vrees en onzekerheid door al de in opstand zijnde provincien verspreide, en dat de Engelschen het tijdstip zijn ingetroffen, waarin de kansen zijn verwisseld, dat is, waarin de kracht van den opstand daal en die der restauratie klimt. Deze restauratie zal zeker veel tijd, veel inspanning en veel offeringen van Engeland vorderen, maar zal naar allen schijn, eenmaal tot stand komen, zoo

althans de Voorzienigheid niet besluten heeft Engeland te ontbieden, en zoo, bijvoorbeeld, het klimaat van Indië niet, onder Gods toelating, zulke verwoestingen onder de Europeanen aanrijt, dat het engelsche leger door de hitte te niet gaat, gelijk het fransche leger, tijdens Napoleon I, in Rusland onder de sneeuw is begraven gebleven. Zulke oorzaken en overvloedige toevallen echter daargelaten, is het heel waarschijnlijk dat de Engelschen van lieverlede den opstand zullen meester worden; wat hiervoor pleit is onder anderen dat de Indiers geene legerhoofden hebben die de Europeasche militaire taktiek kundig zijn; de opstandelingen hebben geen eigenlijk gouvernement, noch middelpunt, en daarenboven bestaat er verdeeldheid tusschen de Hindoes en Mohammedanen, wat voorzeker de Engelschen niet weinig in de hand werkt en waarvan zij dan ook reeds herhaaldelijk en meesterlijk hebben weten gebruik te maken.

De optreding van den prins van Pruisen aan het roer van Staat te Berlijn mag, als men bedenkt dat de ongesteldheid van den Koning van Pruisen van dien aard is, dat hij waarschijnlijk nooit meer de teugels van het heinend zal opratten, als een niet ongewichtig gebeurtenis beschouwd worden. Immers de prins van Pruisen is eene gansch andere politieke zwaarte toegegaan dan zijn koninklijke broeder. Terwijl deze niet weinig ten behoeve van Rusland verrigt heeft, en er in Pruisen en zelfs in Oostenrijk onder de mannen die invloed uit oefenen, veel russischegezinden gevonden worden die overhoren voor Rusland partij trekken, heeft de prins van Pruisen steeds in de russische politiek een der grootste gevaren voor Duitschland gezien, en heeft hij zich den ook altijd tegen Rusland gekant. Valhardi hij hierin dan moet van lieverlede eene andere politieke verhouding van Pruisen ten overstaan der mogeligheden geboren worden en moet Pruisen met der tijd aan de zijde van Oostenrijk en Engeland tegenover Frankrijk en Rusland komen te staan. Bovendien zegt men, dat de Prins van Pruisen ook voor de binnenlandsche staatkunde geheel andere beginselen dan die er thans gelden, toegedaan is. Zoo hij, gelijk men beweert, geen vriend is van de liberale konstitutionnele hervormingen welke in de laatste jaren ingevoerd zijn, dan kan ook onder dit opzicht, zoo hij althans niet van zinswijze verandert, waaromtrent men vooralsnog niets zeggen kan, zijne optreding aan de spits van den Staat hoogst gewichtige gevolgen hebben.

Het valt niet te ontkennen dat de kwestie der spoorwegen, met betrekking tot onze stoffelijke welvaart, eene der belangrijkste blijft die op dit oogenblik in ons land aanhangig zijn. De Zuid-Duitschers die tot dusverre met hunne produkten in het hart van Europa opgesloten gezeten hebben, hebben er groot belang bij ten spoedigste met de zee in aanraking gebragt te worden, en bovendien is er voor Nederland eveneens groot belang in gelegen hun in dien wensch te gemoet te komen. Intusschen zijn de Belgen in de weer om ons den pas af te snijden. Zij willen eene spoorlijn die direct van Antwerpen over Roermond of Venlo naar Dusseldorf gaat, en hebben daartoe Pruisen, dat bij de verbinding van Dusseldorf met Antwerpen groot belang heeft, in den arm genomen. Ons gouvernement heeft nu wel het regt die lijn te kunnen weigeren, maar des niettegenstaande mag men niet uit het oog verliezen dat Pruisen en de overige belanghebbende Staten van Duitschland, zoo zij éénmaal de Antwerpsche kwestie tot de hunne maken, ons velerlei diplomatieke en kommercieele moeilijkheden op den hals kunnen halen. Het is derhalve niet genoeg den geprojecteerden weg van Duitschland op Antwerpen af te slaan; geef daarenboven een anderen weg, die gelijke, zoo niet betere voordeelen aanbiedt. Het behoort immers in onze hand door den spoorweg van Vlissingen. Hoogst te wenschen is het dan ook, dat die spoorlijn met kracht aangevat en uitgevoerd worde.

## Nederlanden.

Roermond. De waterstand in de Maas blijft bij voortdurend zoo laag, dat noch de stoomboeien op Luik en Venlo, noch eenig ander afgedoken vaartuig de rivier kunnen bevaaren; hetgeen nu reeds meer dan drie maanden het geval is.

Verloren Zondag werd door de Fanfare en het Zangkoor van de broederschap der H. Familie te Venlo, een fraaie afscheids-serenade gebragt aan den Eerw. heer Bouman, kapitein alhier, die in dezelfde hoedanigheid overplaatst naar Maastricht, uit erkentelijkheid voor den ijver welke hij, als directeur der Broederschap sedert hare oprigting te gemelder stede, aanloofend getoond heeft.

De Courrier de Linbourg meldt dat de parlementarische van Tongeren te Otrange een groep landloopers in hechtenis heeft genomen die oogenschenlijk het bedrijf van reizende muzikanten uitoefenden, maar in het geheim, van het omzicht van wettelijke nummers liepen. Twee en twintig personen

Het valt niet te ontkennen dat de kwestie der spoorwegen, met betrekking tot onze stoffelijke welvaart, eene der belangrijkste blijft die op dit oogenblik in ons land aanhangig zijn. De Zuid-Duitschers die tot dusverre met hunne produkten in het hart van Europa opgesloten gezeten hebben, hebben er groot belang bij ten spoedigste met de zee in aanraking gebragt te worden, en bovendien is er voor Nederland eveneens groot belang in gelegen hun in dien wensch te gemoet te komen. Intusschen zijn de Belgen in de weer om ons den pas af te snijden. Zij willen eene spoorlijn die direct van Antwerpen over Roermond of Venlo naar Dusseldorf gaat, en hebben daartoe Pruisen, dat bij de verbinding van Dusseldorf met Antwerpen groot belang heeft, in den arm genomen. Ons gouvernement heeft nu wel het regt die lijn te kunnen weigeren, maar des niettegenstaande mag men niet uit het oog verliezen dat Pruisen en de overige belanghebbende Staten van Duitschland, zoo zij éénmaal de Antwerpsche kwestie tot de hunne maken, ons velerlei diplomatieke en kommercieele moeilijkheden op den hals kunnen halen. Het is derhalve niet genoeg den geprojecteerden weg van Duitschland op Antwerpen af te slaan; geef daarenboven een anderen weg, die gelijke, zoo niet betere voordeelen aanbiedt. Het behoort immers in onze hand door den spoorweg van Vlissingen. Hoogst te wenschen is het dan ook, dat die spoorlijn met kracht aangevat en uitgevoerd worde.

