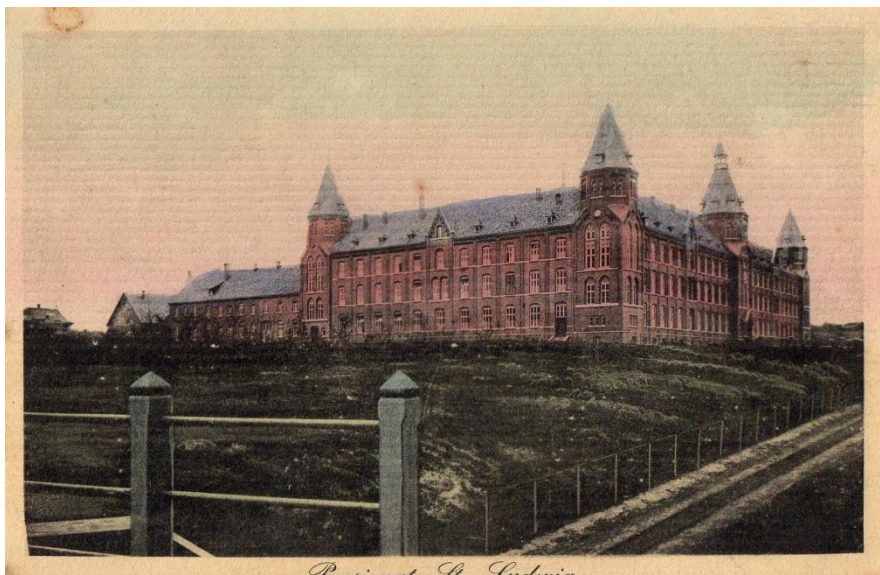
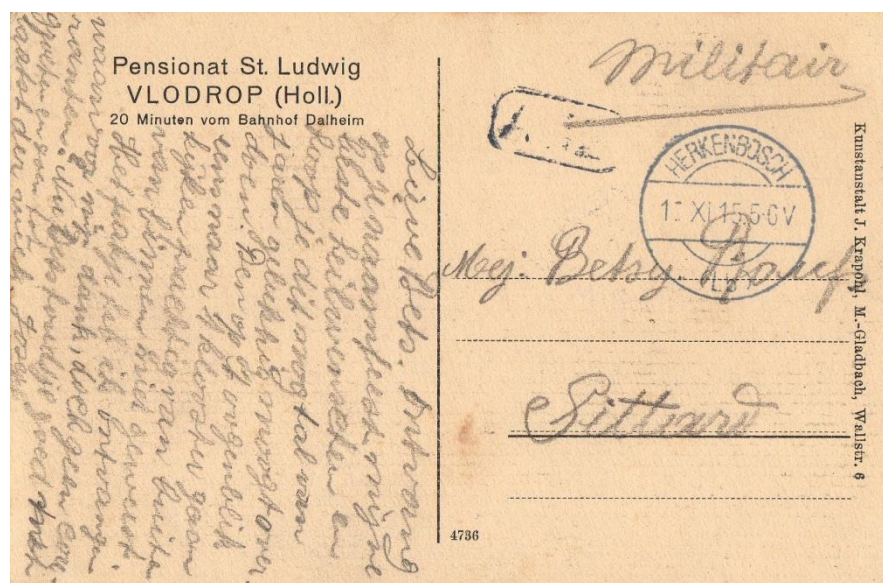




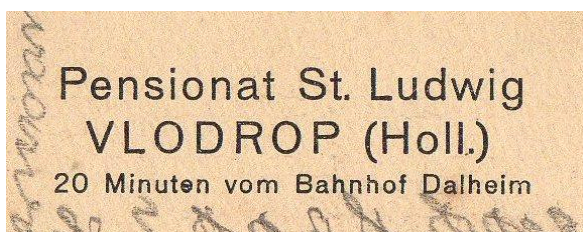
J.M

Pensionat St. Ludwig

Prentbriefkaart van het Pensionaat / klooster St. Ludwig van 1? November 1915. Rechts zien we het smalspoor naar het klooster. De kaart is door de militair vanuit Vlodrop waar hij op bezoek was meegenomen naar Herkenbosch en daar op de bus gedaan.



Achterzijde van de prentbriefkaart van het Pensionaat St. Ludwig.



Links boven op de prentbriefkaart staat Pensionat St. Ludwig VLODROP (Holl.) 20 Minuten vom Bahnhof Dalheim (Het was een Duitse kloosterorde)



Briefkaart van Vlodrop naar Rheydt in Duitsland van 7 oktober 1924.

Tarief: 7½ cent. Briefkaart Duitsland GRENSTARIEF volgens de tarieflijst van 1 maart 1921.

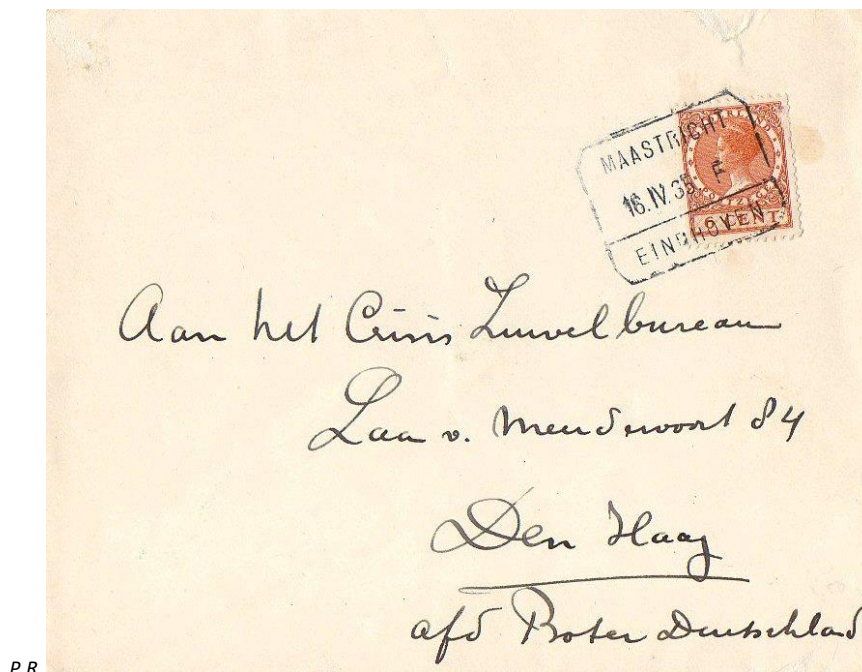
De briefkaart is gefrankeerd volgens de tarieflijst buitenland van 1 maart 1921. Het tarief was in die periode 12½ cent. Er is dus 5 cent teveel betaald.

Voor het postaal grensverkeer in 1924 met België en Duitsland geldt een verlaagd brief - en briefkaarttarief als de postkantoren in een rechte lijn (hemelsbreed) minder dan 30 Nederlandse mijlen / km van elkaar liggen. In de Eerste Wereldoorlog wordt het grenstarief met België opgeheven (Dienstorder 324). De post wordt niet meer direct tussen de grenskantoren uitgewisseld maar gaat via het kantoor Utrecht en de Duitse censuurkantoren Emmerich of Aken naar zijn bestemming. Vanaf 15 januari 1919 geldt het verlaagd grenstarief met België weer.

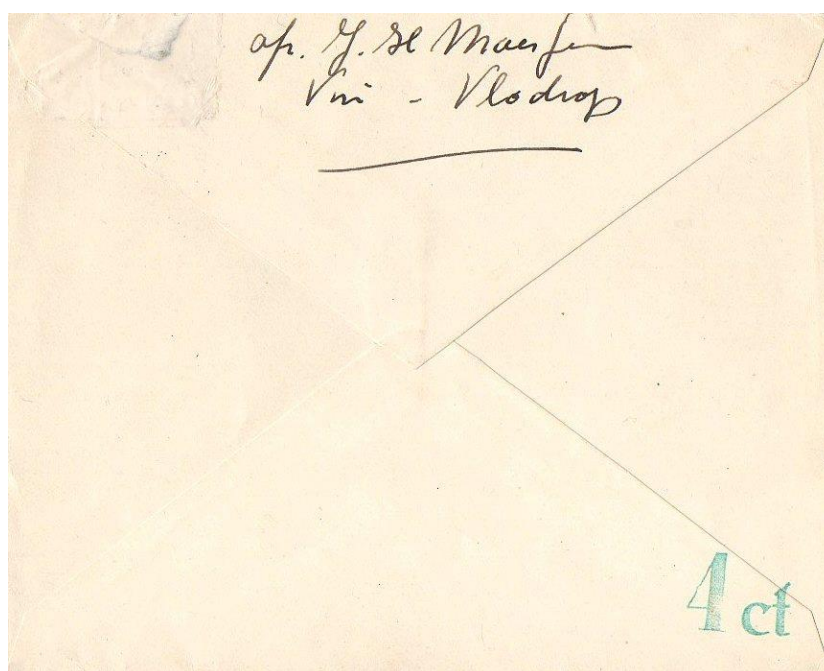
Het grenstarief met Duitsland wordt in 1851 bij Circulaire 435 geïntroduceerd.

Art 21.

Port der lokale brieven. Met afwijking van hetgeen hierboven bij art. 10, omtrent de splitsing van het port in een Nederlandsch en in een buitenlandsch aandeel bepaald is, worden de zoogenaamde locale brieven, dat is de brieven die tusschen twee tot elkander in regtstreeksche betrekking staande, en tevens op eenen korten afstand van elkander gelegene grenskantoren, of andere daarmede gelijkgestelde grenspunten, gewisseld worden, belast met een ondeelbaar port, hetwelk in de Nederlanden tegen 5 cents, en in Pruissen tegen 1 zilvergrosse berekend wordt. Dit port wordt in zijn geheel genoten en behouden door de Post-Administratie van het land waar de betaling geschiedt; te weten wegens de gefrankeerde brieven door de Administratie waaronder de plaats van afzending, en wegens de ongefrankeerde brieven door die waaronder de plaats van bestemming der brieven behoort.



