BR
E
2151

Een uitgave van de Stichting Rail Publicaties december 1990

RAILKRONIEK

Spoorlijn Nijmegen-Kleef 125 Jaar

Jacob H.S.M. Veen

PRIJS
f. 17,50

Speciaalnummer 80-1

COLOFON

RAILKRONIEK
is een uitgave van de
Stichting Rail Publicaties,
Karel Ensinckstraat 47,
5246 GL Rosmalen.

REDACTIEADRES
Zwart Janstraat 5, 3035 AJ Rotterdam.

HOE WORDT U ABONNEE
U wordt abonnee door het abonnementsbedrag (1991: f 71,-) over te maken op een van de volgende rekeningnummers t.n.v. Stichting Rail Publicaties:
Rabobank Rosmalen 14 45 55 700
of Postbank 51 43 76
Een abonnement op RAILKRONIEK loopt van januari t/m december; reeds verschenen nummers worden na ontvangst van het abonnementsgeld direct toegezonden. Abonnementen worden automatisch verlengd, tenzij ze voor 1 november schriftelijk zijn opgezegd.

De abonnementsprijs dient bij vooruitbetaling te worden voldaan door storting op of overmaking naar bankrekening 14 45 55 700 of postbank (giro) 51 43 76 beide ten name van Stichting Rail Publicaties te Rosmalen onder vermelding van RAILKRONIEK.

KLACHTEN/ADRESWIJZIGING/ENZ.
Hebt U klachten of bent U verhuisd, reageert U dan s.v.p. schriftelijk. Brieven/briefkaarten richten aan de heer P. van den Berg, Vliertjeshoeven 7, 5244 GT Rosmalen, telefoon 04192-63834.

Vormgeving:
H.A.G. Boerman.

Zetwerk en druk:
Drukkerij Econoom bv Beek-L.

SAMENSTELLING EN EINDREALISATIE
Martin van Oostrom.

S STADSBIBLIOTHEEK MAASTRICHT
91 - 2666
SB B. E 2151

STADSBIBLIOTHEEK MAASTRICHT
36000093585956

ISBN 90-71513-06-8.

RAILKRONIEK

Het vaktijdschrift voor spoorwegliefhebbers

12e jaargang **speciaalnummer 80-1**

Inhoud

Inleiding 3
1843-1863 Voorgeschiedenis 5
1865-1886 De tijd, dat de REG exploiteerde 9
1886-1914 De exploitatie door de HIJSM 14
1914-1939 De Eerste Wereldoorlog en zijn gevolgen 22
1939-1945 De Tweede Wereldoorlog 29
1945-1990 De naoorlogse periode 33
Bijlage: Dienstregelingen 44

Ten Geleide

Hoewel het er niet naar uitzag beleefde de spoorlijn Nijmegen - Kleef dit jaar toch nog het 125-jarig jubileum. In dit speciaalnummer wordt de geschiedenis van deze spoorlijn beschreven, terwijl de foto's de lezer meenemen op reis langs de spoorlijn van Nijmegen naar Kleef. Het tot stand komen van dit speciaalnummer was mogelijk dankzij de welwillende medewerking van een aantal personen, die ik graag wil noemen. Ik wil graag de heren P. van den Berg, C. van Oostrom en E. van Werkhoven bedanken voor het corrigeren van de tekst. Ik ben de heren R. Ankersmit, J.A. Bonthuis, H.G. Hesselink, C. Huurman en J.J. Overwater bijzonder dankbaar voor de moeite die zij zich hebben getroost om mij daadwerkelijk te steunen bij het op de valreep voltooien van het fotografische overzicht. Vanzelfsprekend gaat mijn erkentelijkheid ook uit naar de overige fotografen, zonder wiens bijdragen dit speciaalnummer nooit had kunnen worden gerealiseerd. Zoals gebruikelijk bij onze publicaties treft u hun namen aan bij de foto's.