J.M

In de Maas en Roerbode van 31 oktober 1857 staat : *dat de Belgen in de weer zijn om ons den pas af te snijden. Zij willen eene spoorlijn die direct van Antwerpen over Roermond of Venlo naar Dusseldorf gaat, en hebben daartoe Pruisen, dat bij de verbinding van Dusseldorf met Antwerpen groot belang heeft, in den arm genomen. Ons gouvernement heeft nu wel het regt die lijn te kunnen weigeren, maar des niettegenstaande mag men niet uit het oog verliezen dat Pruisen en de overige belanghebbende Staten van Duitsland, zoo zij eenmaal de Antwerpsche kwestie tot de hunne maken, ons velerlei diplomatieke en kommercieele moeilijkheden op den hals kunnen halen.*

Uit dit krantenbericht blijkt dat men in 1857 al bezig was met de IJzeren Rijn en zijn voor- en nadelen. Nu in 2017 staan er nog wekelijks berichten in de krant over het reactiveren van de IJzeren Rijn voor personen- vervoer op het traject Weert - Budel en via Hamont naar Antwerpen. In Januari 2018 is men inmiddels gestart met goederenvervoer tussen Beek (DSM) via Roermond, Weert en het IJzeren Rijn traject via Budel naar Hamont en zo verder naar de haven van Antwerpen. In het regeerakkoord van oktober 2017 van de regering Rutte III staat dat het traject Hamont - Weert wordt heropend. De Belgische spoorwegen willen in het spoorboekje dat eind 2020 ingaat een directe verbinding tussen Hamont en Brussel opnemen. De lijn wordt mogelijk, nu het spoor in Belgisch Limburg tot aan de grens wordt geëlektrificeerd, zei de Belgische minister François Bellot. Na uitvoering van het Nederlands regeerakkoord van 2017 kan men eind 2020 vanuit Weert rechtstreeks naar Antwerpen en Brussel reizen per trein.





J.M

*Eerste station van Weert. Het naambord Weert is niet te zien het staat op de gevel aan de spoorzijde.  
Let op de hoge tweewielige kar ( hoeëgker ) rechts op de afbeelding.*

## Antwerpen

We beginnen onze treinreis op het station van Antwerpen Centraal ook wel Midden – Statie genoemd. Het huidige station is in augustus 1905 in gebruik genomen. Het was tot 2007 een kopstation, wat betekende dat treinen die aankwamen in tegengestelde richting weer vertrokken. Men moest dus op het station de rijtuigen van een andere locomotief voorzien. Of de locomotief draaien in de andere richting.

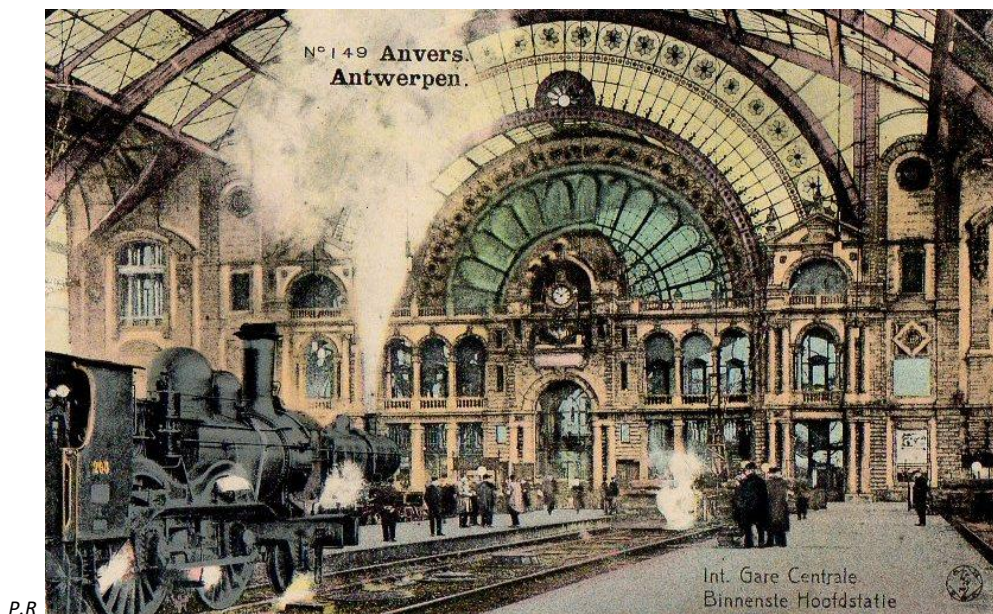


J.M

*Prentbriefkaart met het vooraanzicht van het Station Antwerpen Centraal.*



Het oude stationsgebouw was van hout en werd in 1854 vervangen door een nieuw. In 1873 werd het een kopstation. Door de drukte op het station werd voor de verbinding Antwerpen – Dokken met Roosendaal in Nederland een verhoogd ringspoor om de stad aangelegd. Het huidige station is tussen 1899 en 1905 gebouwd. Het was het derde station op die plaats in de korte periode van 1843 tot 1905. Het stationsgebouw is een ontwerp van Louis Delacenserie. Het gebouw raakte in de loop van de jaren in verval door het uitblijven van de nodige reparaties en aanpassingen. De Belgische spoorwegen besloten eind 1985 om de gebouwen te restaureren en aan te passen aan de eisen van de huidige tijd. De restauratie begon in maart 1986 en is in 2007 afgesloten. Nu heeft Antwerpen een van de mooiste station in Europa.



*Prentbriefkaart van het binnenaanzicht van het station Antwerpen Centraal uit 1909*

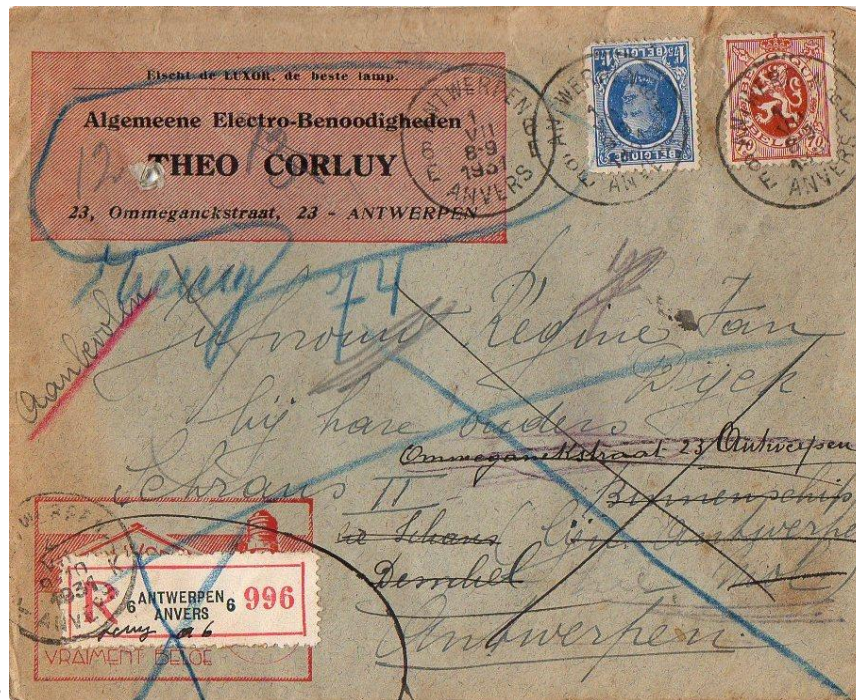


P.R

*Briefkaart van Anvers (station) naar Baden Baden van 26 oktober 1900.*

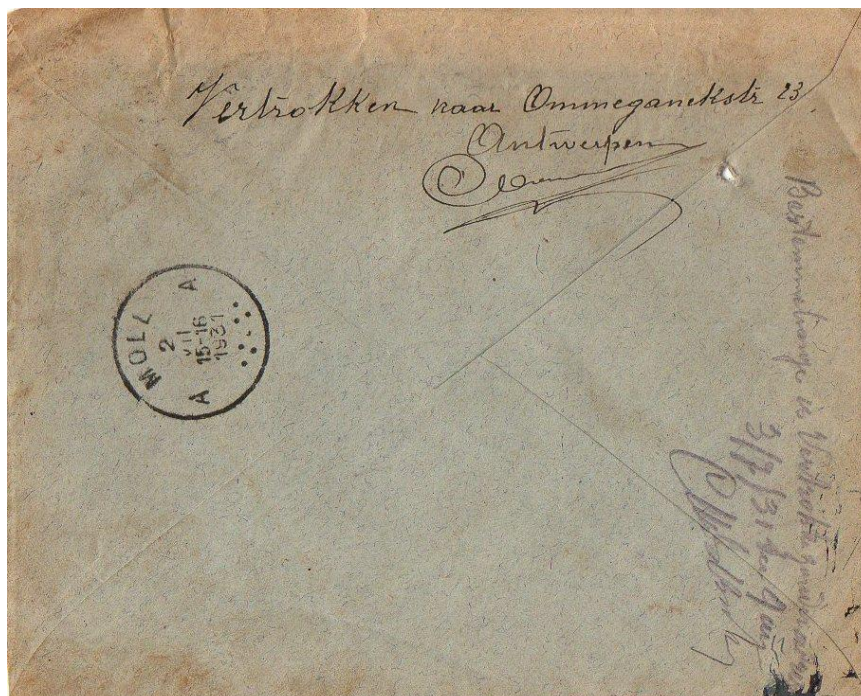
*Het tarief was 10 centime voor een briefkaart van België naar het buitenland. De briefkaart is bijgefrankeerd met 5 postzegels van 1 centime.*





P.R

Aangetekende brief van Antwerpen naar Mol van 1 juli 1931. Het adres was Jufvrouw Regina Van Dijk bij haar ouders Schrans II binnenschip (lijn Antwerpen Mol) te Antwerpen. Waarschijnlijk lag het schip langs de spoorlijn / kanaal, of de familie had een woonhuis langs de spoorlijn. De brief was te Antwerpen niet te bezorgen (was het schip vertrokken richting Dessel / Mol?) en is doorgestuurd naar Mol.