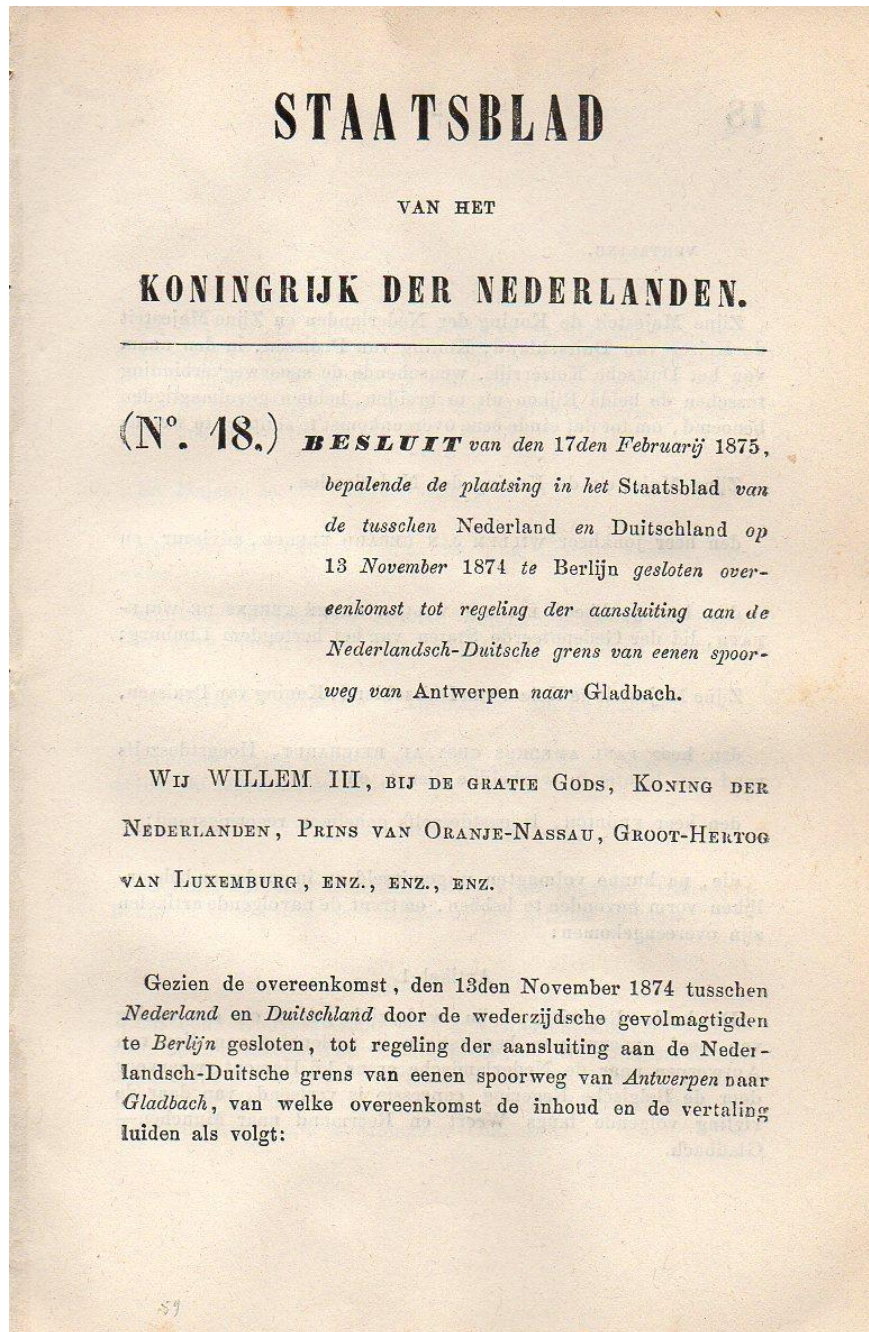
Brief van Vlodrop via Roermond naar Den Haag van 16 april 1935. De brief is afgegeven op het station van Roermond en is daar met de trein van Maastricht naar Eindhoven meegegaan naar Den Haag. De brief is in de trein afgestempeld met het treinblokstempel MAASTRICHT 16.IV.35.F EINDHOVEN (F= 6^e trein).



Achterzijde van de brief. Rechts staat de 4 cent portstempel van het postkantoor van Roermond. Alleen het postkantoor van Roermond gebruikte dit soort portstempels, en plaatste het stempel op de voorzijde van het poststuk. Het tarief voor een brief 1^e gewichtsgroep in 1935 interlokaal was 6 cent. 2^e gewichtsgroep was 12 cent. Waarom er 4 cent port is geheven als het al port is, is mij onbekend. Er zijn ook brieven bekend naar Den Haag met de 2 cent portstempel. Ook bij deze brieven was niet te verklaren waarom het portstempel op de achterzijde was geplaatst. Het is wel vreemd dat het brieven zijn naar Den Haag. Zijn deze stempels misschien in Den Haag door een postzegelhandelaar als herkenning van zijn verkochte poststukken geplaatst ?

DALHEIM

Vanuit Vlodrop verlaten we Nederland en stomen we Duitsland binnen naar station Dalheim. Het station is geopend in 1879. Het station ligt nu (2017) aan de lijn Rheydt – Dalheim. Deze lijn doet dienst als perronspoor. Naast het perronspoor ligt er nog altijd de IJzeren Rijn, dat spoor geeft nog altijd verbinding met Nederland. De NAVO betaalt de DB voor het openhouden van deze spoorlijn. In geval van oorlog eist de NAVO dat het spoor weer in gebruik kan worden genomen.



P.R

Staatsblad van het Koninkrijk Der Nederlanden van den 17den Februarij 1875, bepalende de plaatsing in het staatsblad van de tusschen Nederland en Duitschland op 13 November 1874 te Berlijn gesloten overeenkomst tot regeling der aansluiting aan de Nederlandsch – Duitsche grens van eenen spoorweg van Antwerpen naar Gladbach.

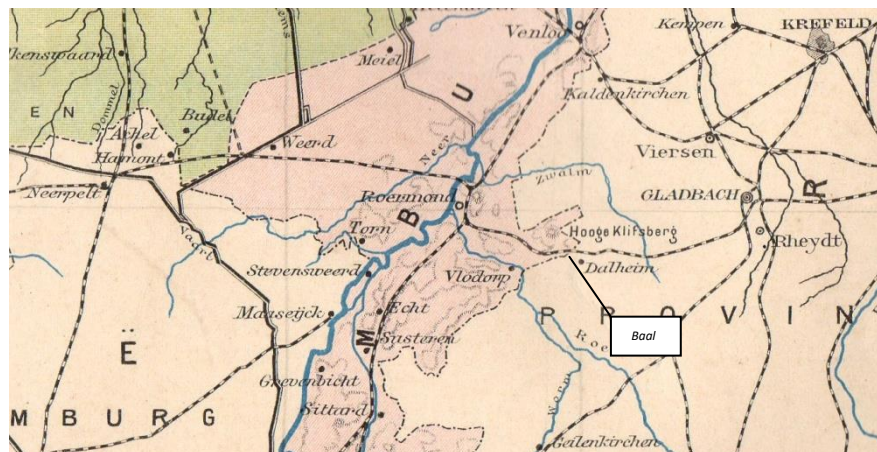
Het station van Dalheim had twee lijnen. De spoorlijn naar Baal (Duitsland) en de IJzeren Rijn richting Mönchengladbach.



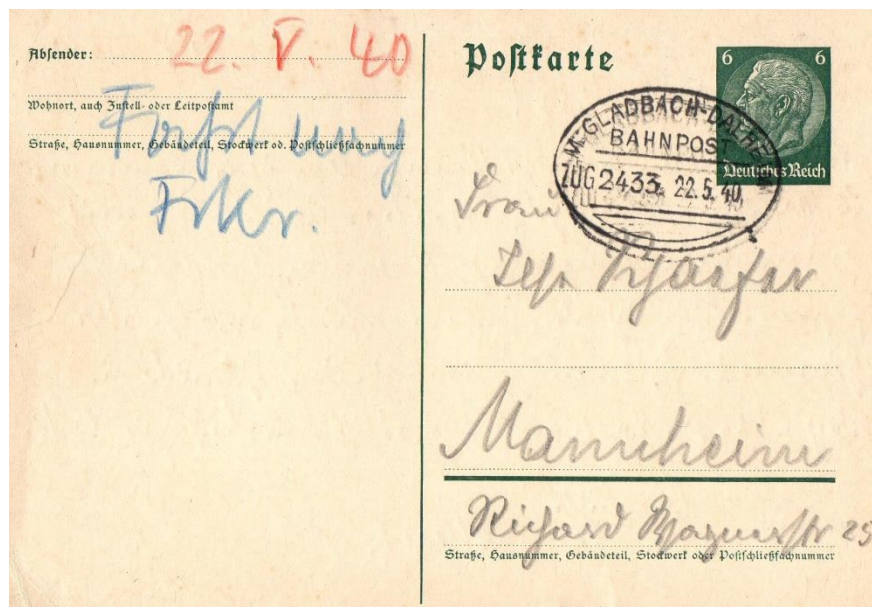
J.M



prentbriefkaart van het station Dalheim rond 1890. Later is er een perronoverkapping aan de spoorzijde aangebracht.

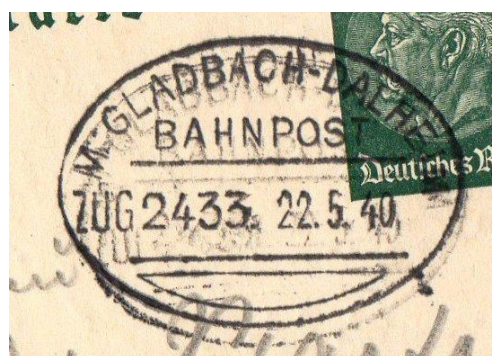


Bahnpoststempel BAAL – DALHEIM ZUG 913 -9.8.22



P.R

Briefkaart van Dalheim naar Mannheim van 22 mei 1940 met het trein (Bahn) stempel M. Gladbach - Dalheim



Bahnpoststempel M.Gadbach – Dalheim
BAHNPOST ZUG 2433. 22.5.40.



J.M

Briefkaart / Postkarte van Dalheim (kreis Heinsberg) naar Zweibrücken van 18 april 1885.

WEGBERG

Het is maar een kort stukje treinen van Dalheim naar het station van Wegberg. Ook dit station is in 1879 geopend.

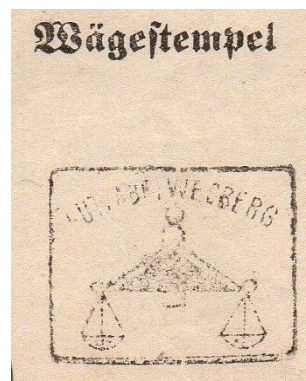
P.R

Frachtbrief voor 91 balen linnen vanaf het station Wegberg van 3 juli 1907 naar station Waiblingen in Baden – Württemberg bestemd voor de Firma Frits Mayer.



Stationstempel van het station van Wegberg
Stempel der Versandstation

WEGBERG
-3. JUL Nm
Nr. -----



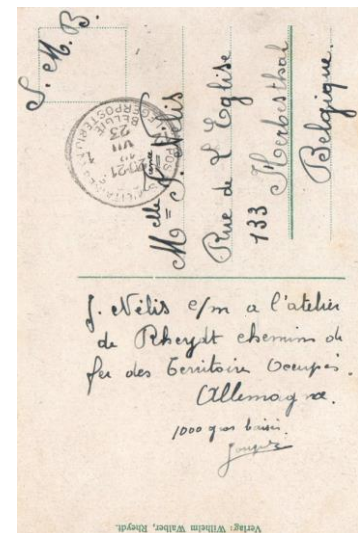
Weegstempel van station Wegberg

RHEYDT

We verlaten Wegberg en gaan op weg naar Rheydt. De spoorlijn IJzeren Rijn is in december 1878 geopend voor goederenverkeer en begin 1879 voor reizigersverkeer. De spoorlijn is aangelegd door de Pruisische Staatseisenbahnen.