Martin van Oostrom

Foto voorzijde omslag
Dieselloc 215 016 rijdt met een goederentrein naar Kleef onder het seinhuis II door, terwijl rechts een diesel-eentje op de volgende inzet wacht. Nijmegen, 10 september 1979. ***H.G. Vosman***

Foto achterzijde omslag
DB-stoomloc 03 107 vertrekt met trein E 296 (Nijmegen - Frankfurt/M) in de richting Keulen. De 03 107 van depot Mönchengladbach kwam in Nijmegen reeds voor de trein. Kleef, 27 oktober 1965. ***Jacob H.S.M. Veen***

Foto bladzijde 3
Dieselloc 218 132 passeert met de D 417 naar München het enkele jaren later afgebroken seinhuis III. Nijmegen 20 september 1980. ***H.G. Vosman***

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG
Veen, Jacob H.S.M.
Spoorlijn Nijmegen - Kleef 125 jaar / Jacob H.S.M. Veen. -
Rosmalen : Stichting Rail Publicaties. - Ill.
Speciaal nr. van Railkroniek; 80-1.
ISBN 90-71513-06-8
SISO 657.82 UDC 656.222(492:[43+430])"1865/1990"
Trefw.: Nijmegen- Kleef spoorlijn ; geschiedenis ; 1865-1990 / Spoorwegen ; Nederland - Duitsland ; geschiedenis ; 1865-1990.

Spoorlijn Nijmegen - Kleef 125 Jaar

Jacob H. S. M. Veen

De 125-jarige geschiedenis van de spoorlijn Nijmegen - Kleef heeft een sterk wisselend karakter. Oorspronkelijk betrof het een lokale verbinding van de economisch enigszins achterop rakende Keizerstad met het Pruisische spoorwegnet. Omstreeks de eeuwwisseling groeide zij -nadat Nijmegen ook met het Nederlandse spoorwegnet was verbonden- uit tot een van de belangrijkste grensovergangen, waarover onder meer boottreinen in de relatie Londen - Zuid-Duitsland reden. Helaas verloor zij in de loop der tijd -vooral na de Tweede Wereldoorlog- deze functie als schakel in het internationale lange-afstandsverkeer, waarna nog slechts de lokale functie overbleef. Ten gevolge van de internationale spoorweg-tarievenpolitiek, waardoor grensoverschreidende treinreizen op de korte afstand in verhouding zeer duur zijn, liep het vervoer steeds verder terug. Men spreekt dan ook al enkele jaren over opheffing van de trein-dienst al lijkt het er sinds kort op dat de politiek de zeer onrendabele verbinding wil handhaven.

In sommige gevallen zette de NS ook wel locomotieven van de serie 3900, haar zwaarste type sneltreinlocomotief, in op de lijn naar Kleef. Locomotief 3914 (depot Nijmegen) met trein D 308 bij vertrek uit Nijmegen, 15 juli 1949. ***J. Lub***

1843 - 1865

Voorgeschiedenis

Voordat de spoorlijn Nijmegen - Kleef in 1865 geopend werd, was er al heel wat over geschreven. Al in 1843, in een tijd dat ons land nog nauwelijks spoorlijnen kende, verzocht de Nijmeegse Kamer van Koophandel om de in aanleg zijnde spoorweg Amsterdam - Arnhem - Pruisische grens via Nijmegen - Krefeld te laten lopen. Een van haar voornaamste argumenten was dat men op deze manier in Keulen direkt aansluiting op de spoorwegen naar Zuid-Duitsland en Zwitserland kon krijgen, terwijl een lijn via Oberhausen niet verder zou komen dan Deutz. Men moet hierbij bedenken dat de lijn Keulen - Mainz in aanleg was, terwijl er over een verbinding op de rechteroever van de Rijn nog niet werd gesproken. Ook zou de bouw van de Rijnbrug tussen Keulen en Deutz nog enige tijd op zich laten wachten, terwijl het Ruhrgebied in die jaren economisch nog lang zo belangrijk niet was als enkele decennia later. Zoals bekend is had dit verzoek geen succes. Amsterdam - Arnhem werd op de andere Rijnoever doorgetrokken en zou in de geschiedenis een geduchte concurrent voor Nijmegen - Kleef worden, zelfs zodanig dat zij deze in onze dagen totaal weg concurreerde.

