

# Militaire spoorlijnen bij Nijmegen, 1945-1946

In de winter van 1945 werd door Britse militairen van de *182 R.O.C.* (Railway Operating Company) tussen Wijchen bij Nijmegen en het Duitse Hommersum een aantal spoorlijnen aangelegd teneinde met militaire transporten naar Duitsland (invasie!) het nog binnen Duits geschutsbereik liggende en overbelaste station te Nijmegen te kunnen omzeilen. Daarnaast kon er geen gebruik gemaakt worden van de bestaande spoorlijnen naar Venlo en Gennep aangezien de spoorbruggen over de Maas bij Mook en Gennep vernield waren. Er werd voor een alternatief tracé gezorgd. Door de bossen van Heumensoord bij Nijmegen en langs de Rijksweg tussen Mook en Gennep werd een militaire spoorlijn gelegd waarmee met een zekere omweg en gebruikmakend van gedeeltes van bestaande spoorlijnen een relatief eenvoudige en min of meer veilige verbinding kon worden gemaakt met het naar de Rhein oprukkende front van de geallieerden. De militaire spoorlijnen ten zuiden en zuidoosten van Nijmegen verdwenen kort na de oorlog echter even snel als dat ze kwamen en hebben slechts ruim een jaar bestaan.

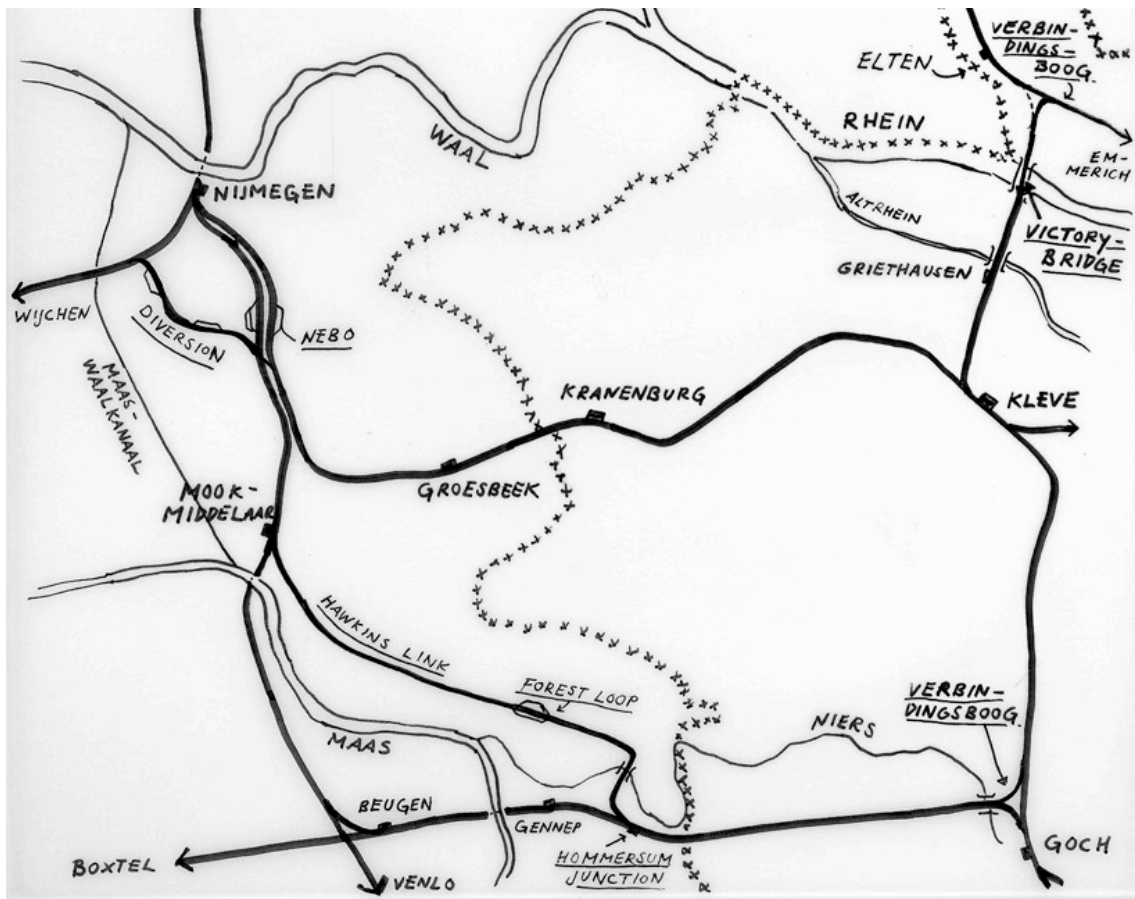
## Diversión

Het eerste gedeelte van de militaire spoorlijnen was 5 kilometer lang en werd de *Avoiding Link* of *Diversión* (omleiding) genoemd. De *Diversión* takte van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen af bij km. 62.8 (bij wachtpost nr. 60, ca. 800 meter ten oosten van de door de Britse Genietroepen herstelde spoorbrug over het Maas-Waalkanaal bij Wijchen. Thans bevindt zich hier het bedrijventerrein Winkelsteeg) en liep parallel aan de Weg door het Jonkersbos (westzijde); stak deze over in de S-bocht van de weg, kruiste de Hatertseweg en boog daarna iets naar rechts om zuidelijk van de Grootstalselaan de Rijksweg te kruisen. De *Diversión* liep vervolgens door het bos ten noorden van het Heumensoord, via het eerste aan de Scheidingsweg parallel lopende pad. Hiertoe werd een ongeveer 25 meter brede strook door het bos gekapt. Voor het einde van het pad boog de *Diversión* scherp naar rechts: hier is tegenwoordig in het bos en in de beukenlanen nog wel enig kapwerk voorstelbaar (onderbroken bomenrijen). De *Diversión* sloot vervolgens met een aantal wissels aan op de naast elkaar gelegen spoorlijnen Nijmegen-Venlo en Nijmegen-Kleve ter hoogte van km. 21.9, circa 100 meter ten noorden van wachtpost 14. Vlak voor het aansluitpunt op de spoorlijn naar Venlo is nog steeds een klein walletje waarneembaar. Dit is vermoedelijk een restant van het grondwerk dat voor de aansluiting van de spoorlijn is uitgevoerd en één van de zeer weinige nog zichtbare overblijfselen van de *Diversión*. Van de bestaande spoorlijn richting Groesbeek/Kleve kon echter nog geen gebruik gemaakt worden: deze was zeer zwaar beschadigd en lag bovendien nog binnen vuurbereik van Duitse artillerie ten noorden van de Rijn.

De *Diversión* werd op 23 februari 1945 in gebruik genomen en was binnen een bestek van krap 4 weken aangelegd. Voor de bewaking van de spoorweg en de spoorwegovergangen werd een aantal wagenbakken (*crossing huts*) afkomstig van goederenwagens als permanent onderkomen voor militairen langs de lijn geplaatst. Hiervandaan werden tevens de treinen naar het volgende bewakingspunt doorgemeld en dienden dus als een soort wachtpost. Er werden wagenbakken op de volgende punten geplaatst: aan weerszijden van een wisselplaats (inhaal- c.q. kruisingsspoor) ter hoogte van de Weg door het Jonkersbos, bij de spoorwegovergangen aan de Hatertseweg en bij de Grootstalselaan, bij de tramkruising in de Rijksweg (westelijk hiervan was overigens ook een kort kruisingsspoor) en bij de overweg in de Beukenlaan (vlak voor de aansluiting op de spoorlijn naar Nijmegen).

## Nebo-sidings

Ter hoogte van de huidige sportterreinen aan de D'Almarasweg te Nijmegen werden aan weerszijden van de spoorlijnen richting Mook/Venlo (tussen km. 20.4 en 21.1) en Groesbeek/Kleve (tussen km. 10.5 en 11.2) enkele zijsporen aangelegd voor rangeren en bevoorrading van de militaire treinen: de zogeheten *Nebo-sidings*. Aan de westzijde van de spoorlijn werd een klein emplacement gebouwd met vier sporen en aan de oostzijde kwam een omloopspoor met een uithaal dat naar de achterzijde van het klooster Nebo bij de Sionsweg voerde. Het klooster was toen in gebruik als militair hospitaal.