Achterzijde van de brief met het aankomststempel van Moll van 2 juli 1931. Als opmerking staat rechts op de achterzijde geschreven: Bestemming is vertrokken geweigerd 3/7/31 en de handtekening van de postbezorger. Boven vertrokken naar Ommegangstraat 23 Antwerpen. Dit is het adres van de afzender van de brief.





P.R

Spoorwegstempel ANVERS (EST) van 9 oktober 1885. **Type B** naam, dag, maand (Arabisch) lege derde regel en jaartal.

Bij mijn zoektocht naar een zeskantig type B stempel van Antwerpen Centraal wat niet te vinden is (bestaat het wel ?) ben ik de volgende Dienstnota tegen gekomen: Ods 207 d.d. 31 – 07 – 1899. De benaming Anvers (Est) wordt gewijzigd in Anvers Central. In het Vlaams zegt men Antwerpen (Middenstatie)

Volgens mijn mening is het zeshoekig stempel type B van Anvers (Est) een voorloper van de typen C en D van Antwerpen Centraal / Anvers Central.



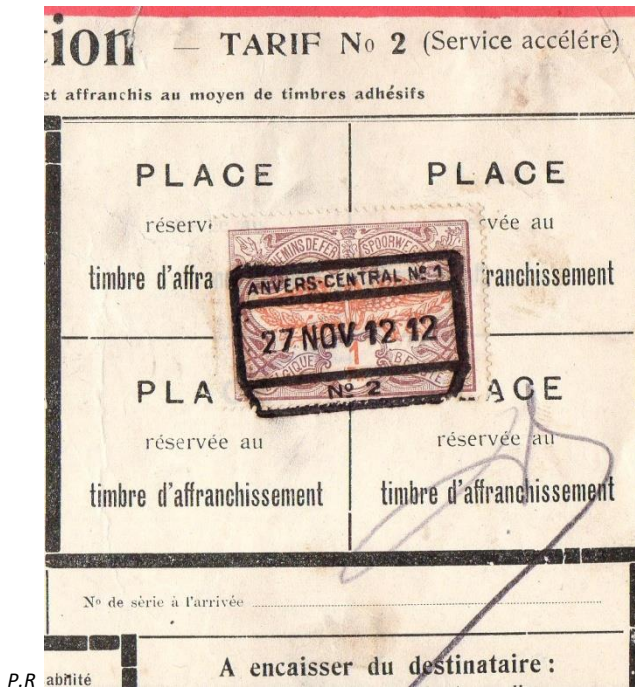
P.R

Spoorwegstempel van Antwerpen – Centraal van 14 september 1911. **Type C** naam (Ned.) en nummer, dag, maand (Romeins), uur, jaar, naam (Frans) en nummer.

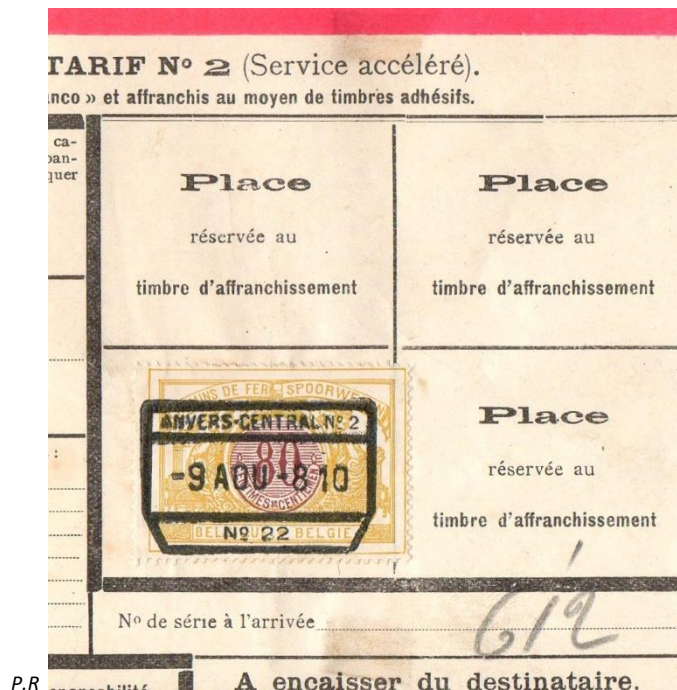








Fragment met het spoorwegstempel van Antwerpen Centraal van 27 november 1912 **Type D** naam en nummer, dag , maand (Arabisch), uur, jaar en nummer.



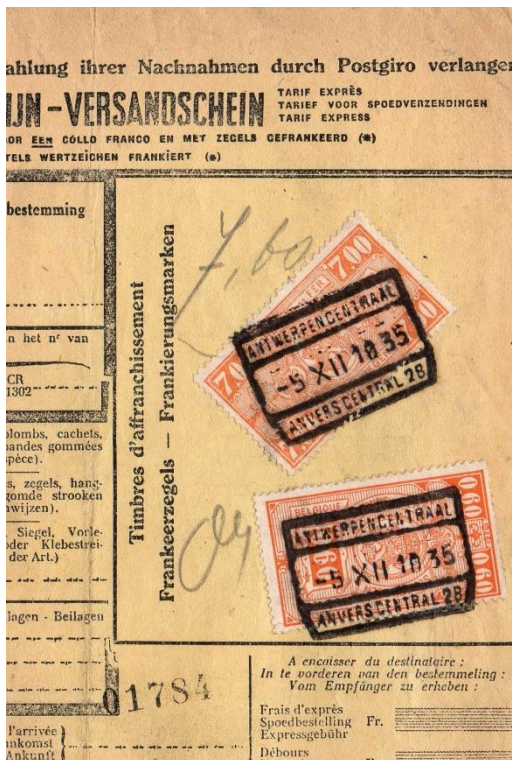
Fragment met het spoorwegstempel van Antwerpen Centraal van 9 augustus 1910 **Type D** naam en nummer, streep, dag, maand (Arabisch), streep, uur, jaar en nummer.



P.R

Spoorwegstempel van Antwerpen Centraal no. 56 van 25 juli 1933

Type E naam (Antwerpen CAAL), dag, maand (Romeins), uur, jaar, naam (Anvers CAL) en nummer



P.R

Fragment vervoerbewijs / pakketkaart van Antwerpen Centraal van 5 december 1935. Spoorwegstempel van Antwerpen Type D naam (Ned.), streep, dag, maand (Romeins), uur, jaar, naam (Frans), en nummer.