In 1846 was er weer sprake van een lijn Nijmegen - Kleef, nu op initiatief van de in oprichting zijnde Cöln - Crefelder Eisenbahn, die later opging in de Rheinische Eisenbahn Gesellschaft (REG) en die haar stamlijn tot Nijmegen wilde verlengen. Net als tegenwoordig was de Keizerstad een belangrijke handelsstad aan de Waal, de Rijntak waarover ook al in die tijd het meeste scheepvaartverkeer in ons land plaats vond. Bovendien verwachtte men, gezien de plannen voor een spoorwegnet ten zuiden van de grote rivieren in ons land, dat Nijmegen spoedig een railverbinding met Vlissingen en Antwerpen zou krijgen. Het langdurig uitblijven van dat Zuidernet, dat pas ingevolge de spoorwegwet van 1860 gerealiseerd werd en waarbij Nijmegen zonder spoorlijn bleef had echter tot gevolg, dat de REG de lijn Keulen - Krefeld - Kleef - Nijmegen niet verder dan tot Kleef bouwde, dat in 1862 werd bereikt. Kennelijk zagen de Pruisen toch niet zoveel in alleen maar een rail/waterverbinding te Nijmegen.

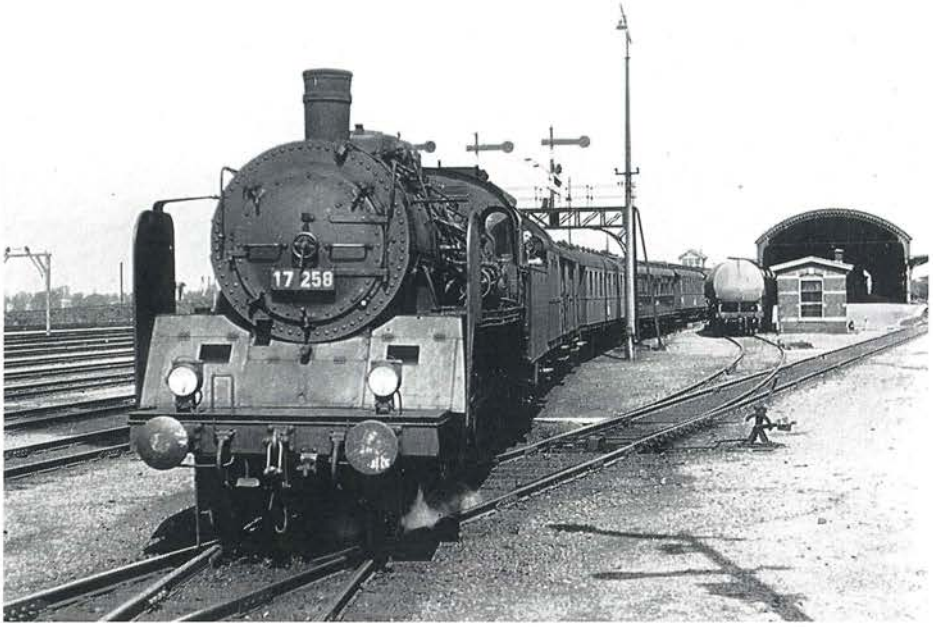
In de oude Keizerstad was nu goede raad (letterlijk) duur. Voor zover men kon voorzien zou het nog jaren vergen eer Nijmegen op het spoorwegnet werd aangesloten. En men was er zich zeer goed van bewust, dat een plaats zonder railvervoer ondanks goede waterverbindingen economisch niet interessant was. De ligging midden in het rivierengebied (alleen de regio Kleef was zonder brug of pont te bereiken) die in vroeger tijden zo voordelig was geweest, werkte nu in het nadeel van de stad. Behalve naar Venlo zou elke spoorverbinding naar enige belangrijke plaats in ons land een of meer waterwegen door middel van dure bruggen moeten passeren. Een pont was technisch wel mogelijk, maar die passage met al het rangeerwerk kostte te veel tijd. Het enige lichtpuntje was een plan voor een lijn van Tilburg via 's-Hertogenbosch naar Nijmegen, waarbij de Maas, de smalste van de drie grote rivieren, moest worden gekruist, maar hierin zat weinig schot. En van regeringszijde was geen hulp te verwachten.