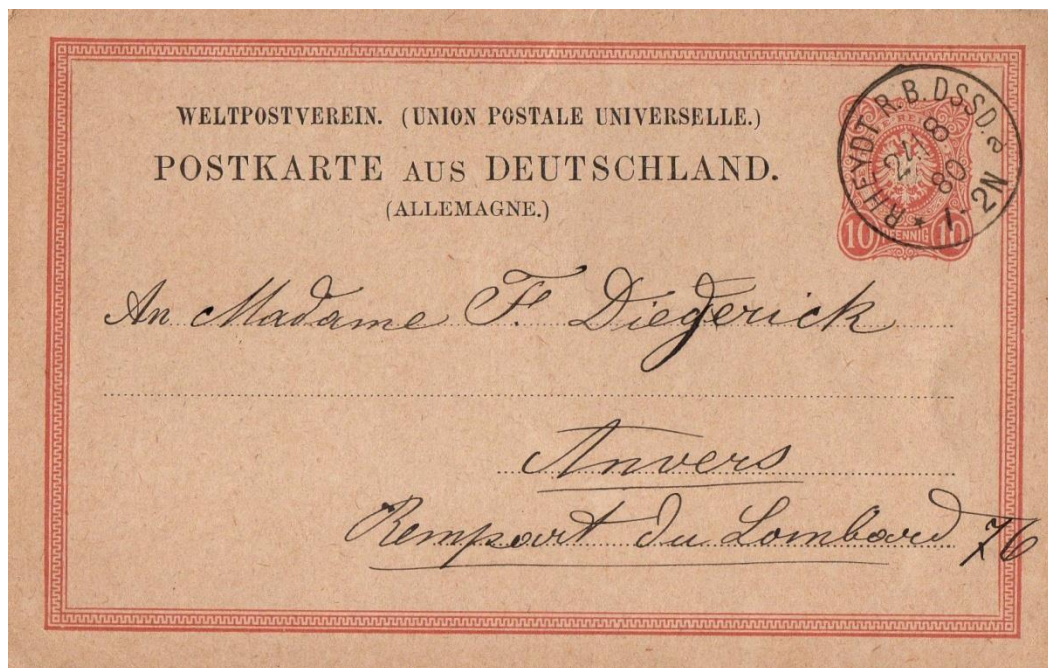


Station / Bahnhof van Rheydt rond 1890



Prentbriefkaart van Rheydt naar Herbesthal (in de Belgische Duitstalige Oostkantons) van 12 augustus 1923. Achterzijde van de prentbriefkaart van de Belgische militair J. Nèlis gelegerd op of bij het nieuwe station van Rheydt.

Op 7 augustus 1914 werd tijdelijke portvrijdom verleend voor brieven, briefkaarten en prentbriefkaarten verzonden of gericht aan de Belgische militairen van alle rangen te velden. De tijdelijke portvrijdom werd pas 5 jaar later op 1 oktober 1919 afgeschaft voor militairen te velde, en 7 jaar later op 30 september 1926 voor het bezettingsleger in Duitsland.



Briefkaart van station Rheydt naar Antwerpen van 24 augustus 1880. Stationsstempel * Rheydt R.B. DSSD. a



Stationsstempel van Rheydt 24 augustus 1880 a 1 – 2 N

MÖNCHENGLADBACH

Vanuit Rheydt stomen we op naar onze eindbestemming het centraal station van Mönchengladbach. We hebben in totaal 4½ uur in de trein gezeten op onze treinreis van Antwerpen naar Mönchengladbach.



J.M

Prentbriefkaart van Mönchengladbach – Bahnhof van 1909.



Prentbriefkaart Mönchengladbach – Bahnhofshallen naar Sittard van 14 juli 1911



J.M



Achterzijde van een prentbriefkaart van Mönchengladbach naar Eschweiler van 5 september 1904 met het trein (Bahn) stempel M.Gladbach - Dalheim.

De spoorlijn Eindhoven – Weert

Rond 1800 ontstaat er in Engeland in de mijnbouw behoefte aan hulpmiddelen voor het vervoer van kolen, tinertsen en leisteen, deze werden in manden op de rug vervoerd. Men is voor het vervoer karretjes gaan gebruiken die over houten rails reden. Deze karretjes werden door mankracht en later met paarden verplaatst. Dit was de geboorte van de spoorlijn. Het gebruik van rails zorgde voor een lagere weerstand. Later is men gietijzeren rails gaan gebruiken. Alleen was het gietijzer niet bestand tegen het gewicht en het stoten van de karretjes. Men is de gietijzeren rails gaan vervangen door gewalste stalen rails. In deze periode is ook de stoommachine uitgevonden en men is deze gaan gebruiken voor het vervoer in de mijnen en daar buiten. In 1825 krijgt Engeland zijn eerste spoorlijn de Stockton and Darlington Railway. Dit was een verbinding om de kolen van de mijnen naar de haven te vervoeren. Voor dit vervoer werd een machine gebruikt die liep op stoom. De stoomlocomotief was geboren. Deze goederenlijn was een groot succes en men is deze lijn ook gaan gebruiken voor het vervoer van personen. Deze spoorlijn was het begin van een niet meer te stoppen aanleg en gebruik van spoorlijnen wereldwijd. Op het vasteland van Europa was België het eerste land dat een spoorlijn liet aanleggen en wel in mei 1835. Spoorlijnen waren vooral belangrijk voor landen die niet beschikten over waterwegen voor het vervoer van personen en goederen. Omdat Nederland die waterwegen wel had duurde het tot september 1839 voordat er in Nederland de eerste trein liep van Amsterdam naar Haarlem. Deze lijn is tussen 1842 en 1847 verlengd via Leiden en Den Haag naar Rotterdam. In 1843 kreeg Amsterdam een verbinding met Utrecht en in 1845 werd deze lijn verlengd naar Arnhem. In 1853 kreeg Nederland zijn eerste internationale spoorlijn Aken – Maastricht. Een jaar later werd de lijn Roosendaal naar Antwerpen in gebruik genomen. De spoorlijnen die voor Weert van belang waren, waren de lijnen Utrecht – Eindhoven en de lijn Eindhoven via Venlo en Roermond naar Maastricht. Men kon nu vanuit Weert per koets of kar personen en goederen naar Eindhoven en Roermond brengen, en van daaruit kon men verder reizen en kon men de te vervoeren goederen afgeven op de stations. Bij de opening van de IJzeren Rijn in 1879 werd het voor de reizigers en goederen die via Roermond reisden makkelijker men kon nu in Weert opstappen of zijn goederen meegeven. Alleen de verbinding met Eindhoven bleef een probleem. Men moest nog steeds via Roermond naar Holland. Toen in 1872 bekend werd dat er plannen waren om een spoorlijn aan te leggen vanuit Gulik in Duitsland via Roermond naar Eindhoven zijn een aantal steden en gemeente in Limburg en Noord – Brabant in de pen gekropen en hebben bij de minister in Den Haag er op aangedrongen deze spoorlijn over Roermond via Weert, Maarheeze, Sterksel en Geldrop naar Eindhoven te laten lopen. Vooral Weert en Geldrop hebben alles uit de kast gehaald om de spoorlijn over deze steden te laten lopen. De argumenten waren dat vooral de industrie hier baat bij zou hebben. De omliggende textiel steden Tilburg, Boxtel en Helmond waren hier niet blij mee. Men was bang voor concurrentie. Omdat België de IJzeren Rijn aan het aanleggen was, is in 1875 de aanleg van de spoorlijn Eindhoven naar Limburg bij het ministerie van de planning gehaald. Het probleem van het transport van steenkool uit Zuid – Limburg naar Noord – Brabant, Zeeland en Holland bleef echter bestaan. Men wilde van wegen de douaneformaliteiten geen gebruik maken van het vervoer via de IJzeren Rijn. In de volgende jaren zijn diverse plannen ingediend voor spoorlijnen vanuit de mijnstreek in Zuid – Limburg via Eindhoven naar Holland. In 1880 word er een concessieaanvraag gedaan voor de spoorlijn Eindhoven via Geldrop, Sterksel, Maarheeze – Leende naar Weert. Alleen de financiën waren een groot probleem. Door de uitbreiding van de steenkool winning komt er rond 1900 schot in de zaak. Er worden diverse nieuwe mijnen geopend, en er komt een onderzoek naar de noodzaak van een nieuwe spoorlijn. In 1904 komt er een overeenkomst met het ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid en de Maatschappij tot Exploitatie van Staats Spoorwegen voor de aanleg van een spoorweg van Weert naar Eindhoven. De spoorweg zal lopen vanuit Weert naar Maarheeze, Sterksel, Heeze, en Geldrop naar Eindhoven met aansluiting op de spoorlijn Eindhoven - Venlo. Men kan nu plannen maken en gronden aankopen voor de aanleg van de spoorlijn.

STAATSBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN.

(N^o. 1.)

W E T van den 2den Januari 1905, houdende bekrachtiging van eene overeenkomst met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen betreffende den aanleg en de exploitatie van een spoorweg van Eindhoven naar Weert

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, saluut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat de met Onze machtiging door Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Financiën onder dagteekening van 20 Februari 1904 met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen gesloten overeenkomst betreffende den aanleg en de exploitatie van den spoorweg van *Weert* naar *Eindhoven*, bij de wet behoort te worden bekrachtigd;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

Wordt bekrachtigd de in afschrift bij deze wet gevoegde overeenkomst betreffende den aanleg en de exploitatie van den spoorweg van *Weert* naar *Eindhoven*, door Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Financiën als daartoe door Ons gemachtigd onder dagteekening van 20 Februari 1904 met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen gesloten.

Artikel 2.

De overeenkomst, in artikel 1 dezer wet aangehaald, is slechts onderworpen aan het zegelrecht naar de oppervlakte van het papier en met alle uit haar voortvloeiende akten vrij van het recht van registratie.

P.R

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden. No 1 Wet van den 2den Januari 1905, houdende bekrachtiging van eene overeenkomst met de Maatschappij tot Exploitatie van Spoorwegen betreffende den aanleg en exploitatie van een spoorweg van Eindhoven naar Weert.

1
2
Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te 's Gravenhage, den 2den Januari 1905.

WILHELMINA.

*De Minister van Waterstaat,
Handel en Nijverheid,*
DE MAREZ OYENS.

De Minister van Financiën,
HARTE V. TECKLENBURG.

Uitgegeven den vier en twintigsten Januari 1905.

De Minister van Justitie,
J. A. LOEFF.

3
1
AFSCRIFT.

OVEREENKOMST betreffende den aanleg en de exploitatie van den spoorweg van Weert naar Eindhoven.

Tusschen:
den Staat der Nederlanden, ten deze vertegenwoordigd door de Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Financiën, daartoe gemachtigd door Hare Majesteit de Koningin, ter eene,
en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, gevestigd te Utrecht, vertegenwoordigd door haren Directeur-Generaal, ter andere zijde,
is, behoudens bekrachtiging bij de wet, het navolgende overeengekomen:

Art. 1.