Kaartje van de spoorlijnen ten zuidoosten van Nijmegen, 1945-1946, getekend door V. M. Lansink

### Hawkins Link en de Hommersum Junction

Het vervolg van de militaire route per spoor richting Duitsland werd de *Hawkins Link* genoemd. Deze 15 kilometer lange verbinding kwam op 26 februari 1945 gereed en was in een tijd van twee weken aangelegd. De lijn takte af bij het station Mook-Middelhaar en liep aanvankelijk westelijk, dan oostelijk en vervolgens weer westelijk van de Bovensteweg te Mook (bij de kruising met de Groesbeekseweg werd een wagenbak geplaatst), daarna volgde het tracé globaal waar nu de Pastoor Fabritiusstraat is en lag vervolgens parallel aan de Rijksweg door Plasmolen en Milsbeek. De spoorlijn lag hier in de oostelijke berm van de weg, waarbij zich de bijzonderheid voordeed dat toen aan beide zijden van de Rijksweg een spoorlijn lag, nl. de tram van de Maas-Buurtspoorweg (MBS) aan de ene kant en de militaire spoorlijn aan de andere kant. In Milsbeek verliet de militaire lijn de weg en liep dwars door het dorp en vervolgens zuidelijk van de Onderkant. Ter hoogte van de huidige compostfabriek van CNC bij de Driekronenstraat is een wisselplaats met twee kruisingssporen geweest, genaamd *Forest Loop*, waarschijnlijk vernoemd naar het op enige afstand gelegen Reichswald. De *Forest Loop* werd bewaakt door Britse militairen die permanent in de langs de baan geplaatste goederenwagen (een voormalige luchtbeschermingswagen) verbleven.

De spoorlijn liep verder parallel aan de Aaldonksestraat (ca. 100 meter zuidelijk ervan) en boog juist voorbij het klooster Maria Roepaan bij Ottersum scherp naar het zuiden, kruiste de Niers waar voor de gelegenheid een spoorbrug was gebouwd (en waar een wagenbak stond), liep langs de hoeve 't Oord en de Oordseweg en sloot tenslotte bij km. 50.1 (anderhalve kilometer ten oosten van station Gennep, bij het huidige militaire terrein op de Looier Heide) aan op de spoorlijn Boxtel-Goch: *Hommersum Junction*, oftewel Hommersum aansluiting, vernoemd naar het enkele kilometers verder net over de grens gelegen plaatsje. Bij *Hommersum Junction* werd ook bij wijze van blokpost een oude goederenwagen geplaatst die permanent door Britse militairen bezet werd. Op 27 februari reed er als eerste een benzinetrein over de spoorlijn. Het spreekt bijna vanzelf dat, gezien de recordtijd (14 dagen) waarin de *Hawkins Link* was aangelegd, de uitvoering van de spoorlijn nogal provisorisch was. De rails en de dwarsliggers lagen op een eenvoudig zandbed in plaats van het gebruikelijke meer stabiele

en drainerende ballastbed van grind. Later schijnt er nog wel een soort van grindbed voor de spoorlijn gestort te zijn. Er mocht op de spoorlijn niet sneller dan 30 km/h gereden worden. Niettemin hebben zich wel diverse ontsparingen voorgedaan. In het voorjaar van 1946 schijnt een stuk van het baanlichaam bij Ottersum te zijn weggeslagen door de buiten zijn oevers tredende Niers.

Vanaf *Hommersum Junction* konden de militaire transporten de *Boxteler Bahn* volgen die via Hommersum en Hassum liep en vlak voor Goch de Niers weer overstak.