Eigen initiatief

Al in 1860 was het de Nijmegenaren duidelijk, dat zij wat een staatsspoorweg betreft achter het net visten. Daarom nam men zelf het initiatief. Voor de meest gewenste verbinding, die met Arnhem en daardoor met het westen van het land had men geen geld. De kostbare bruggen over èn de Waal èn de Rijn maakten deze veel te duur. Het enige wat financieel haalbaar zou zijn was een lijn naar Kleef, die spoedig aansluiting op het Pruisische net zou krijgen. Deze verbinding vereiste geen kostbare kunstwerken. Bovendien zou men zich op die manier van een goede verbinding met het Duitse achterland verzekeren. Daarnaast zag men Nijmegen al als overslagplaats van het spoor op de schepen, die de steeds goed bevaarbare Waal richting Rotterdam bevoeren. In 1863 was men zo ver dat de plannen in daden konden worden omgezet. Op 17 september van dat jaar werd de Nijmeegsche Spoorwegmaatschappij (NSM) opgericht, een N.V. met een aandelenkapitaal van f. 700.000,- verdeeld in 1.400 aandelen à f. 500,-. Met dit bedrag zou zij de lijn vanaf Nijmegen via Groesbeek naar de grens bij Kranenburg bouwen. De REG bleek bereid voor de bouw van het aansluitende stuk tot Kleef te zorgen en wilde tevens de exploitatie en het onderhoud voor de gehele verbinding op zich nemen. Vanzelfsprekend was het dat de NSM niet aan eigen exploitatie dacht. Daarvoor was haar lijngedeelte veel te kort. Omdat zij toch inkomsten moest hebben stond de REG haar de helft van de winst op het Nederlandse gedeelte van de lijn af als vergoeding voor het gebruik door de Duitse particuliere maatschappij. Nadat de NSM op 4 juni 1864 de concessie voor Nijmegen - grens had verkregen sloot zij een week later met de REG het contract, waarin alles werd geregeld en nu stond niets meer de aanleg in de weg. Geld was er voldoende. De aandelen waren allen geplaatst en bovendien kreeg de NSM nog f. 75.000,- subsidie van de gemeente Nijmegen. Daarnaast stond de stad nog de benodigde gronden, voor zover deze in haar bezit waren, om niet af. In de zomer van 1864 ging de eerste spade de grond in en één jaar later was de lijn gereed. Het Nijmeegse stationsgebouw had men gebouwd aan het huidige Keizer Karelplein, op de plaats waar thans het gebouw De Vereeniging staat. In dit stationsgebouw waren ook de douaneruimten ondergebracht. Verder verrezen op het emplacement een goederenloods en een locomotievenloods met een waterreservoir en werden er los- en laadwegen en een veelading aangelegd. De ingang van het personenstation lag aan de Groesbeekseweg, ongeveer daar waar nu de Sint Annastraat op deze weg aansluit. Omdat Nijmegen in 1864 nog een vesting was en alle gebouwen in het schootsveld lagen kregen zij wel een stenen fundament, maar was de opbouw van hout. In tijd van oorlog konden zij dan gemakkelijk gesloopt worden. Vanaf het station bouwde men een spooraansluiting naar de nieuwe haven aan de Waal, die de gemeente kort voor die tijd had laten aanleggen. Deze liep langs de stadswal en de gasfabriek. Bij de haven werd voor de overslag van de treinwagons op de schepen en omgekeerd een kraan gebouwd. Tevens verrees hier een goederenloods voor de opslag van die goederen, die niet direkt vervoerd konden worden.