P.R

Fragment vervoerbewijs / pakketkaart van Antwerpen Centraal van 5 augustus 1941. Spoorwegstempel van Antwerpen Type D naam, streep, dag, maand (Romeins), uur, jaar, naam en nummer in de kleur blauw





J.M

Reisgids van de Belgische Spoorwegen van 5 oktober 1947

15 Antwerpen - Herentals - Turnhout		Mol-Weert		15										
K		3006	3465	3612	3316	3318	3312	3469	3314	3276	3622	3352	3287	3356
0	Antwerpen (C.)	—	—	—	—	—	7.43	—	9.25	—	—	—	—	—
	N. 14													
10	Lier	—	—	6.37	—	8.12	—	9.47	—	—	13.31	—	14.30	
10	Kessel	—	—	5.45	—	8.14	—	9.56	—	—	13.33	—	13.50	
20	Nijlen	—	—	6.51	—	8.21	—	10.2	—	—	13.40	—	13.67	
20	Bouwel	—	—	6.57	—	8.28	—	10.9	—	—	13.47	—	14.4	
20	Herentals	—	—	7.4	—	8.57	—	10.18	—	—	13.56	—	14.13	
	A.	—	—	7.12	—	8.46	—	10.27	—	—	14.5	—	14.22	
0	Herentals	—	—	6.36	—	7.16	—	8.5	—	—	14.7	—	14.19	
0	Lichtaart	—	—	6.46	—	7.27	—	9.16	—	—	14.23	—	14.19	
0	Tielen	—	—	6.51	—	7.31	—	9.20	—	—	14.23	—	14.19	
17	Turnhout	—	—	6.8	—	7.48	—	9.37	—	—	14.44	—	14.22	
	A.	—	—	6.8	—	7.48	—	9.37	—	—	14.44	—	14.22	
0	Herentals	3.50	—	5.56	—	7.25	9.0	—	—	—	11.5	11.56	14.29	15.13
0	Oolen	3.58	—	6.4	—	7.33	9.9	—	—	—	11.13	12.3	14.38	15.22
43	Larum	4.3	—	6.9	—	7.38	9.15	—	—	—	11.19	12.9	14.44	15.28
40	Geel	4.8	—	6.15	—	7.44	9.22	—	—	—	11.24	12.14	14.50	15.34
43	Millegem	4.16	3316	6.22	3306	7.51	9.31	3314	—	—	11.31	12.21	14.59	15.43
	A.	4.22	—	6.28	—	7.57	9.37	—	—	—	11.37	12.27	15.5	15.49
10	Gompel	5.38	—	6.32	—	7.49	—	9.48	—	—	11.39	—	—	—
0	Balen-Wezel	5.43	—	6.42	—	7.59	—	9.53	—	—	11.44	—	—	—
0	Balen (Werkpl.)	5.55	—	6.48	—	7.7	—	10.1	—	—	11.58	—	—	—
0	Lommel (Werkpl.)	5.58	—	6.51	—	7.8	—	10.10	—	—	12.1	—	—	—
0	Lommel	6.4	—	6.58	—	7.8	—	10.16	—	—	12.7	—	—	—
74	Overpelt (Werkpl.)	6.10	—	7.4	—	8.22	—	10.22	—	—	12.13	—	—	—
77	Overpelt (Dorp)	6.15	—	7.9	—	8.27	—	10.27	—	—	12.18	—	—	—
	A.	6.19	—	7.13	—	8.13	—	10.31	—	—	12.22	—	—	—
70	Neerpelt	6.20	—	7.17	—	8.21	—	10.31	—	—	12.25	—	—	—
0	Sint-Huibrechts-Lille	6.28	2011	7.25	—	8.30	—	10.40	2009	—	12.25	—	—	—
	A.	6.35	—	7.32	—	8.37	—	10.47	—	—	12.40	—	—	—
0	Hamont	6.50	7.45	—	—	—	—	—	—	—	11.40	12.56	—	—
2	Budel	6.55	7.50	—	—	—	—	—	—	—	11.45	13.0	—	—
	A.	7.18	8.14	—	—	—	—	—	—	—	12.20	13.2	—	—
12	Weert	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	A.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Antwerpen (C.)	3483	3354	3485	3358	3372	3363	1021	3370	3636	3376	3396	3398	—
	N. 14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	A.	15.45	—	16.36	17.8	17.18	17.50	—	18.9	19.6	21.20	23.10	23.42	—
	Lier	16.12	—	17.2	17.30	17.47	18.7	—	18.36	19.20	21.44	23.28	0.4	—
	Kessel	16.15	—	17.4	17.32	17.49	18.9	18.29	18.46	19.22	21.46	23.30	0.6	—
	Nijlen	16.22	—	17.11	17.33	17.56	18.16	—	18.53	—	21.52	23.36	0.12	—
	Bouwel	16.29	—	17.18	17.46	18.3	18.23	—	19.0	—	21.58	23.42	0.18	—
	Herentals	16.39	—	17.27	17.55	18.11	18.32	—	19.9	—	22.6	23.49	0.25	—
	A.	16.47	—	17.36	18.4	18.20	18.41	18.52	19.18	19.43	22.15	23.57	0.33	—
	Herentals	15.18	16.54	—	—	18.23	—	—	19.20	—	23.69	0.36	—	—
	Lichtaart	15.23	17.5	—	—	18.34	—	—	19.31	—	23.70	0.47	—	—
	Tielen	15.33	17.9	—	—	18.41	—	—	19.38	—	23.71	0.51	—	—
	Turnhout	15.50	17.28	—	—	19.0	—	—	19.57	—	23.72	0.58	—	—
	A.	15.50	17.28	—	—	19.0	—	—	19.57	—	23.72	0.58	—	—
	Herentals	16.53	—	17.40	18.8	—	18.55	—	—	—	19.46	22.17	—	—
	Oolen	17.3	—	17.43	18.17	—	19.4	—	—	—	19.55	22.28	—	—
	Larum	17.14	—	17.55	18.23	—	19.10	—	—	—	20.1	22.31	—	—
	Geel	17.20	—	18.2	18.30	—	19.16	—	—	—	20.7	22.37	—	—
	Millegem	3364	17.29	—	18.11	18.39	—	19.25	3374	—	20.16	22.44	—	—
	A.	17.35	—	18.17	18.45	—	19.31	—	—	—	20.22	22.50	—	—
	Mol	18.20	—	—	—	—	—	—	—	—	19.40	—	—	—
	Gompel	18.25	—	—	—	—	—	—	—	—	19.45	—	—	—
	Balen-Wezel	18.35	—	—	—	—	—	—	—	—	19.55	—	—	—
	Balen (Werkpl.)	18.38	—	—	—	—	—	—	—	—	19.58	—	—	—
	Lommel (Werkpl.)	18.38	—	—	—	—	—	—	—	—	19.58	—	—	—
	Lommel	16.44	—	—	—	—	—	—	—	—	20.4	—	—	—
	Overpelt (Werkpl.)	16.50	—	—	—	—	—	—	—	—	20.10	—	—	—
	Overpelt (Dorp)	16.55	—	—	—	—	—	—	—	—	20.15	—	—	—
	A.	16.59	—	—	—	—	—	—	—	—	20.19	—	—	—
	Neerpelt	17.0	—	—	—	—	—	—	—	—	20.20	—	—	—
	Sint-Huibrechts-Lille	17.8	2023	—	—	—	—	—	—	—	20.28	—	—	—
	A.	17.15	—	—	—	—	—	—	—	—	20.35	—	—	—
	Hamont	17.69	—	—	—	—	—	—	—	—	20.36	—	—	—
	A.	17.69	—	—	—	—	—	—	—	—	20.36	—	—	—
	Budel	17.68	—	—	—	—	—	—	—	—	20.35	—	—	—
	A.	17.68	—	—	—	—	—	—	—	—	20.35	—	—	—
	Weert	18.21	—	—	—	—	—	—	—	—	20.36	—	—	—
	A.	18.21	—	—	—	—	—	—	—	—	20.36	—	—	—

81

Haltes en vertrektijden Lijn 15  
Antwerpen - Herentals - Turnhout  
Moll - Weert



J.M

Treinkaartje van Antwerpen Centraal naar Brussel Noord van 1 mei 1967



J.M

Perronkaartje (5 F) van Antwerpen Centraal

# Mortsel

Mortsel had twee stations. Het station Mortsel – Oude God lag aan de spoorlijn naar Brussel. Het station Mortsel lag aan de spoorlijn van de Grand Central Belge richting Lier – Herentals.



Prentbriefkaart van het station van Mortsel aan de spoorlijn richting Herentals van de Grand Central Belge.