De Staat zal een spoorweg aanleggen van Weert naar Eindhoven, beginnende ten westen van de brug over de Zuid-Willemsvaart in de spoorlijn Budel-Vlodrop nabij het station Weert, aan die spoorlijn aansluitende, omhoogende in noordwestelijke richting langs Maarheeze, Sterksel, Heeze en Geldrop en aansluitende aan de spoorlijn Eindhoven-Venlo, ongeveer 1200 M. ten oosten van de spoorwegbrug over de Dommel nabij het station Eindhoven.

Art. 2.

De spoorweg van Weert naar Eindhoven zal worden aangelegd met dubbel spoor en overigens met inachtneming van het bepaalde in art. 7 der overeenkomst tusschen den Staat en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen van den 21sten Januari 1890, bekrachtigd bij de wet van den 22sten Juli 1890 (*Staatsblad* n°. 134).

Over het kanaal van Eindhoven naar de Zuid-Willemsvaart nabij Geldrop zal de spoorweg worden gevoerd over eene vaste brug, waarvan de onderkant zal liggen op ten minste 5,40 M.

1
4
boven kanaalpeil en waarvan de opritten niet steiler zullen zijn dan 1 op 225.

Ten behoeve van den aan te leggen spoorweg zal de scheeve draaibrug over de Zuid-Willemsvaart in de spoorlijn Budel-Vlodrop nabij Weert worden vervangen door eene vaste brug, waarvan de onderkant zal liggen op ten minste 5,40 M. boven kanaalpeil en waarvan de opritten niet steiler zullen zijn dan 1 op 225.

Het station Weert zal zooveel noodig in oostelijke richting worden verplaatst en evenals het station Eindhoven worden uitgebreid.

Art. 3.

Behoudens het hierna in art. 5 bepaalde, zullen de kosten van de hierboven omschreven werken worden gedragen door den Staat.

De uitvoering zal geschieden door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, volgens door haar op te maken en door den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid goet te keuren plannen, begrotingen en bestekken, behoudens toepassing van het in het laatste lid van art. 7 van voormelde overeenkomst van 1890 bepaalde in geval van gemis aan overeenstemming.

Wanneer bij de uitvoering de noodzakelijkheid of wenselijkheid blijkt tot wijzigingen of aanvulling der plannen en bestekken, dan zullen deze wijzigingen of aanvullingen vooraf aan de goedkeuring van den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid onderworpen moeten worden.

Art. 4.

Door Rijksambtearen, door den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid aan te wijzen, zal toezicht worden gehouden op de uitvoering van alle werken.

Art. 5.

De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen neemt voor hare rekening:

1. alle kosten van uitbreiding van het station Eindhoven;
2. de kosten van verplaatsing en nitbreiding van het station Weert tot een bedrag van ten hoogste tweehonderd duizend gulden (f 200 000).

Alle uitgaven, door genoemde Maatschappij krachtens dit artikel te doen, zullen worden gebracht op den staat, bedoeld

5
1
in art. 44 der overeenkomst van 21 Januari 1890, bekrachtigd bij de wet van den 22sten Juli 1890 (*Staatsblad* n°. 134).

Art. 6.

De spoorweg van Weert naar Eindhoven zal aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen in exploitatie worden gegeven en door haar in exploitatie worden genomen op den voet van de in de artt. 2 en 5 vermelde overeenkomst van 1890 en met inachtneming van het hierna in art. 7 bepaalde.

Art. 7.

De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen verbindt zich om jaarlijks voor het gebruik van den spoorweg van Weert naar Eindhoven, nadat deze in exploitatie zal zijn genomen, aan den Staat uit te keeren een bedrag van één duizend vierhonderd gulden (f 1400) per kilometer.

Alus in tweevoud opgemaakt te ^{'s Gravenhage} Utrecht den
20 Februari 1904.

18 December 1903.

*De Minister van Waterstaat,
Handel en Nijverheid,*
(get.) DE MAREZ OYENS.

De Minister van Financiën,
(get.) HARTE V. TECKLENBURG.

*De Maatschappij tot Exploitatie van
Staatsspoorwegen,*
(get.) SPRENGER VAN EYK,
Directeur-Generaal.
(get.) BEIJEN,
Secretaris.

Voor eensluidend afschrift,

*De Secretaris-Generaal van het Departement
van Waterstaat, Handel en Nijverheid,*
DE BOSCH KEMPER.

STAATSBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN.

(N^o. 142.)

WET van den 25sten Mei 1908, tot verklaring van het algemeen nut der onteigening ten behoeve van een spoorweg van Eindhoven naar Weert.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, saluut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat de aanleg van een spoorweg van *Eindhoven* naar *Weert* in het algemeen belang noodig is;

Gelet op de wet van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* n^o. 125);

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

Wij verklaren, dat het algemeen nut de onteigening vordert ten name van den Staat van de eigendommen in de gemeenten *Tongelré*, *Zesgehuchten*, *Geldrop*, *Heeze*, *Soerendonk Sterksel en Gassel*, *Leende*, *Maarheeze*, *Budel* en *Weert*, noodig voor den aanleg van een spoorweg van *Eindhoven* naar *Weert*.

De spoorweg vangt aan ten oosten van het station *Eindhoven*, waar hij aansluit aan den spoorweg *Eindhoven—Venlo*; loopt van daar door bovengenoemde gemeenten in algemeen zuid-oostelijke richting langs *Geldrop*, *Heeze*, *Sterksel* en *Maarheeze* en eindigt te *Weert*, waar hij aansluit aan den spoorweg *Budel—Vlodrop*.

Artikel 2.

Deze wet vervalt, wanneer de onteigening van de niet in der minne aangekochte eigendommen bij den rechter niet is aangevraagd binnen één jaar na de dagteekening van de *Staats-*

STAATSBLAD
VAN HET
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN.

(N^o. 209.) **WET** van den 15den Mei 1914, tot bekrachtiging van eene overeenkomst met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen tot wijziging van die van 20 Februari 1904/18 December 1903 betreffende den aanleg en de exploitatie van een spoorweg van Eindhoven naar Weert.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSEN VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat de met Onze machtiging door Onze Ministers van Waterstaat en van Financiën onder dagteekening van 16 December 1913, met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen gesloten overeenkomst tot wijziging van de bij de wet van 2 Januari 1905 (*Staatsblad* n^o. 1) bekrachtigde overeenkomst van 20 Februari 1904/18 December 1903 betreffende den aanleg en de exploitatie van den spoorweg van Weert naar Eindhoven, bij de wet behoort te worden bekrachtigd;

Zoo is het, dat Wij den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

Wordt bekrachtigd de in afschrift bij deze wet gevoegde overeenkomst tot wijziging van die van 20 Februari 1904/18 December 1903 betreffende den aanleg en de exploitatie van den spoorweg van Weert naar Eindhoven, door Onze Ministers van Waterstaat en van Financiën als daartoe door Ons gemachtigd onder dagteekening van 16 December 1913 met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen gesloten.

209

2

Artikel 2.

De overeenkomst, in artikel 1 dezer wet aangehaald, is slechts onderworpen aan het zegelrecht naar de oppervlakte van het papier en met alle uit haar voortvloeiende akten vrij van het recht van registratie.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te 's-Gravenhage, den 15den Mei 1914.

WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat,
C. LELY.

De Minister van Financiën,
BERTLING.

Uitgegeven den dertigsten Mei 1914.

De Minister van Justitie,
B. ORT.

P.R

209

AFSCHRIFT.

Tusschen den Staat der Nederlanden, ten deze vertegenwoordigd door de Ministers van Waterstaat en van Financiën, daartoe gemachtigd door Hare Majesteit de Koningin,

ter eenre

en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, gevestigd te Utrecht, vertegenwoordigd door haren Directeur-Generaal,

ter andere zijde,

is, behoudens bekrachtiging bij de wet, het navolgende overeengekomen:

Art. 1.

Art. 1 der overeenkomst betreffende den aanleg en de exploitatie van den spoorweg van Weert naar Eindhoven van 20 Februari 1904/18 December 1903, bekrachtigd bij de wet van 2 Januari 1905 (*Staatsblad* n^o. 1), wordt gelezen als volgt:

„De Staat zal een spoorweg aanleggen van Weert naar Eindhoven, beginnende 245 M. westelijk van de as van den doorgang tusschen de piketten 280 en 281 op het emplacement Weert, en aansluitende aan de spoorlijn Budel—Vlodrop, ombuigende in Noordwestelijke richting langs Maarheeze, Sterksel, Heeze en Geldrop en aansluitende aan de spoorlijn Eindhoven—Venlo, 1550 M. ten oosten van het midden van het stationsgebouw Eindhoven.”

Art. 2.

De slotzin van artikel 2 der in artikel 1 genoemde overeenkomst wordt gelezen als volgt:

209

4

„Het station Weert zal zooveel noodig worden verplaatst en evenals het station Eindhoven worden uitgebreid.”

Aldus in tweevoud opgemaakt te 's-Gravenhage, den 16 December 1913.
Utrecht,

De Minister van Waterstaat, De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen,
(get.) C. LELY.

De Minister van Financiën, De Directeur-Generaal,
(get.) BERTLING. (get.) VAN KRETSCHMAR.

De Secretaris,
(get.) BEIJEN.

Voor eensluidend afschrift,
De Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat,
SALVERDA DE GRAVE.

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden. No 209 Wet van den 15den Mei 1914, tot bekrachtiging van eene overeenkomst met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen tot wijziging van die van 20 Februari 1904 / 18 December 1903 betreffende den aanleg en de exploitatie van een spoorweg van Eindhoven naar Weert.

EINDHOVEN

We starten onze reis op het station van Eindhoven. Dit station stond op het grondgebied van de gemeente Woensel. Door de komst van de spoorlijn Eindhoven naar Weert moest het bestaande station uit 1866 uitgebreid worden. Er werd in 1912 een nieuw station ontworpen door architect Van Heukelom. Deze Van Heukelom heeft ook alle andere stations op het traject ontworpen. Dit nieuwe station heeft tot bij de komst van het hoogspoor in 1956 dienstgedaan.



Prentbriefkaart van het eerste station van Eindhoven geopend op 1 juli 1866. Het station lag op het grondgebied van de toenmalige gemeente Woensel.



Prentbriefkaart van het stationsemlacement van Eindhoven van 15 augustus 1910.