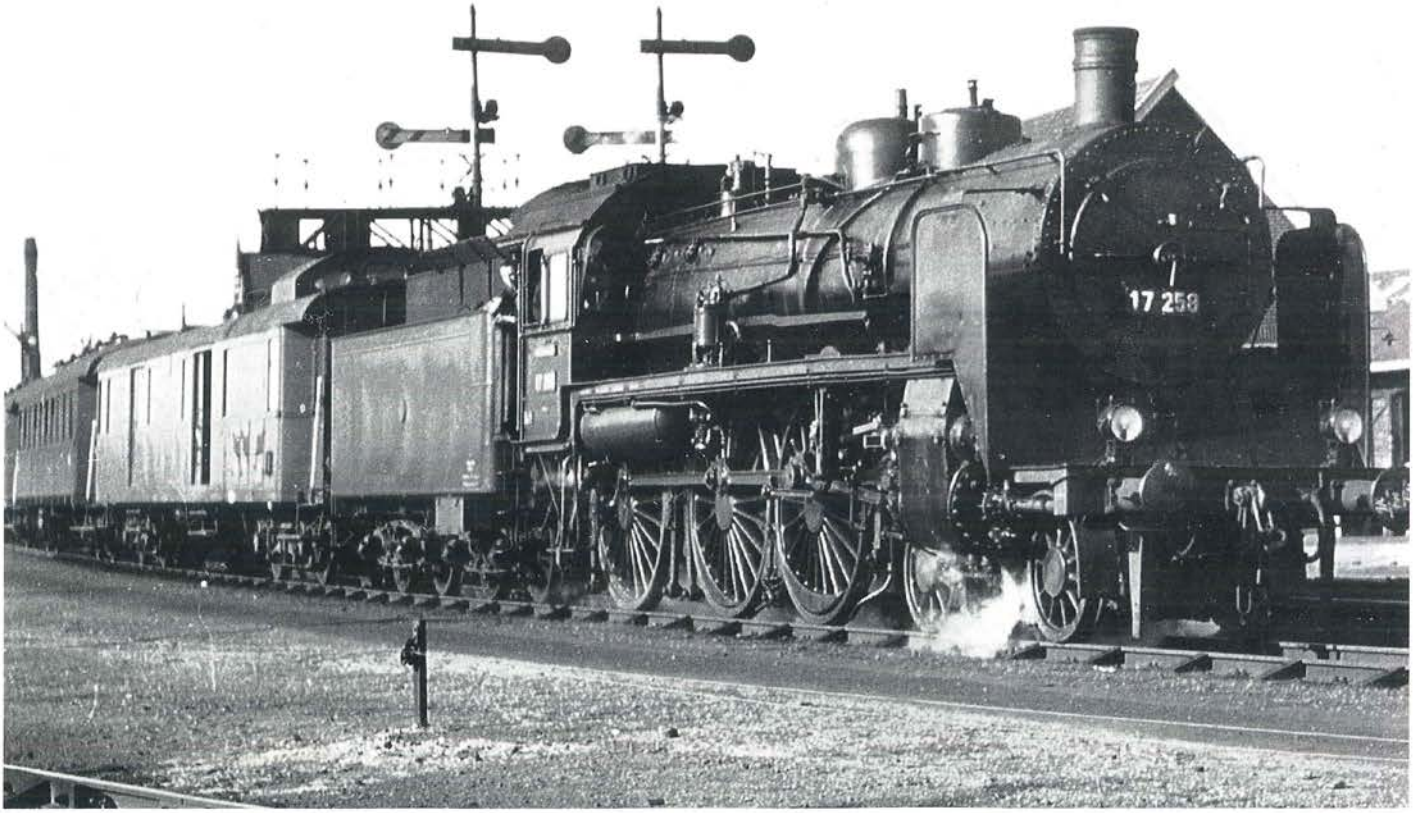
Door de voorspoedige aanleg van de lijn, waarbij de REG in Kleef en de NSM in Nijmegen waren begonnen, kon al op 7 juni 1865 het gedeelte van Nijmegen tot Groesbeek worden bereden. Hiervoor had men de beschikking over de REG-locomotief "Pluto", die een paar dagen tevoren per schip in Nijmegen was aangekomen. En nadat ook het enige kunstwerk in de lijn, de brug over het Spoykanaal bij Kleef, gereed was, werd de gehele lijn Nijmegen - Kleef op 8 augustus 1865 officieel geopend. Helaas is niet duidelijk welke locomotief deze trok. De Arnhemsche Courant spreekt in haar verslag over de "Germania", terwijl andere bronnen de al eerdere genoemd "Pluto" en de "Longerich" noemen. In ieder geval reed de feesttrein in 50 minuten van Nijmegen naar Kleef, waar de genodigden uitgebreid feest vierden. Vanzelfsprekend liet men zich ook in Nijmegen niet onbetuigd. De stad had eindelijk de zo begeerde aansluiting op het spoorwegnet. In tegenstelling tot het met haar rivaliserende Arnhem had men deze wel op eigen kracht en met eigen middelen