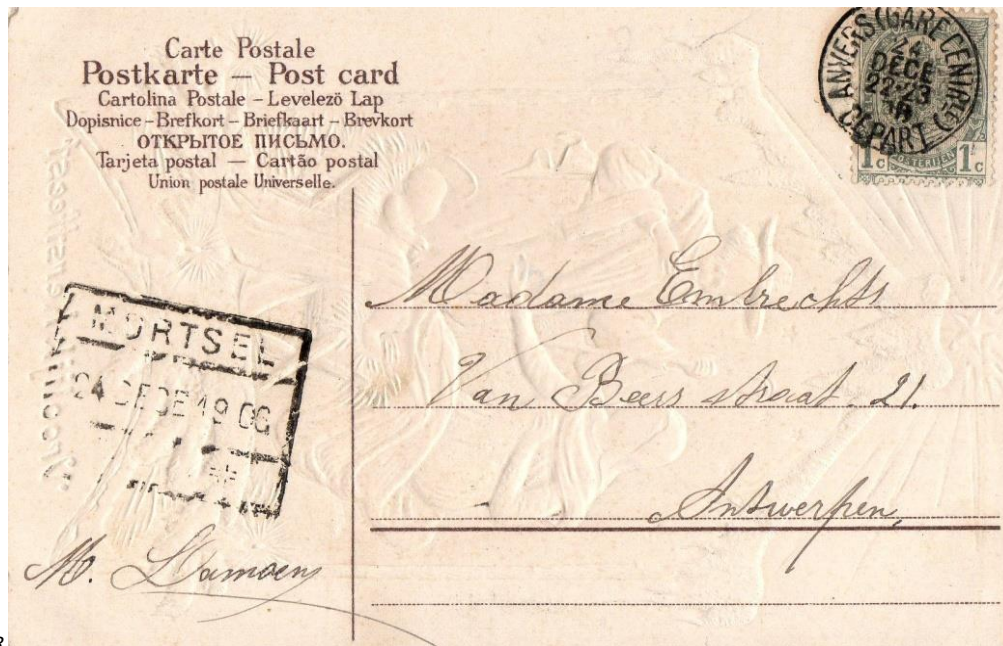


Kaart met de twee spoorlijnen van Mortsel. **Mortsel – Bouchout - Moll** en **Vieux Dieu Mortsel - Brussel**

De Belgische postering maakte al snel gebruik van de spoorlijnen, door met de treinen post en pakketten mee te geven naar de stations die langs deze lijnen lagen. In 1848 zien we de eerste spoorweginvulstempels verschijnen deze werden door de Belgische Staatsspoorwegen en de Private Maatschappijen gebruikt. In deze stempels moest de stationschef bij vertrek en aankomst de naam van het station en de maand de dag en het uur invullen. Deze stempels vindt men ook nog terug op de eerste treinzegels.

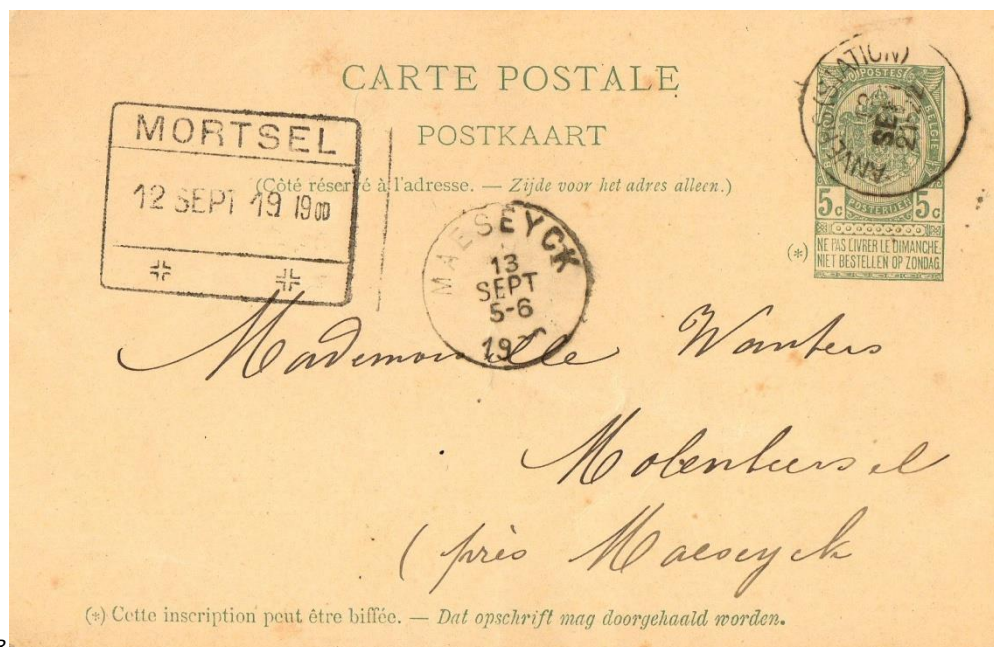
**Algemene opmerking:** Bij de spoorwegstempels vanaf Type C waar het jaartal achteraan staat en voor het jaar het cijfer 19 staat vertrokken de treinen enkel om 19.00 uur 's avonds. Men gaat er vanuit dat de vier cijfers het jaartal aangeven. Voorbeeld: 30 VII 19 41 = 30 dag, VII maand, en 19 41 jaartal, altijd om 19.00 uur verzonden.





P.R

Kerstkaart van Mortsel naar Antwerpen, van 24 december 1906. De kaart is voorzien van het spoorwegstempel van Mortsel **Type C** naam, dag, maand (Arabisch), uur, jaar, en kruisjes. Bij aankomst in Antwerpen is het aankomststempel Anvers (Gare Central) geplaatst. De afstempeling Mortsel is gebruikt als stationsnaamstempel. De kaart werd in de stationsbrievenbus gedeponeerd en op het station afgestempeld (normaal met een griffe / stationsnaamstempel) waarna hij met de trein naar de eerstvolgende halte met een stationspostkantoor ging en daar werd afgestempeld. Vandaar uit ging hij naar zijn bestemming.



P.R

Briefkaart van Mortsel via Anvers (station) en Maeseyck naar Molenbeersel van 12 september 1900. Spoorwegstempel **Type C** naam, dag, maand (Arabisch), uur, HEEL jaartal, en kruisjes van Mortsel. Bij aankomst plaatste Maeseyck zijn aankomststempel van 13 september 1900. Ook hier is het spoorwegstempel Mortsel gebruikt in plaats van het stationsnaamstempel.



P.R

Spoorwegstempel van Mortsel **Type E** naam, dag, maand (Romeins), uur, jaar en nummer van 21 juli 1939.



P.R

Spoorwegstempel van Mortsel **Type E** naam en nummer, dag (streep onder dag), maand (Romeins),uur, jaar, en kruisjes van 30 juli 1941. (zegel: uitgifte 1941, gewijzigde kleur, violet)



P.R

Spoorwegstempel van Mortsel **Type D** naam, dag, maand (Romeins), jaar, uur en nummer van 10 februari 1947.



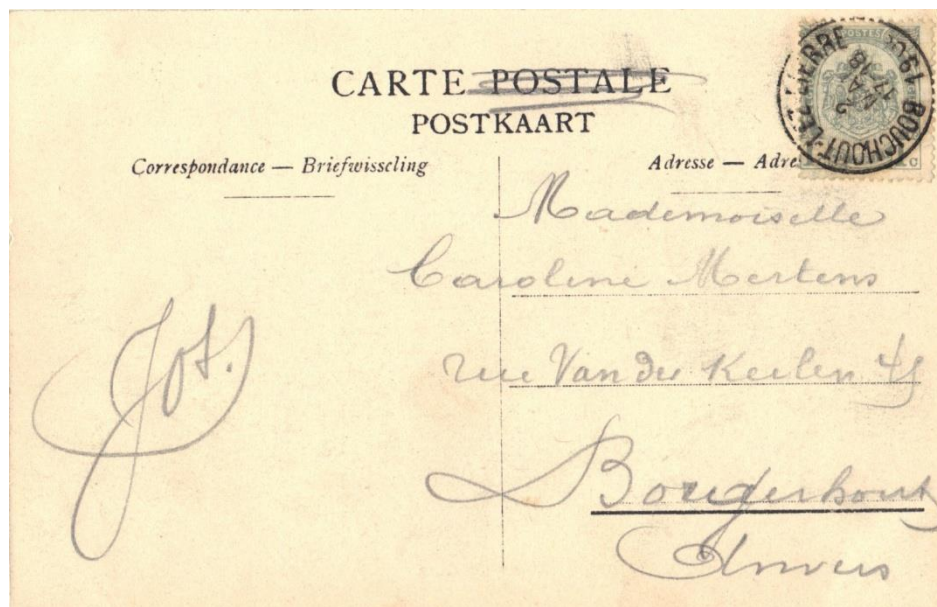
# Boechout

Na Mortsel komen we aan op het station Boechout. Het station Boechout is in juni 1864 geopend. Het is in oktober 1987 gesloten. Het is nu een onbemand spoorwegstation.



