



J.v.d. Riet : angstig toen

In de zestiger jaren gingen vele oudere gebouwen tegen de grond. Om in Eerde te blijven noemen we b.v. de Oude Jongensschool, het kapelletje aan het St. Antoniusplein en het stationsgebouw aan de Eerdsebaan.

Niets wijst er op dat dit (stations) pand, sluimerend gelegen aan een welhaast sporadisch gebruikte spoorweg, destijds zulk een belangrijke keten was in het spoorwegwezen. Maar toen was ook het aantal goederenstations en halteplaatsen voor reizigers aanzienlijk groter dan tegenwoordig. Tot aan het begin van de tweede wereld-

oorlog werd het station van Eerde ook als zodanig gebruikt.

Als goederenstation annex overslagplaats voor houtambachtslieden uit het naburige Wijbosch, de klompenmakers, en voor aanvoer van boomstammen voor de houtzagerij die Eerde toen rijk was. Daarnaast maakte de plaatselijke Boerenbond rijkelijk gebruik van het goederenstation vooral wat betreft de aanvoer van kolen, kalk, kunstmest en andere benodigdheden. Af en toe vond zelfs aanvoer plaats van kleine hoeveelheden koloniale waren, zoals dat heette, voor de plaatse-

eerde toen

trein ontspoorde

lijke middenstand.

De stoomtreinen reden echter niet alleen af en aan om het goederenvervoer te verzorgen, er was bovendien een echt perron om de reizigers te laten in- en uitstappen, want alle treinen stopten in Eerde, en af en toe moesten er reizigers mee... Later kwamen er meer

sneltreinen op het traject Boxtel-Gennep, maar deze "deden" Eerde niet aan.

De beheerster van dit alles was de thans nog in leven zijnde Mevr. J.A.M. v.d.Riet-van Grootel (90). Zij woont in het bejaardencentrum en weet nog volop te vertellen over haar "spoortijd"

»



Het stationnetje van Eerde...

"Omdat in Eerde behalve de stationswerkzaamheden ook nog een bewaakte overweg was, moest ik deze ook bijhouden en deze werd bediend met de hand. Toen ik op 26 januari 1930 in Eerde kwam lag er een dubbele spoorlijn met daarnaast nog een raccordement naar de goederenloods. Behalve de op- en overslag van goederen moest ik de overweg bewaken, de reizigers ten dienste staan, telefoon en kloksein bedienen, voor maar liefst 17 trei-

nen per dag.

Maar ik was geen nieuweling in het vak, want wij kwamen van het Noord Limburgse Sevenum en daar had ik 30 treinen per dag. In Eerde kreeg ik bij het woonhuis een bureau met loketten, een wachtkamer, toiletten en daar deed ik 12 uren per dag dienst. Mijn man nam de resterende 12 uren voor zijn rekening. In tegenstelling met mijn Sevenumse wachtpost lagen bij het station Eerde nog 12 wissels die be-

STAATSBEDRIJF DER PTT

Aanbieding en aflevering per telefoon: kosteloos.
Afschrift kosteloos in de eerstvolgende postbestelling.



STATION
EERDE

N.B. Het Rijk vergoedt geen schade, veroorzaakt door het in het ongereede raken, de vermindering of de vertraging in de overkomst van een telegram.

VERKORTINGEN VOOR BETAALDE DIENSTAANWIJZINGEN

RPx = Antwoord betaald x (bedrag)
XP = Bode betaald
D = Dringend
TC = Collationnering
PC = Kennisgeving ontvangst

TR = Telegraaf restant
GP = Poste restante
MP = Eigenhandig
LX = Geluktelegram
RM = Overneming

TELEGRAM nr 12 , 10 woorden

Aangenomen te *Chane-Heide*, op 28/5 1952 om 17u 20
Ontvangen te *Eerde*, op 28/5 1952 om 17u 31

diend moesten worden, uiteraard met de hand, maar de grote vooruitgang was wel dat er in Eerde telefoon op het station was. Op mijn wachtpost in Sevenum had ik dit niet".

Toch vierde de romantiek in die dagen hoogtij. Zo kende het station Eerde nog het klokslein. Een metershoge klok, buiten ergens op het spoorwegemplacement, werd vanuit Schijndel of Veghel bediend als er een trein voor Eerde in aantocht was. Er was dus sprake van een dubbele veiligheid n.l. de klok en de telefoon. Was een trein Eerde gepasseerd dan was het taak voor de dienstdoende ambtenaar/ambtenares in Eerde dat naar de volgende halte per telefoon en klok werd doorgeseind dat er een stoomtrein in aantocht was.

's Avonds werd ook een petroleumlamp op een hoge standaard geplaatst, die middels een ladder te bereiken was en elke morgen moest deze lamp weer worden verwijderd, er moest toch immers

nachtverlichting, en zeker bij een bewaakte overweg zijn.....

Tot 1940 kwamen er slechts bij hoge uitzondering 's nachts treinen. Tijdens de oorlogsjaren kwam hierin een radicale wijziging en vooral met het verstrijken van die oorlogsjaren, want toen werden de lijnen vooral bij nacht intensief gebruikt met Duits militair vervoer. Dit bracht met zich mee dat de taak van wachter en wachteres er niet ongevaarlijker op werd, want vooral in 1943 en 1944 loerden Engelse jagers op de rails.

"Angstige momenten heb ik wel gekend toen de ondergrondse beweging in september 1944 's nachts een militaire goederentrein nabij Eerde liet ontsporen, maar gelukkig is het goed afgelopen. Na de oorlog ging het heel wat rustiger aan, goederentreinen noch personentreinen stopten in Eerde, het was alleen nog de bewaakte overweg bedienen. De dubbele lijn was inmiddels ook vervan

EERDE TOEN

gen door nog een enkel stel en het personenvervoer op de lijn nam ook snel af tot dit in 1950 geheel werd opgeheven. Nog even heb ik de overweg bediend middels een rode vlag, maar ook dat duurde niet lang want de overweg werd herschapen in een onbewaakte".

Slopershanden maakten in 1969 een einde aan deze "Sta in de weg"... Waar vooral het landelijk karakter op een

echt plattelandsstationnetje hoogtij vierde moest plaats gemaakt worden voor het snelverkeer. De T 10 (Eerdsebaan) immers werd aangelegd en de Nederlandse Spoorwegen besloten tot afbraak daar in het verleden diverse ongevallen en botsingen met de trein hadden plaatsgevonden. Het pand bemoeilijkte namelijk het uitzicht voor de twee goederentreinen die per dag bijna stapvoets de overweg passeerden. ■



*Aannemers-
bedrijf*
**X. van
heertum**

Nieuwendijk 20 5688 LK SPOORDONK - Oirschot.

Tel. 04116 - 76992