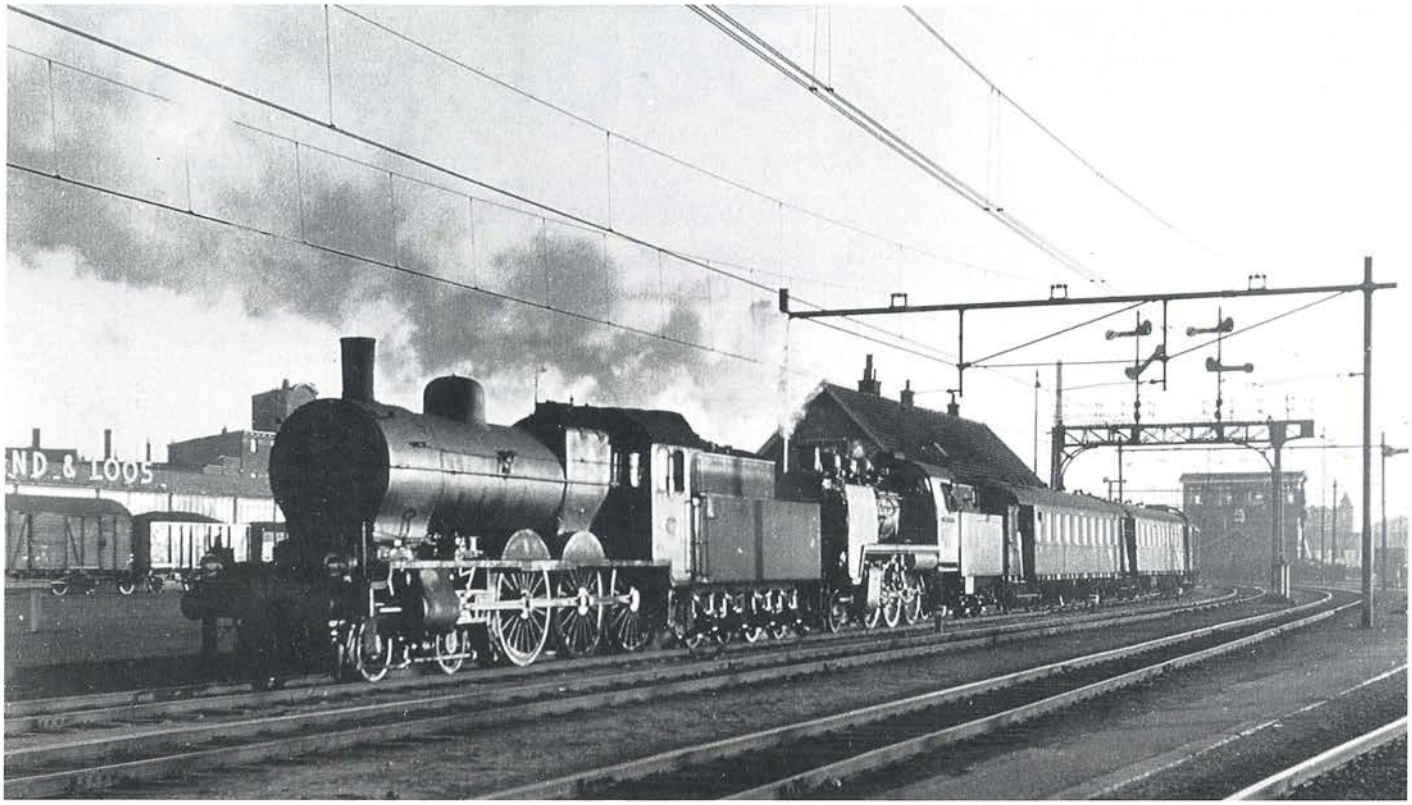
moeten verwezenlijken, terwijl men nog steeds niet over de rails het westen van Nederland direkt kon bereiken. En dat was in de Gelderse hoofdstad al vanaf 1847 mogelijk.