J.M

Prentbriefkaart van het station van Bouchout.



Achterzijde van de lokale prentbriefkaart van 2 mei 1908 met het enkelcirkelstempel Bouchout Lez Lierre.



R.G

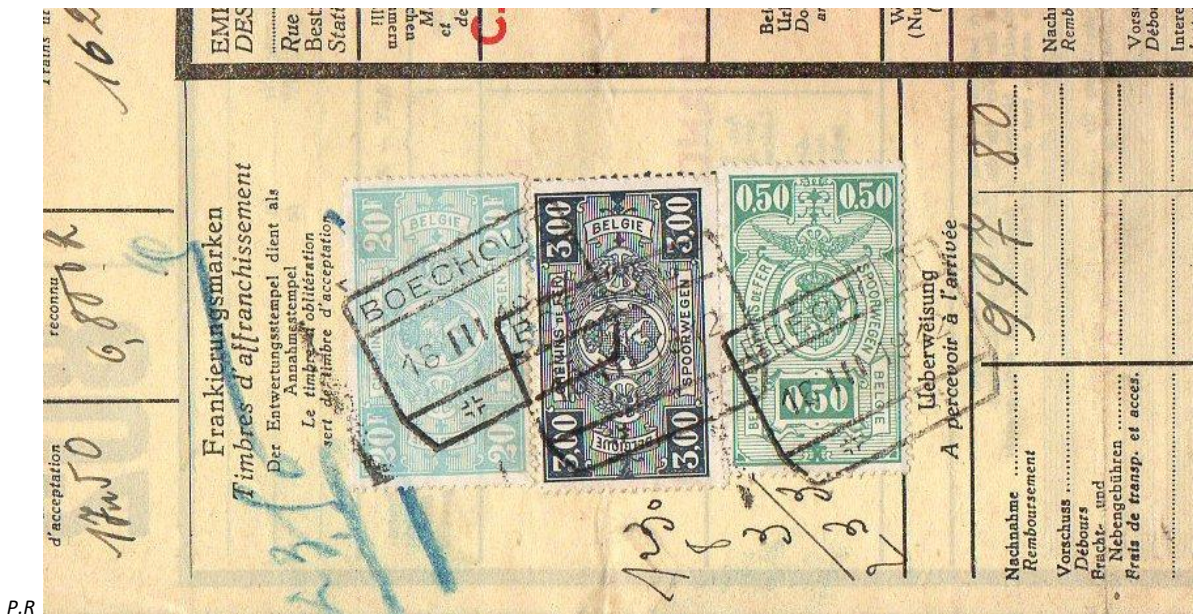
Spoorwegstempel van Bouchout van de privélijn van de Grand Central Belge van 3 maart 1891. In het stempel is het jaartal met inkt ingevuld. **Rechthoek met afgeronde hoeken**, naam (G.C.B.), streep, dag, maand (Arabisch), ??, streep, met inkt ingevuld jaartal en naam.



P.R

Spoorwegstempel van Bouchout van ?6 april 1904. **Type C** naam, dag, maand (Arabisch), uur, jaar (drie cijfers) en kruisjes.





P.R

Fragment vervoerbewijs / pakketkaart uit Boechout van 16 maart 1942.  
 Spoorwegstempel **Type D** naam, dag, maand (Romeins), uur, jaar, en kruisjes van Bouchout van 16 maart 1942



P.R

Voorzijde kaart van Boechout naar Antwerpen, van 1 december 1954.



Achterzijde kaart

Kaart van de Belgische Spoorwegen voor het aanvragen van een nieuw (6<sup>e</sup>) boekje bij de geneeskundige dienst van de spoorwegen. De aanvrager woont in Boechout en is Sectiechef bij de spoorwegen. De kaart is verzonden naar de Eerste Geneesheer van het Gewestelijk centrum te Antwerpen.

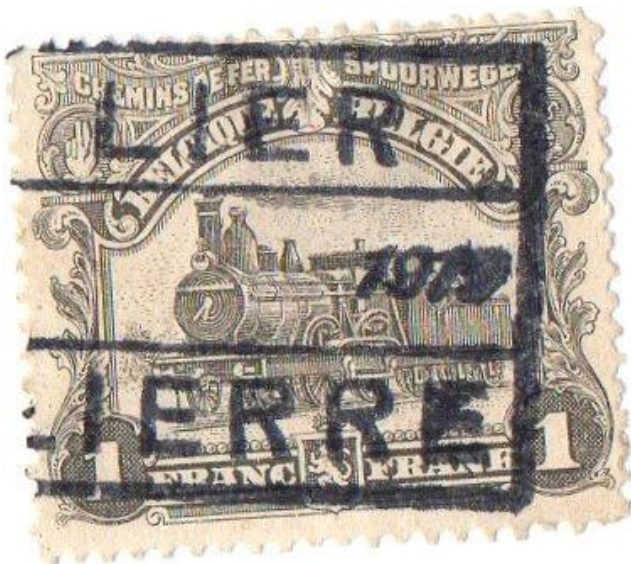


## Lier

Na Boechout is de volgende stop Lier. Toen de spoorlijn Antwerpen via Lier naar Herentals in april 1855 werd geopend had Lier nog geen station. Het station kwam er pas in 1860 - 1861. Het station is een ontwerp van Auguste Payen jr. En heeft twee verdiepingen.



*Prentbriefkaart van het station van Lier met de telegraaf installatie op het dak van het station.*



P.R

*NOOD spoorwegstempel van Lier uit 1919. **Type C** naam (Ned.) jaartal en naam (Frans). Er zijn stempels bekend met inkt geschreven dag en maand.*