Over hoévél en wát voor soort militaire transporten er hebben plaatsgevonden op de militaire spoorlijnen is weinig bekend. Aanvankelijk zal het bevoorraden van het front zijn geweest en gaandeweg ook vervoer van troepen, gewonden, krijgsgevangenen en gerepatrieerden. Het treinverkeer rond Gennep moet in het voorjaar van 1945 behoorlijk intensief zijn geweest. Gelukkig kon er ook weer gebruik gemaakt worden van de lijn Gennep-Boxtel nadat de spoorbrug bij Gennep in maart 1945 voorlopig hersteld was. Van een vlekkeloos en gestroomlijnd treinverkeer kon echter geen sprake zijn, daar vrijwel alle wissels en seinen op het station Gennep buiten gebruik waren. De exploitatie van de spoorlijnen was in handen van de Engelse spoorwegtroepen van de 182 R.O.C. Voor de beveiliging van het treinverkeer voor het gedeelte Mook-Hommersum was het zogeheten stafblokstelsel in werking gesteld, waarbij de machinist van de trein een koperen staf van de in de wagenbakken verblijvende blokwachter in ontvangst moest nemen en deze vervolgens weer bij de volgende blokwachter moest afgeven. Bij de wisselplaats *Forest Loop* en de *Hommersum Junction* alsook op het station Gennep was de zogeheten Military Railway Signalling van kracht: verdraibare borden waarmee aangegeven kon worden of een trein wel of niet de wisselplaats mocht berijden. In de laatste weken van de oorlog, toen het front zich steeds dieper in Duitsland verplaatst had, werd de lijn hoofdzakelijk nog bereden door treinen voor verlofgangers en gerepatrieerden. Op 11 juni werd de exploitatie van de lijn door de NS overgenomen. *Forest Loop* heette vanaf die datum station *Milsbeek* en *Hommersum Junction* werd omgedoopt tot *Gennep Aansluiting*.



*De Hawkins Link te Plasmolen, bij de uitspanning Buitenlust. Foto afkomstig uit De MaasBuurtspoorweg, door P. J. M. Rutten, p. 79.*



*De Rijksweg ter hoogte van Plasmolen, circa 1945, met rechts de tramlijn van de MBS en op de achtergrond, langs de verwoeste bebouwing, de Hawkins Link. Foto collectie M. Turlings.*

### **Victory Bridge**

Er zijn in dit verband nog meer interessante militaire spoorlijnen te noemen: vlak voor Goch werd een verbodingsboog naar het noorden gelegd; naar de spoorlijn richting Kleve. Vanaf Kleve konden de militaire treinen het tracé volgen van de voormalige *Trajeklinie* van de REG (Rheinische Eisenbahn Gesellschaft, spoorlijn Kleve-Elten uit 1865, met spoorveer (*Trajekt*) over de Rhein, opgeheven in 1926). Tussen Spyck (bij de zuidelijke, links-rheinische aanlegplaats van de voormalige veerboot) en Welle (zo heette de noordelijke, *rechts-rheinische* landingsplaats) werd in 33 dagen een 713 meter lange spoorbrug geïmproviseerd: de *Victory Bridge*. Deze werd op 9 mei 1945 in gebruik genomen.



*De Victory Bridge tussen Spyck en Welle, april 1945, gefotografeerd vanaf de zuidelijke Rijnoeve, door Sergeant Harry W. Sibson (934th Port Construction & Repair Company, Royal Engineers) Met dank aan Malcolm H. Sibson.*