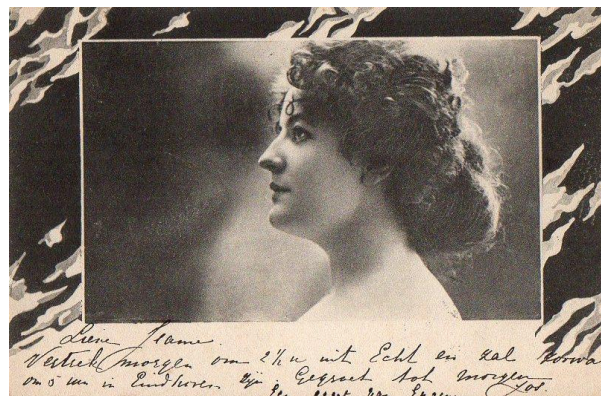
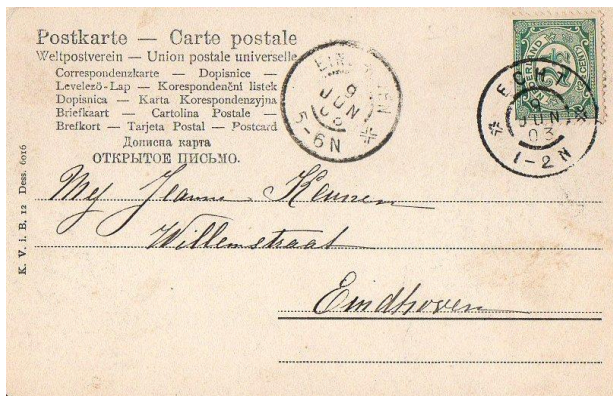


Prentbriefkaart van het tweede station van Eindhoven omstreeks 1916.

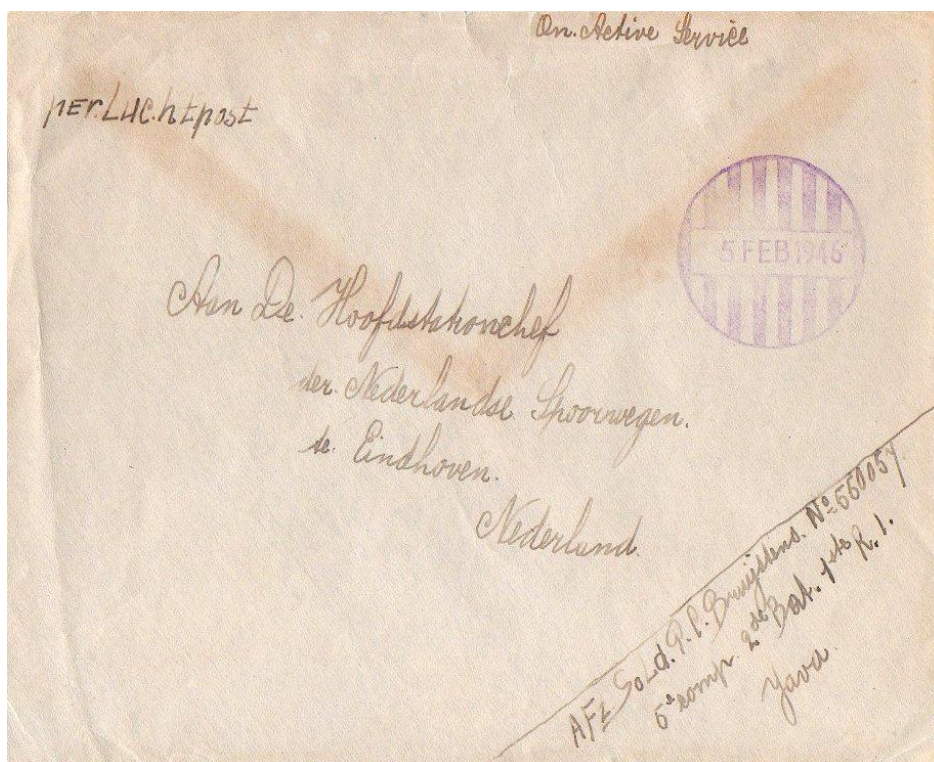
Eindhoven was en is een belangrijk treinstation. Het lag begin 20^e eeuw aan vier spoorlijnen n.l. Eindhoven – Venlo, Eindhoven – Breda / 's Hertogenbosch, Eindhoven – Weert en Eindhoven – Hasselt via Valkenswaard.



Prentbriefkaart van het perron van het station van Eindhoven uit 29 november 1917.



Prentbriefkaart van Echt (LB) naar Eindhoven van 9 juni 1903. De tekst op de voorzijde laat zien dat reizen per trein in die tijd een hele onderneming was. Tekst: Vertrek morgen om 2½ uur uit Echt en zal om 5 uur in Eindhoven zijn.



Brief van een Nederlandse militair uit Batavia op Java aan De Hoofdstationchef der Nederlandse Spoorwegen te Eindhoven van 5 februari 1946. De militair had portvrijdom.

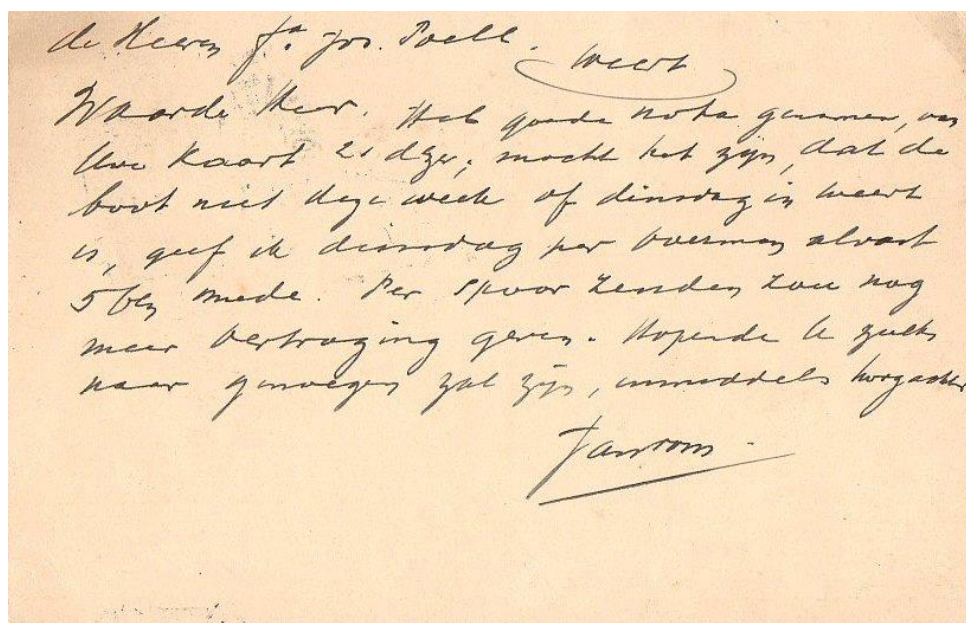


P.R



Detail van een prentbriefkaart met de beschadigde stationsstempel van Eindhoven 17 augustus 1929.

Briefkaart van de firma Jan Tops uit Eindhoven van 24 december 1927 naar beschuitfabriek Jos. Poell in Weert. De briefkaart is op het station van Eindhoven gestempeld met het typenraderstempel langebalk EINDHOVEN 24.XII.27 4-5V. STATION 1 De balk van het stempel is behoorlijk beschadigd.



P.R

Achterzijde van de briefkaart. Jan Tops wil de goederen per boot sturen, mocht dat niet mogelijk zijn dan per Overmans. Per SPOOR zenden zou nog meer VERTRAGING geven. Jan Tops had duidelijk niet veel vertrouwen in de spoorwegen.



P.R

Persbrief uit 1956 van Breda naar de N.V. De Arbeiderspers Het Vrije Volk te Eindhoven. De inhoud bestond waarschijnlijk uit een of meerdere persfoto's. De brief is op het station van Eindhoven afgehaald door Het Vrije Volk "wordt door geadresseerde aan de trein afgehaald".
Tarief: 10 cent. Brief 1^e gewichtsgroep interlokaal volgens de tarieflijst van 15 november 1955. Aan de NS moest 15 cent betaald worden. De spoorzegel is tegen de voorschriften op de voorzijde geplaatst.

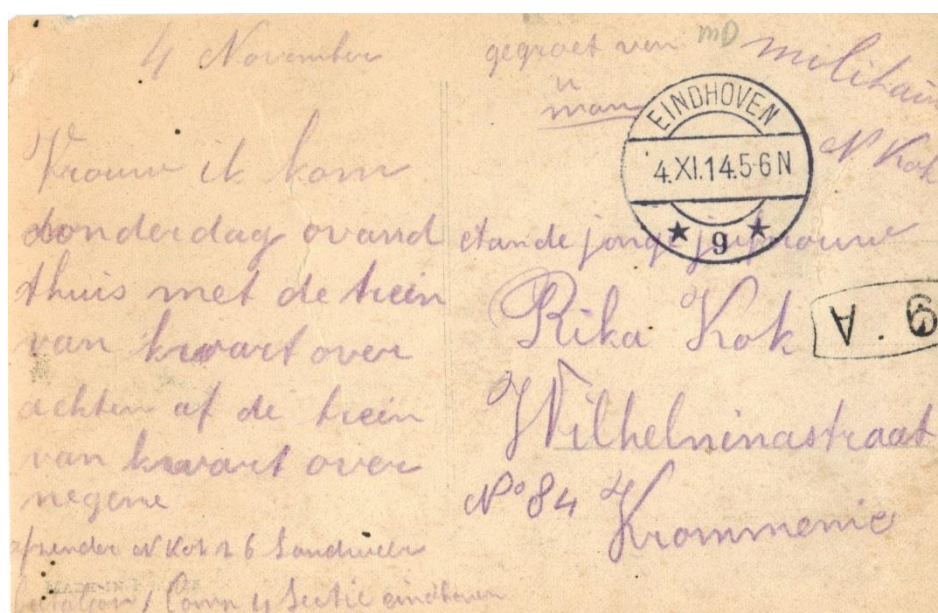
Halteplaats **TONGELRE**

We vertrekken van het station Eindhoven naar de halteplaats Tongelre. De halteplaats bestond uit een wachtlokaal voor de reizigers en een woonhuis voor de stationschef, in dit woonhuis bevond zich ook het kaartloket. De halteplaats is in 1913 geopend en op 15 mei 1935 gesloten voor personenvervoer, en in 1963 voor goederenvervoer. Deze halteplaats werd voornamelijk gebruikt door de arbeiders van de fabrieken in Eindhoven en omgeving.



J.M

Prentbriefkaart van de halteplaats Tongelre. Met rechts het woonhuis en links het wachtlokaal.



Achterzijde van de prentbriefkaart van Eindhoven naar Krommenie van 4 november 1914.

Tarief: Portvrijdom militair.

De afzender schrijft dat hij donderdagavond naar huis komt met de trein van kwart over achten of de trein van kwart over negen.

GELDROP

Vanuit Tongelre rijden we Geldrop binnen. Ook dit station is verhoogd aangelegd, het leek een beetje op het station van Weet maar dan zonder toren. Met de bouw van het stationsgebouw is men begin 1912 begonnen en in het zelfde jaar kwam het gereed. De perronbebouwing kwam in 1913 gereed. De perronoverkapping had een geklonken ijzeren constructie.



J.M

Prentbriefkaart van het station van Geldrop rond 1920. Let op de gietijzeren brievenbus rechts van de ingang.



J.M

Spoorwegbriefkaart van Geldrop naar Eindhoven van 19 mei 1925. Kennisgeving van aankomst goederen per spoor te Geldrop (zie achterzijde).