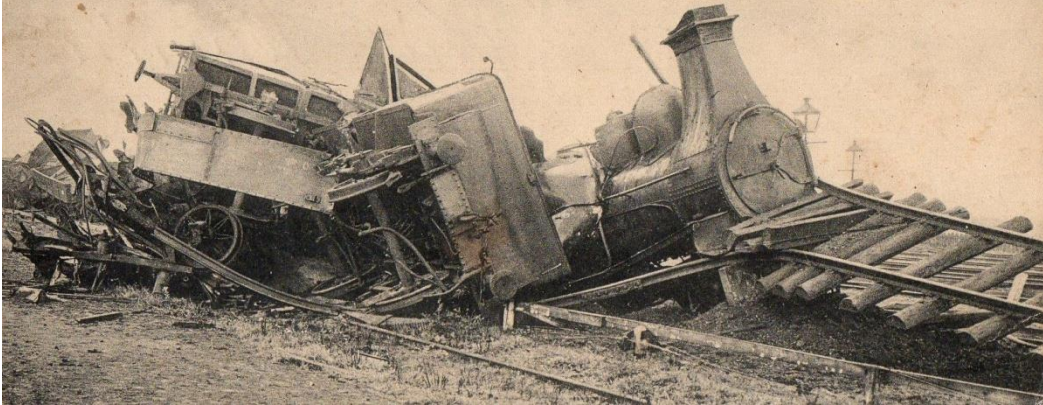


P.R

*Penning station van Lier  
1860 - 1985*

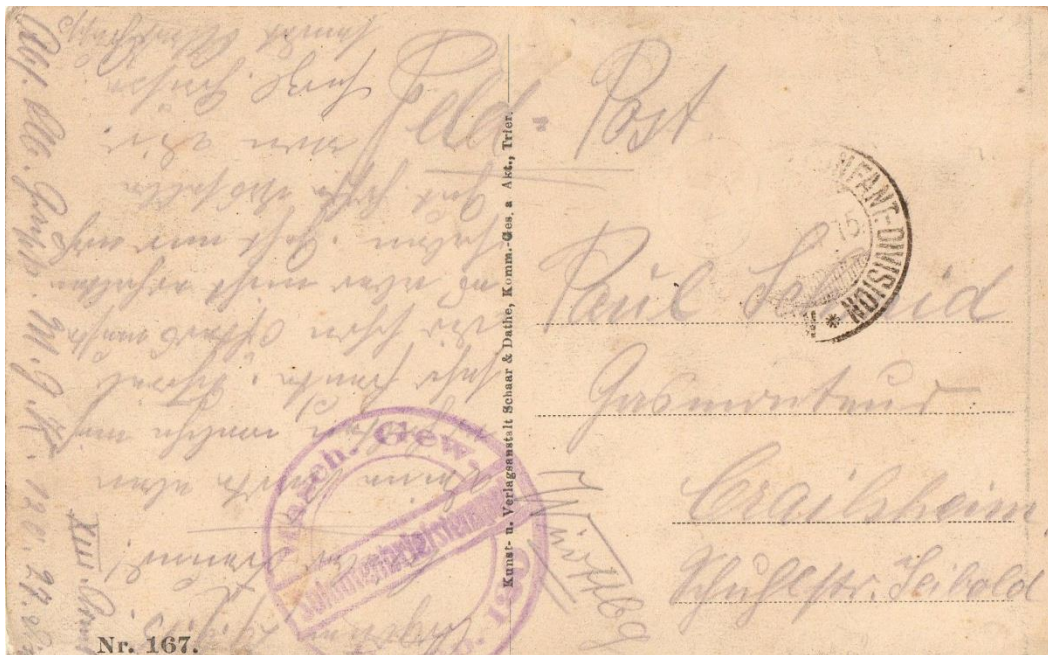


Belgischer Leerzug der deutsche Truppentransporte gefährden sollte im Bahnhof Lier, durch deutsche Eisenbahner zum Entgleisen gebracht.



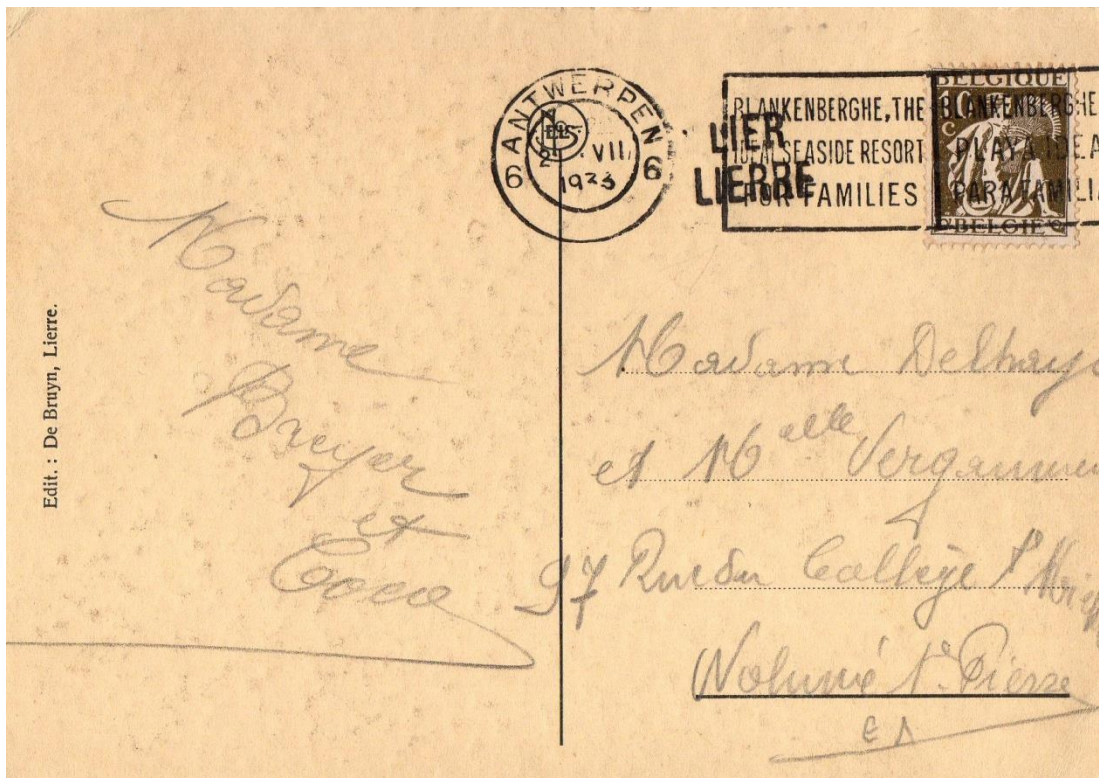
P.R

Prentbriefkaart van het spoorwegemplacement van Lier tijdens de Eerste Wereldoorlog met een door de Duitsers opgeblazen locomotief en wagons.



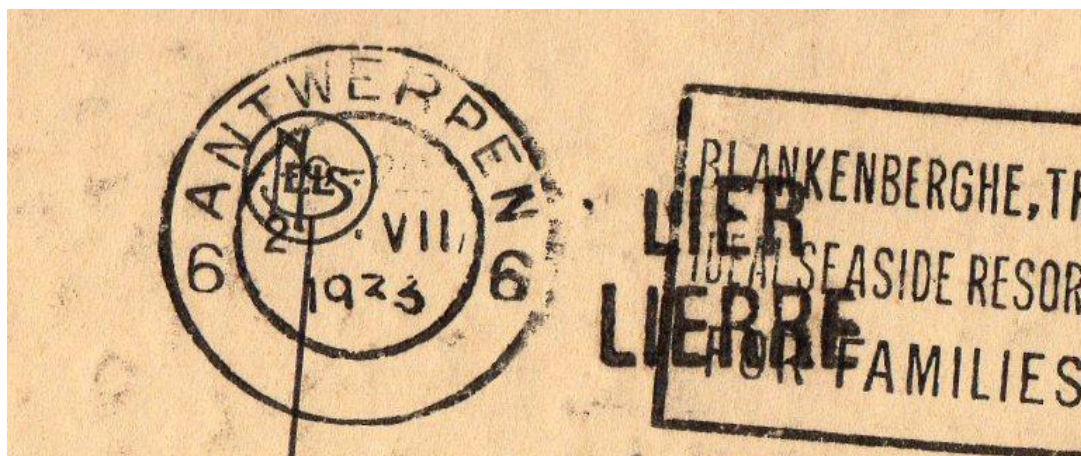
Achterzijde van de veldpostprentbriefkaart van 29 september 1915 naar Crailsheim (Baden - Württemberg) in Duitsland





P.R

Prentbriefkaart van Lier via Antwerpen naar Sint – Pieters – Woluwe van 2 juli 1933. De prentbriefkaart is op het station van Lier afgegeven of in de stationsbrievenbus gedeponereerd, en daar is het stationsnaamstempel van **LIER - LIERRE** geplaatst.



Stationsnaamstempel tweetalig Nederlands en Frans **LIER – LIERRE** van het station van Lier



FLD

441

DC 1985

**BOST**

Etiquettes  
29  
Etiketten  
Zettel

Lotissement  
Leitungsweg

Destination — Bestemming — Bestimmungsort : .....

Destinataire — Bestemming — Empfänger :  
Korporaal Pullentops 1<sup>e</sup> Luchtvaartregiment  
1<sup>e</sup> B. Luchtvaartregiment  
2<sup>e</sup> Escadille Goedsenhoven Tienen

via .....  
über .....

Remboursement — Terugbetaling — Nachnahme

Fr. ..... Ct. ....

Compte chèques post. n<sup>o</sup> .....  
Postcheckrekening nr .....  
Postcheckkonto Nr .....