Hoewel het noordelijke deel *Trajektlinie* in 1930 was afgebroken, konden de Britten nog wel het oorspronkelijke tracé benutten. Echter waar de *Trajektlinie* in westelijke richting afboog naar Elten, moesten de Britten een verbindingsboog naar het oosten maken, richting Emmerich dus. Het baanlichaam hiervan is nog altijd in het landschap te zien. Ook op topografische kaarten vindt men het terug en oppervlakkig gezien zou je denken dat hier een "vork" heeft gelegen, zoals bij Elst, maar in werkelijkheid betreffen het twee spoorverbindingen die nooit gelijktijdig hebben bestaan. Bij Welle, aan de oever van de Rhein, zijn nog o.a. betonnen restanten tussen het struikgewas te vinden. Mijn vermoeden is dat het Britse leger hier geen keurig ballastbed voor de rails heeft aangelegd, maar eenvoudigweg een (ter plekke gefabriceerd?) betonnen dek stortte, bij wijze van harde ondergrond. Het kan natuurlijk ook zijn dat er later een verhard weggetje op of langs het tracé heeft gelegen. Er zijn op deze plek nog wel meer bijzonderheden te ontdekken van onduidelijke herkomst. Mogelijk hebben die nog met het Trajekt te maken, maar ik zag daar ook nog een oude rivierdijk met een soort doorlaat (op het onderstaande kaartje aangegeven met "SI"). Er hebben daar kortom allerlei soorten van infrastructuur gelegen. Wie nog eens op sporenonderzoek uitgaat in deze contreien wordt aangeraden ook een kijkje te nemen bij de spoorbrug over de Altrhein bij Griethausen (tussen Kleve en Spyck). Deze uit 1863 daterende, zeer roestige brug is tot "Industrie-denkmal" benoemd. En wie laarzen bij zich heeft zou eens tussen het zeer dichtbegroeide struikgewas aan de zuidoever van de Wild ten zuidoosten van Elten (tussen de spoorlijn Arnhem-Emmerich en het hierboven genoemde verbindingsboogje) moeten kijken: hier zijn de vervallen pijlers en landhoofden van de REG-spoorbrug over de Wild te vinden.



*Kaartje van de omgeving Spyck/Welle/Elten (detail Topografische kaart 1:50.000). Het tracé van de Trajektlinie laat zich goed herkennen. Op de zuidelijke oever staat het spoor nog aangegeven. Dit is nog tot 1982 in gebruik geweest voor de olieraffinaderij te Spyck, maar inmiddels ook al weer jaren opgebroken. Het knikje naar rechts is voor de fabriek aangelegd. Het oorspronkelijke spoor liep rechtdoor, langs de weg, tot de rivier. Rechtsboven is de spoordijk van de door de Britten aangelegde verbindingsboog te zien.*



*De voormalige spoorbrug over een oude Rijn-arm van de REG bij Griethausen (spoorlijn Kleve-Spyck) uit 1865 is in 1945 onbeschadigd in handen van de geallieerden gevallen en was een cruciaal onderdeel in de route naar de militaire spoorbrug enkele kilometers verderop over de Rhein (Victory Bridge). Foto, V. M. Lansink, 23 maart 2003*



*Welle; gezicht vanaf de noordelijke Rhein-dijk op de plek van het voormalige spoortracé van de Trajektlinie. Rechts van het midden, waar nu de bomen staan, moet de Victory Bridge hebben gelegen. Tussen het struikgewas vindt men nog allerlei vaagheden die hiermee van doen zouden kunnen hebben, alsook van de aanlegplaats van het spoorveer. Op de achtergrond de olieraffinaderij te Spyck. Foto: V. M. Lansink, 23 maart 2003.*

## **Opbraak**

In de zomer van '46 werden in ieder geval de *Hawkins Link*, de *Nebo-sidings* en hoogstwaarschijnlijk ook de *Diversion* opgebroken door aannemersbedrijf A. M. Stuij uit Nijmegen. De spoorlijnen hadden hun belang verloren en hinderden bovendien het gewone wegverkeer daar de lijnen soms dwars over de weg lagen. De *Victory Bridge* bij Spyck/Welle werd eveneens in deze tijd afgebroken. De NS schijnt van die brug trouwens ook nog even gebruik gemaakt te hebben voor goederentreinen, in afwachting van het gereedkomen van de noodbruggen bij Nijmegen en Oosterbeek (resp. augustus en

december 1945). Eind jaren '40 is er bij NS nog sprake geweest van het herleggen van spoor op het tracé van de *Hawkins Link* als raccordement naar Gennep (papierfabriek). De achterliggende reden is wellicht geweest dat men af wilde zien van het definitieve herstel van de spoorbrug over de Maas bij Gennep (of deze aan het gewone wegverkeer wilde offeren?) en zodoende dus een alternatieve, goedkopere route dacht te creëren. Uiteindelijk is in juli 1950 een definitieve spoorbrug over de Maas bij Gennep in gebruik gesteld en werden de raccordementsplannen afgeblazen.