Tarief: Het tarief was gelijk aan het tarief voor briefkaarten binnenland 7½ cent.

Stempel: Treinblokstempel ROERMOND 19. V. 15. A EINDHOVEN.

Typenrader – langebalkstempel no.7 van Eindhoven, geplaatst als aankomststempel.

E. H. 1.000.000. 1/8 '22.

K. 181 **NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN.**

N^o 91 Station GELDROP SS.

(Datum als postmark.)

Aan Uw adres zijn de navolgende goederen aangekomen van: *Kusel*
afgezonden door: *Steinhandel Rauy*

Merken en Nummers (bij wagenladingen het No.)	Aantal.	Wijze van inpakking.	I N H O U D.	Gewicht K.G.	Vracht, enz.	
					Gld.	Cts.
<i>6930</i>	<i>1</i>	<i>wagen</i>	<i>plastersteine</i>	<i>20000</i>	<i>106</i>	<i>60</i>
						<i>10</i>

De Stationschef,
J. Hooglaers.

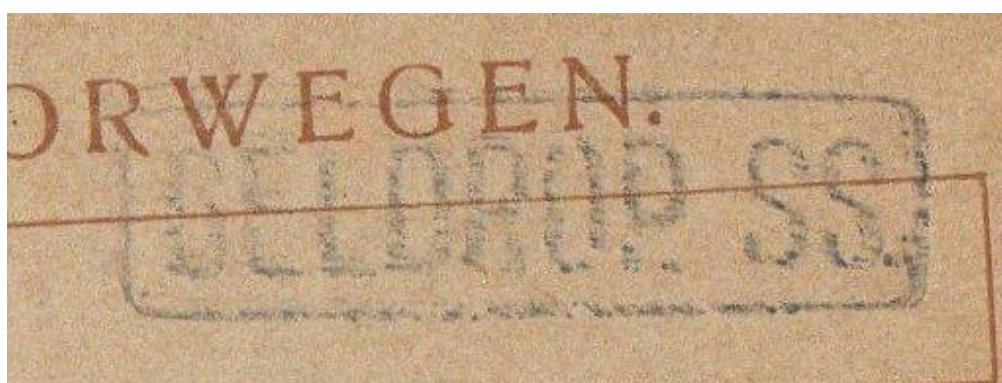
Rijksdocument. De ondergeteekende verklaart de hierboven vermelde aan hem geadresseerde goederen te hebben ontvangen.

....., den 192.....

(Handteekening van den geadresseerde).....
te Regelen.

(Model C.C. 238.)

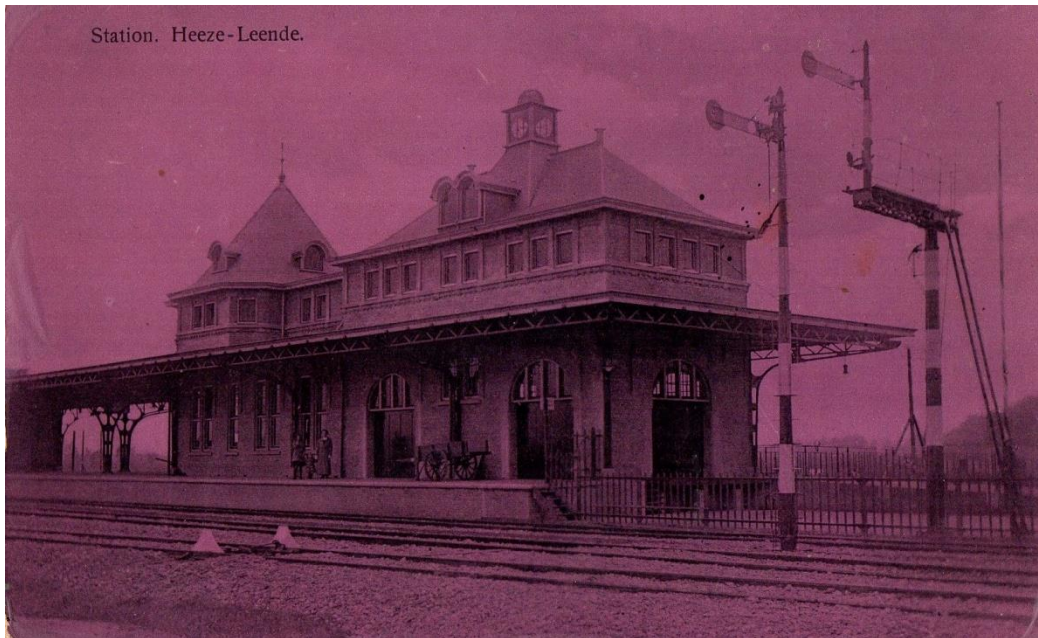
Achterzijde van de spoorbriefkaart uit Geldrop naar Eindhoven. De goederen bestonden uit een wagen met 20.000 kg plastersteine van de firma Rauy Steinhandel uit Kusel Rijnland – Phalts in Duitsland. De briefkaart is ondertekend door de stationschef de heer J. Hooglaers.



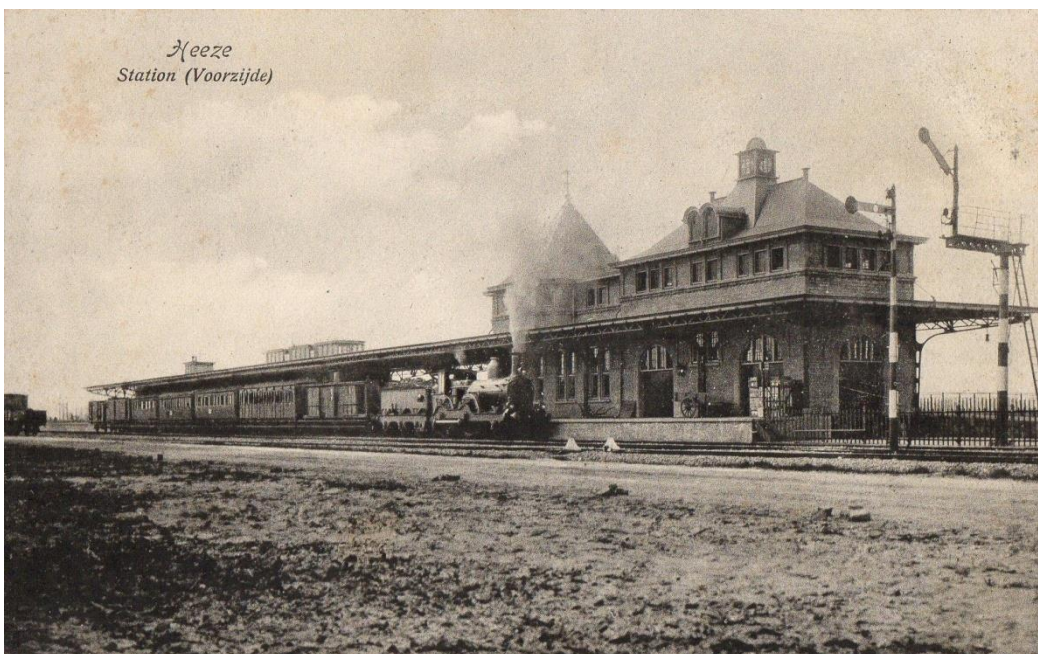
Stempel GELDROP. SS. in kastje in de kleur zwart van het station Geldrop.

HEEZE – LEENDE

We verlaten het station van Geldrop en gaan op weg naar het station van Heeze – Leende. Ook dit station kwam in 1913 gereed en kreeg de naam Station Heeze – Leende omdat het langs de weg naar Leende lag. Jaren later heeft men Leende weggelaten en was het station Heeze.



Prentbriefkaart van het station Heeze – Leende. Het was een 2½ hoog gebouw met in het midden een klein torentje met een uurwerk dat van vierzijde de tijd aangaf.



Prentbriefkaart uit 1916 van het station Heeze met op de voorgrond de vertrekkende stoomtrein richting Weert.



J.M

Briefkaart van Heeze stationsweg met spooroverweg uit 1930.



P.R

Briefkaart van Heeze – Leende naar Brussel van 6 september 1916. De briefkaart is op het station van Heeze – Leende afgegeven en in de trein gestempeld met het treinblokstempel WEERT 6.IX.16. II EINDHOVEN. Met een censuurstempel van Auslandstelle Aachen en sensor nummer 17.

NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN.
N.V. Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen
te Utrecht. N.V. Hollandsche IJzeren Spoorweg-
Maatschappij te Utrecht.

**Kennis-
geving
wegens
aankomst
van
goederen**

POSTSTEMPEL
Geldrop
22.V.30.99

Uur
waarop deze
kennisgeving
ter bestelling
afgegeven
werd.

BRIEFKAART
ROERMOND
22.V.30.4
EINDHOVEN
5 CENTS

den Heer
de firma
Mw
Ry & Drunen
Aan nimmer
Geldrop

BESTEL- en AFHAALLOON voor STUKGOED.
AMSTERDAM } **f 0.15 per 50 K.G.**
DEN HAAG } (minimum per zending f 0.25)
ROTTERDAM }
OVERIGE } **f 0.10 per 50 K.G.**
PLAATSEN } (minimum per zending f 0.20)
(waar een
besteldienst is)

AFZENDER (Zie keerzijde)

P.R

Spoorwegbriefkaart van Heeze – Leende naar Geldrop van 22 mei 1930. De briefkaart is op het station Heeze – Leende afgegeven of in de brievenbus gedaan. En in de trein Roermond Eindhoven is het treinblokstempel geplaatst. Stempel: treinblokstempel ROERMOND 22.V.30. A EINDHOVEN.

Station **HEEZE-LEENDE. SS.** E. H. 200.000. Bb. 579. 29. 53
(Datum als postmerk)

Aan Uw adres is aangekomen van:

1° *Eiselen* afzender *P. H. J.*
2°
3°
4°

Merken en Nummers (bij wagenl. het nummer)	Aan-tal	Wijze van ver-pakking	INHOUD	Gewicht K.G.	Vracht, enz.	
					Gld.	Cts.
Sub 1° <i>2119</i>	<i>1</i>	<i>wag Steenen</i>	<i>1700</i>			
2°						
3°						
4°		<i>Regels</i>				

De Stationschef, *H. H. H.*

De ondergeteekende verklaart de hierboven vermelde aan hem(haar) geadresseerde goederen te hebben ontvangen

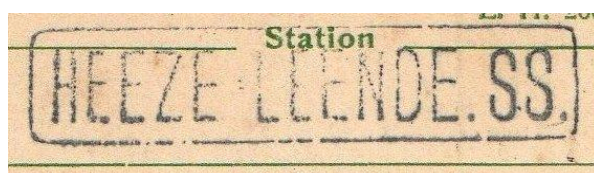
den 19.....

(Handteekening van) *P. H. J.*
(de(n) geadresseerde)

Vraagt aan het station hoe laat de wagens geladen en de goederen aangebracht moeten zijn; vertraging bij verzending wordt dan voorkomen.