Valeur déclarée - Aangegeven waarde - Wertangabe

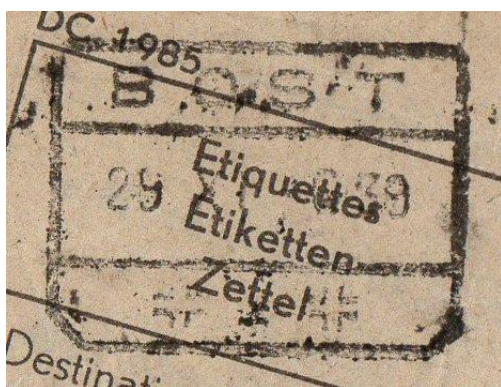
Fr. ..... Kg. 30

Expéditeur — Afzender — Absender :  
D. Gylman Lier 82

Colis reçu :  
Collo ontvangen :  
Kollo empfangen :  
le ..... à .....  
den ..... om .....  
am ..... um .....

P.R.

Fragment van een vervoerbewijs / pakketkaart naar korporaal Pullentops 1<sup>e</sup> luchtvaartregiment te Goedsenhoven bij Tienen in Vlaams – Brabant van 28 november 1939. Het vliegveld is in september 1922 geopend. Bij de inval van de Duitsers op 10 mei 1940 is het vliegveld aangevallen en gebombardeerd. Tarief: 3 Belg. fr. volgens de dienstnota nr. 35 van 1 september 1939. Vanaf 2 september 1939 zal de vracht van de postcolli tot 5 kg geadresseerd aan de militairen, tijdelijk éénvormig vastgesteld zijn op 3 fr. zonder rekening te houden met het gewicht.



Spoorwegstempel van Bost bij Tienen van 29 november 1939. Geplaatst als aankomststempel. **Type E** naam, dag, maand (Romeins), jaar en kruisjes.



Spoorwegstempel van Lier van 28 november 1939. **Type D** naam, dag, maand (Romeins), streep, uur en jaar.





P.R

Spoorwegstempel Lier (groot) van 27 mei 1942. **Type D** naam, dag, maand (Romeins),uur, jaar en nummer.



P.R

Spoorwegstempel Lier van 14 augustus 1944. **Type D** naam, dag, maand (Romeins),uur en jaar. Het onderste segment is geschraapt, eentalig Nederlands.



P.R

Spoorwegstempel Lier (klein) van 18 mei 1929. **Type D** naam (Ned.), dag, maand (Romeins),uur, jaar, naam (Frans) en nummer.



## Kessel - Lier

Vanuit Lier lopen we het station van Kessel – Lier binnen. Het station van Kessel - Lier is op 1 maart 1894 geopend. Het gebouw was van het type 1893 en werd in 1896 gebouwd.



J.M



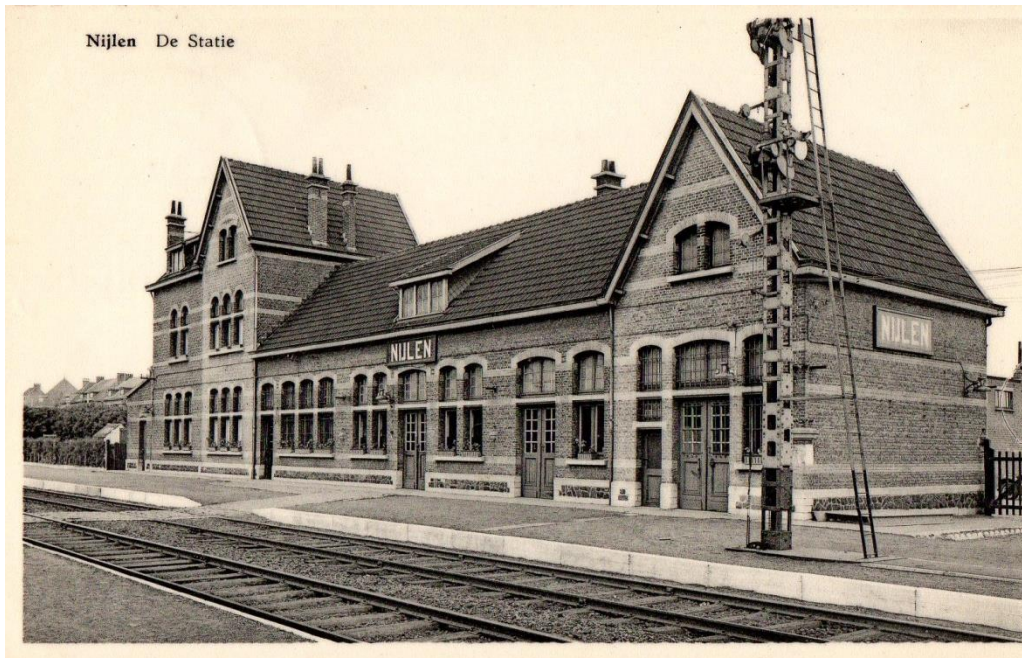
*Prentbriefkaart van het station van Kessel – Lier.*



*Fragment vervoerbewijs/pakketkaart van Kessel naar Neerpelt van 14 april 1943. Spoorwegstempel Kessel van het **Type E** naam, dag, maand (Romeins), uur, jaar en kruisjes. En spoorwegstempel **Type D** naam, dag, maand (Romeins), uur, jaar en nummer van Neerpelt 14 april 1943. Geplaatst als aankomststempel.*

# Nijlen

Vanuit Kessel - Lier gaan we naar het station van Nijlen. Het station is in april 1855 geopend en in december 1984 gesloten voor goederen. In 1938 kreeg Nijlen een nieuw station, dit stationsgebouw is door de NMBS in 2017 te koop aangeboden voor 199.000,- Euro.



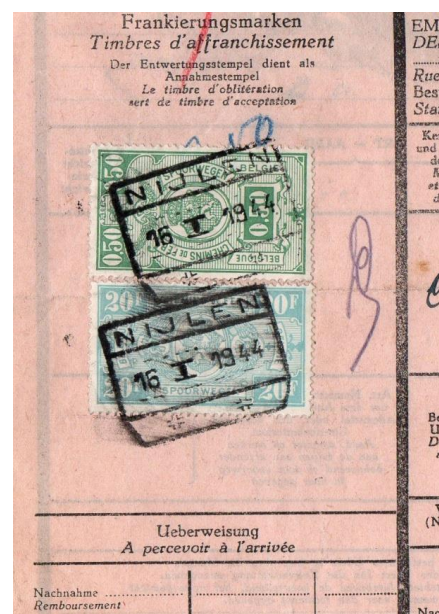
J.M

Prentbriefkaart van het station van Nijlen uit 1938.



R.G

Spoorwegstempel van de privélijn Grand Central Belge met het **invulstempel van Nijlen**.



P.R

Fragment van een vervoersbewijs / pakket van het Station Nijlen van 6 januari 1944. Spoorwegstempel **Type D** naam, dag, maand (Romeins),uur, jaar en kruisjes.



## Bouwel

Vanuit Nijlen komen we aan op het station van Bouwel. Het is op 23 april 1855 geopend, en het is in 2017 een onbemand spoorwegstation / stopplaats.



J.M

*Prentbriefkaart van rond 1930 van het station van Bouwel. Tussen de sporen staat August Schijvers. Achter hem staat op het perron de onderstationschef Carolus Cambré*



P.R

*Spoorwegstempel van Bouwel 23 maart 1904. **Type C** naam, dag, maand (Arabisch),uur, jaar en kruisjes.*



P.R

Spoorwegstempel van Bouwel van 25 november 1915. **Type D** naam en nummer, dag, maand (Arabisch),uur, jaar en kruisjes. De treinzegel was buiten gebruik op 1 januari 1916.



P.R

Spoorwegstempel van Bouwel van 25 maart 1940. In het stempel is de datum handmatig aangepast naar 27 maart 8,20 uur. Of is het de aankomstdatum? **Type D** naam,dag, maand (Romeins), streep, uur, jaar en kruisjes.





P.R

Fragment van een vervoerbewijs / pakketkaart van Bouwel naar Brussel van 18 januari 1938.  
 Spoorwegstempel **Type D** naam, dag, maand (Romeins), uur, jaar en kruisjes van Bouwel.



P.R

In 1950 breekt er een stuk uit de bovenzijde van de middelste balk van het stempel van Bouwel.  
 Spoorwegstempel **Type D** naam, dag, maand (Romeins), uur, jaar en kruisjes.