*Gezicht vanaf de Mortel te Mook op de Rijksweg naar Gennep. Hier verliet de Hawkins Link Mook en voegde zich in de linkerberm van de Rijksweg. Tegenwoordig is er vrijwel niets meer te zien dat nog aan de (kortstondige) aanwezigheid van de spoorlijn herinnert. Foto: V. M. Lansink, 28 mei 2005.*

Hoewel voormalige spoorlijnen vrijwel altijd nog nadrukkelijk terug te vinden zijn in het landschap, zijn er van de militaire spoorlijnen ten zuidoosten van Nijmegen vrijwel geen restanten meer te vinden. De avontuurlijke omstandigheden waaronder deze lijnen zijn aangelegd, mede in combinatie met de weinige bekende foto's en gegevens, maken de militaire spoorlijnen tot een legendarisch fenomeen. De auteur van dit artikel stelt ervaringen en herinneringen van ooggetuigen, alsmede verbeterde en aanvullende gegevens dan ook zeer op prijs.

### **Bronnen/Literatuurverwijzingen:**

Meer over het werk van Victor M. Lansink is te vinden op <http://www.railtrash.fotopic.net>

Over de militaire spoorlijnen ten zuiden van Nijmegen:

-*De Nederlandsche Spoorwegen tijdens de bevrijding en hun waarde voor de geallieerde oorlogvoering*, door mr. J. P. S. Lucardie, referendaris der N.S., in: *Spoor- en Tramwegen*, 1946, pp. 361-364.

-*De militaire spoorweg Mook-Hommersum Junction*, door L. J. de Vries, stationschef te Harlingen, in: *Spoor- en Tramwegen* 1946, pp. 379-381.

-*The Hommersum-junction*, door Th. H. Muller, in: "*Kruispunt*" *Beugen, De geschiedenis van de spoorlijnen Nijmegen-Venlo en Boxtel-Wesel*, door Vincent Freriks e. a., 1983, pp. 87-91.

-*De Maas-Buurtspoorweg*, door P. J. M. Rutten, 1991, p. 79.

-*De Spoorwegen rond het bevrijdingsjaar*, door Herman Berghuijs, in: *Op de Rails* 1995-5, pp. 164-173.

-*De IJzeren Rijn*, door Vincent Freriks, 2003, p. 201.

-*Stukken betreffende het opbreken van de spoorwegverbinding van het station Mook=Middelaar naar de spoorweg Gennep-grens bij Hommersum en tussen de verbindingsbaan in de lijn Nijmegen-Venlo en*

*Nijmegen-'s-Hertogenbosch, 1945-1950*, in: Archieven van de Dienst van Weg en Werken van de Nederlandse Spoorwegen, archiefblok nr. 960, inv. nr. 1325a, in: Het Utrechts Archief.

Over de militaire lijn tussen Spyck en Elten:

-*De spoorlijn Zevenaar - Welle - Spijck - Kleef*, door J. Kok, in: *Op de Rails*, 1980, pp. 219-221.

-*Elten*, door H. Nieweg, in: *Op de Rails*, 1950, pp. 54-56.

-*Spoorzoeken, Langs de littekens van een tijdperk*, door Kees Volkers, 2002, pp. 79-82.

-*Eisenbahnen, Ihre Geschichte am Niederrhein*, door Hans-Paul Höpfner, 1986, pp. 46-48.

-*Die Trajektlinie: Zevenaar, Elten, Welle, Spyck, Griethausen, Kleve*, door Dieter Roos, 1983.

-*De spoorverbinding Zevenaar - Kleve, Van Internationale hoofdlijn tot "fabrieksspoor"*, door Jacob H. S. M. Veen en Gerrie A. J. Willemsen, in: *140 jaar spoor langs Zevenaar*, 1996, p. 20.