(Mod. C. C. 238)

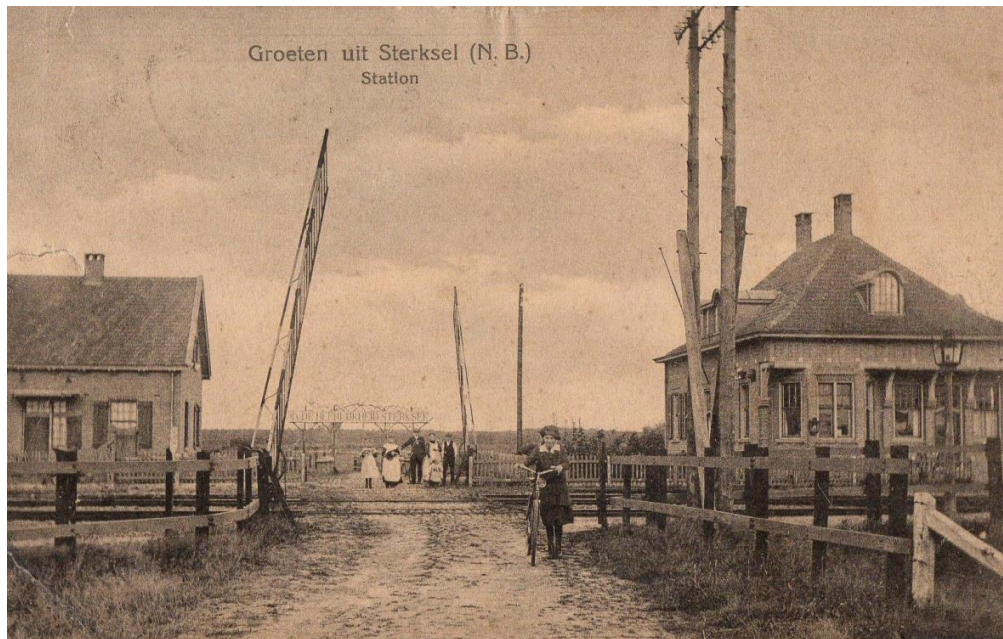
Achterzijde van de briefkaart met het stationsstempel



Stationsstempel in kastje van HEEZE-LEENDE SS.

Halteplaats **STERKSEL**

We gaan verder naar de halte - stopplaats Sterksel. Het stationsgebouw is eind 1913 geopend en op 15 mei 1938 gesloten. In 1914 is heel Sterksel opgekocht door de ontginning maatschappij nv De Heerlijkheid Sterksel. Het was de bedoeling dat het dorp Sterksel flink zou uitbreiden met woningen, boerderijen en industrieën. Heelaas is hier niets van terecht gekomen en heeft men het station in 1938 gesloten.



J.M

Prentbriefkaart van het station Sterksel met spoorwegovergang.



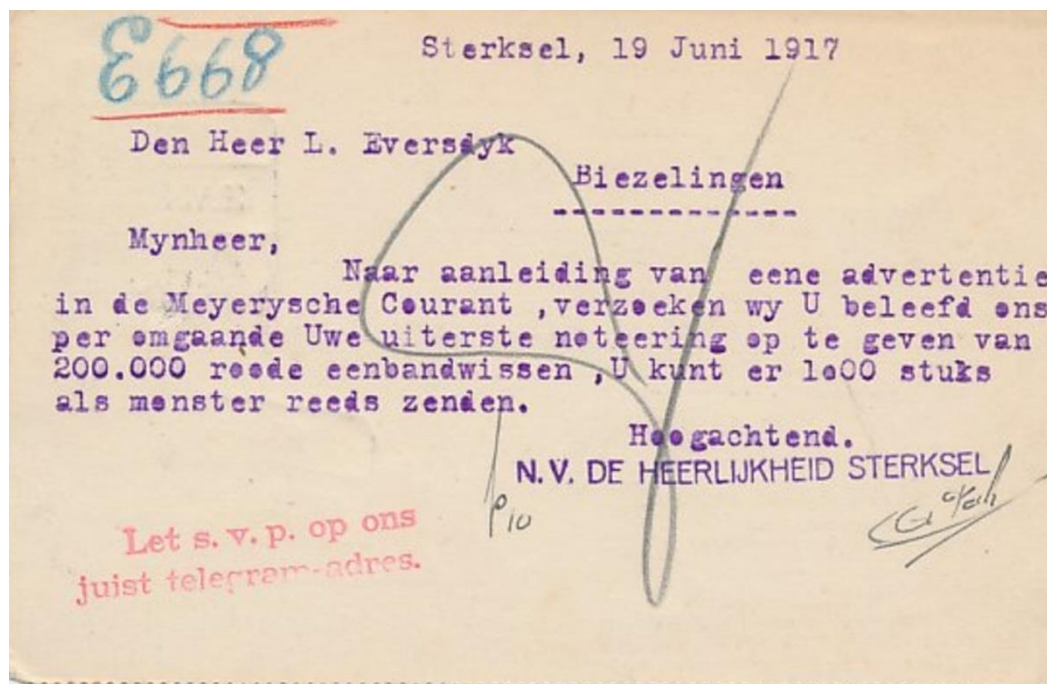
J.M

Prentbriefkaart van het station Sterksel met gesloten spoorbomen. De overgang is nu verhard met klinkers en er zijn twee spoorlijnen bijgekomen tot een totaal van vier. Het voltallige personeel staat buiten. Let ook op bord nv De Heerlijkheid Sterksel.

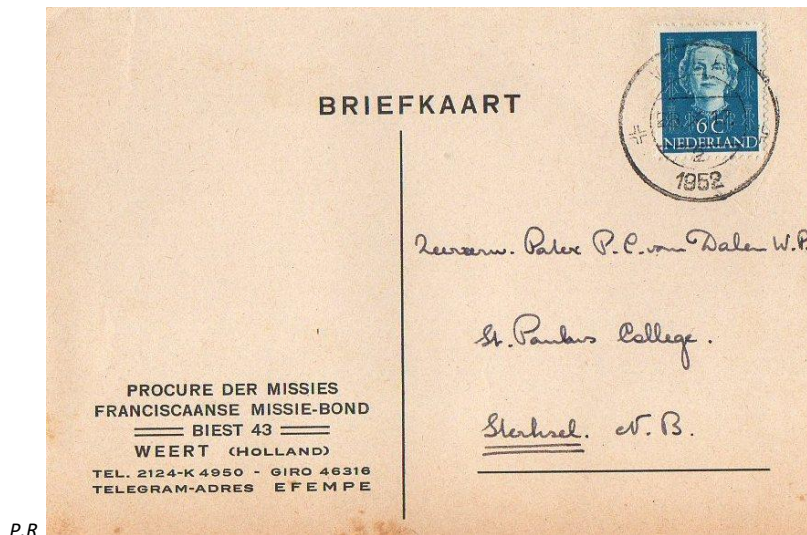


P.R

Briefkaart van N.V. „De Heerlijkheid Sterksel“ naar Biezelingen van 20 juni 1917. Stempel: Treinblokstempel WEERT 20. VI. 17. IA EINDHOVEN.



Achterzijde van de briefkaart met de vraag om en prijs voor 200.00 duizend eenbandwissen.



Briefkaart van Weert naar het St. Paulus College in Sterksel van 28 oktober 1952.
Tarief: 6 cent. Briefkaart interlokaal volgens de tarieflijst van 1 juni 1950.

In 1926 hebben de Witte Paters het Grand Hotel dat in Sterksel lag gekocht van de failliete ontginning - maatschappij. En hebben er een internaat gesticht dat de naam kreeg St. Paulus College.



Vooraanzicht van Het Grand Hotel in 1922



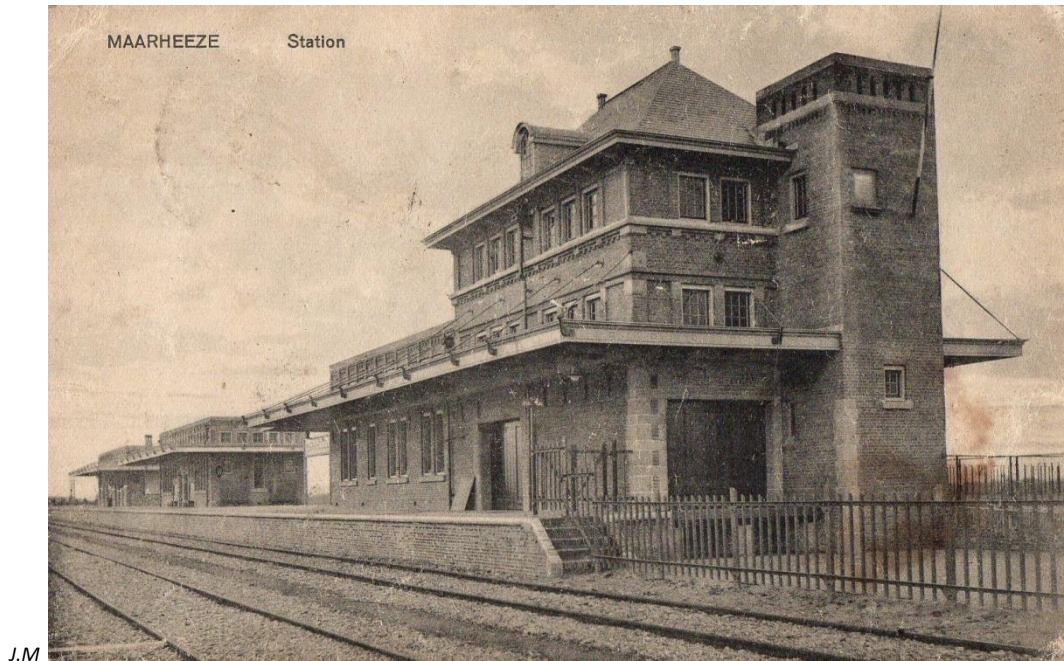
Prentbriefkaart van Sterksel naar Rotterdam van 27 augustus 1922. De kaart is meegegeven met de 1^e trein Maastricht - Eindhoven.

Tarief: 7½ cent. Briefkaart interlokaal volgens de tarieflijst van 1 januari 1922.

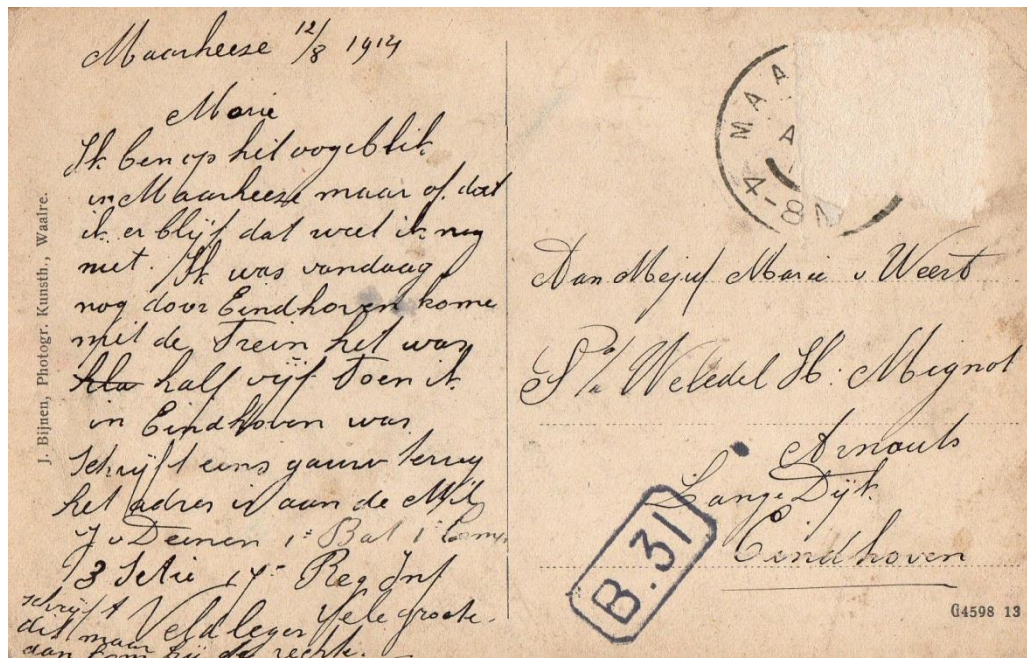
Stempel: Treinblokstempel MAASTRICHT 27 VIII 22 A EINDHOVEN .

MAARHEEZE

We laten de halteplaats Sterksel achterons en gaan op weg naar het station van Maarheeze. Het station is in 1913 geopend en in 1938 weer gesloten. Het huidige station is op 13 juni 2010 geopend.



Prentbriefkaart uit 1914 van het station van Maarheeze. Het station lag aan de rand van het dorp.



Achterzijde van de prentbriefkaart van 12 augustus 1914 naar Eindhoven. De afzender was een militair gelegerd in Maarheeze. Militairen hadden vanaf 7 augustus 1914 portvrijdom, de afzender heeft toch een postzegel geplakt wat niet nodig was. De afzender schrijft dat hij door Eindhoven is gekomen met de trein om half vijf.



Briefkaart van de firma Jos Lammers uit Maarheeze naar Ober – Winterthur in Zwitserland van 30 maart 1935. De briefkaart is afgegeven op het station van Maarheeze, en in de trein van Roermond naar Eindhoven gestempeld met het treinblokstempel ROERMOND 1.IV.35. A. EINDHOVEN.

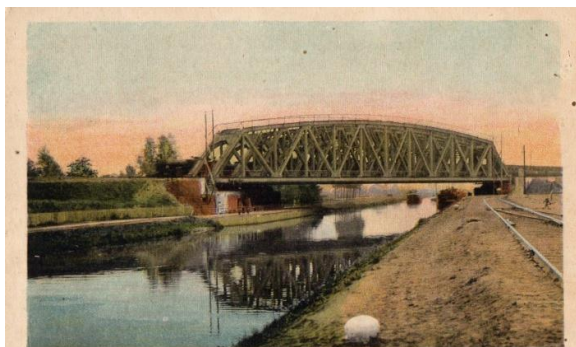
Het tarief voor een briefkaart was 7½ cent. Volgens de tarieflijst van 1 januari 1937 briefkaart buitenland.

Maarheeze 30/3/35
 Alb. Alb.
 Haben hier noch 2 grosse wagen
 sehr schön stroh fein heulig
 und hartes stroh, dürfte ich sie
 diese senden? preis fl. 30 pro
 1000 kg frucht frei Grenze
 Schaffhausen.
 Ihre werke bestellung er-
 halten reichlich
 Hochachtungsvoll
 Jos. Lammers.
 Falls sie später auch noch
 stroh brauchen geben sie gerne
 danken und ich sparen wiederum
 für sie aufbruch.

Achterzijde van de briefkaart met een aanbieding van Jos Lammers voor stro tegen een prijs van 30 gulden per 1000 kg vrij aangeleverd tot de grens bij Schaffhausen.

WEERT

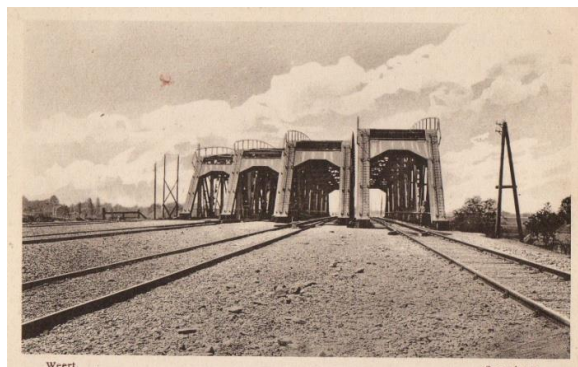
We verlaten Maarheeze en Noord – Brabant en rijden naar Weert de poort van Limburg. Voor we het station van Weert binnen rijden steken we de Zuid – Willemsvaart over, over de nieuwe brug. Voor we de brug oversteken kruisen we de spoorlijn de IJzeren Rijn van Antwerpen naar Mönchengladbach. Voor de aanleg van de verhoogde spoorlijn Eindhoven – Weert moest het nieuwe station enkel honderden meters verplaatst worden. Het nieuwe station is een in baksteen opgetrokken gebouw met een achtkantige toren. Het had drie ingangen. Twee aan de voorzijde en een aan de rechterzijde van het gebouw. Als men via de voorzijde het station binnen stapte zag je de loketten liggen voor de kaarten verkoop voor de 3^e, 2^e en 1^e klasse. Als men een kaartje had gekocht ging men rechts onder het spoor door en via de trappen naar het perron. De stationshal heeft wanden van geglaazuurde bakstenen, en het heeft twee dienstwoningen. De perronoverkapping is van een geklonken ijzeren constructie. Deze techniek is ook toegepast bij de stations van Eindhoven en Geldrop. Op het perron was een wachtkamer voor de reizigers van de 1^e en 2^e klasse en een aparte wachtkamer voor de reizigers van de 3^e klasse. Verder was er een restaurant en ruimten voor opslag van goederen, en het afhandelen van de post die met de trein aan kwam en mee moest worden gegeven.



J.M

Spoorbrug met Zuidwillemsvaart

WEERT



J.M

Weert.

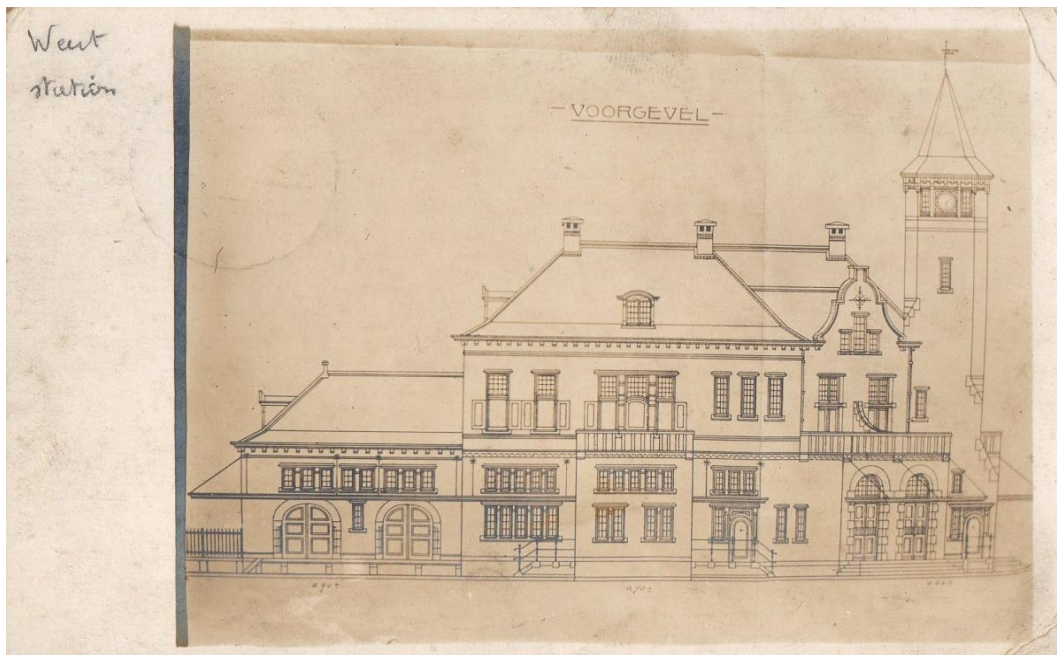
Scapellato

De verhoogde bruggen (4 stuks / 4 lijnen) over de Zuid – Willemsvaart.



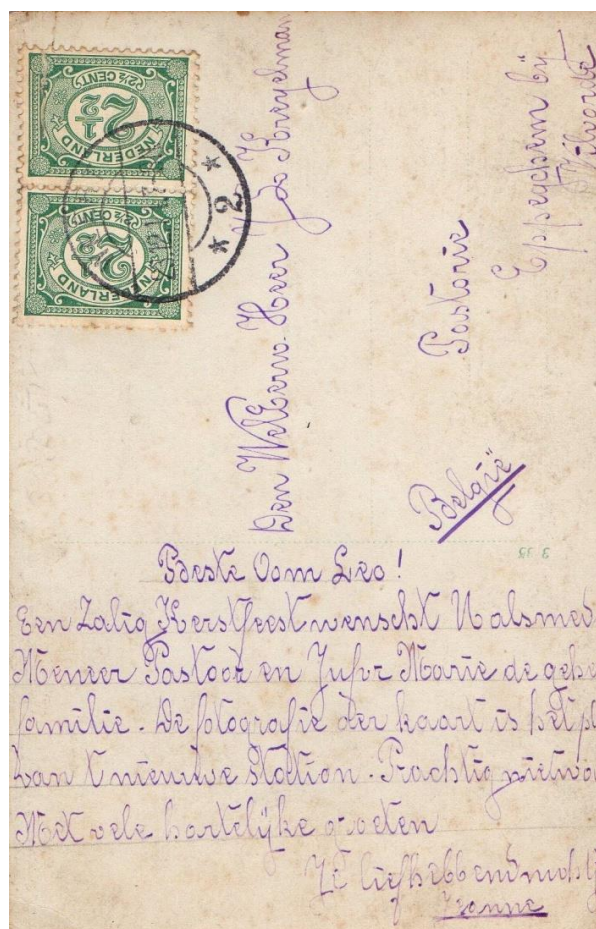
J.M

Het stationsgebouw is gereed men is nu bezig met de aanleg van de spoorlijnen en het perron met zijn overkapping. We zien op de prentbriefkaart de achterzijde van het station.



J.M

Fotokaart met het ontwerp van het nieuwe station van Weert. Verzonden vanuit Weert naar Eppegem bij Vilvo(o)rde in België van 23 december 1911. Tarief 5 cent. Volgens de tarieflijst van 1 januari 1910 briefkaart naar België.



Tekst: de fotografie der kaart is het plan van het nieuwe station. Prachtig nietwaar. Je liefhebbende nicht.