Tussen de beide wereldoorlogen was Nijmegen nog een belangrijke grensovergang. Weliswaar werden de treinen hier niet door het modernste Duitse materieel, de stoomlocomotieven van de "Einheitsbaureihen", over de grens gebracht maar de serie 17² (de Pruisische S 10², een driecilinderlocomotief met oververhitter) behoorde toch wel tot de belangrijkste types sneltreinlocomotieven, die de Reichsbahn inzette. Locomotief 17 258 met trein D 68/D 279 bij vertrek uit Nijmegen, 17 augustus 1934. ***J.J.B. Vellekoop***

Door een toeval werd de DB-locomotief 17 258 (behorende tot een toch vrij grote serie) in twee verschillende jaren door twee verschillende fotografen bij vertrek uit Nijmegen gefotografeerd. Zagen wij deze machine al in 1934 op een foto van Vellekoop, bijna een jaar later "schoot" Quanjer haar (vermoedelijk eveneens met trein D 68) op vrijwel precies dezelfde plaats in Nijmegen. Juni 1935. ***J. Quanjer***





Na de oorlog waren combinaties van Nederlandse 3700'en met Duitse eenheidslocomotieven op Nijmegen - Kleef niet ongewoon. Dit was overigens niet vanwege het gewicht van de treinen maar om losse locomotiefritten te vermijden. De 3733 met een DB-locomotief van de serie 24 (sinds 1950 in depot te Kleef) bij het terugzetten van een uit Kleef in Nijmegen aangekomen Eilzug. Nijmegen, 13 november 1954. ***J.C. de Jongh***

Grensverkeer in het midden van de jaren vijftig. Locomotief 3791 (depot Nijmegen) met trein 296 naar Frankfurt (M), die zij echter slechts tot Kranenburg mag vervoeren. Nijmegen, 30 april 1956. ***L.J.P. Albers***

Voor de Britse verlofgangerstreinen zag men verschillende typen Duitse locomotieven. Soms waren het 01'en of 03'en, ook wel 50'ers maar ook de vertrouwde P8'en werden ingezet. Deze treinen kregen hun Duitse stoomlocomotief overigens al in Arnhem. Locomotief 38 2263 met trein Dm 80669 (tien rijtuigen) bij aankomst uit Arnhem te Nijmegen, 12 december 1957. ***J. Lub***

Voor de niet in de richting Arnhem doorgaande treinen uit Kleef was het kopspoor aan de oostzijde van het eerste perron in Nijmegen de stek. Na aankomst moest dan voor omlopen worden teruggezet. Hier duwt DB-locomotief 23 079 haar trein 293 uit Keulen het Nijmeegse station uit. Nijmegen, 18 mei 1959. ***J.C.T. van Engelen***

1865 - 1886

De tijd, dat de REG exploiteerde

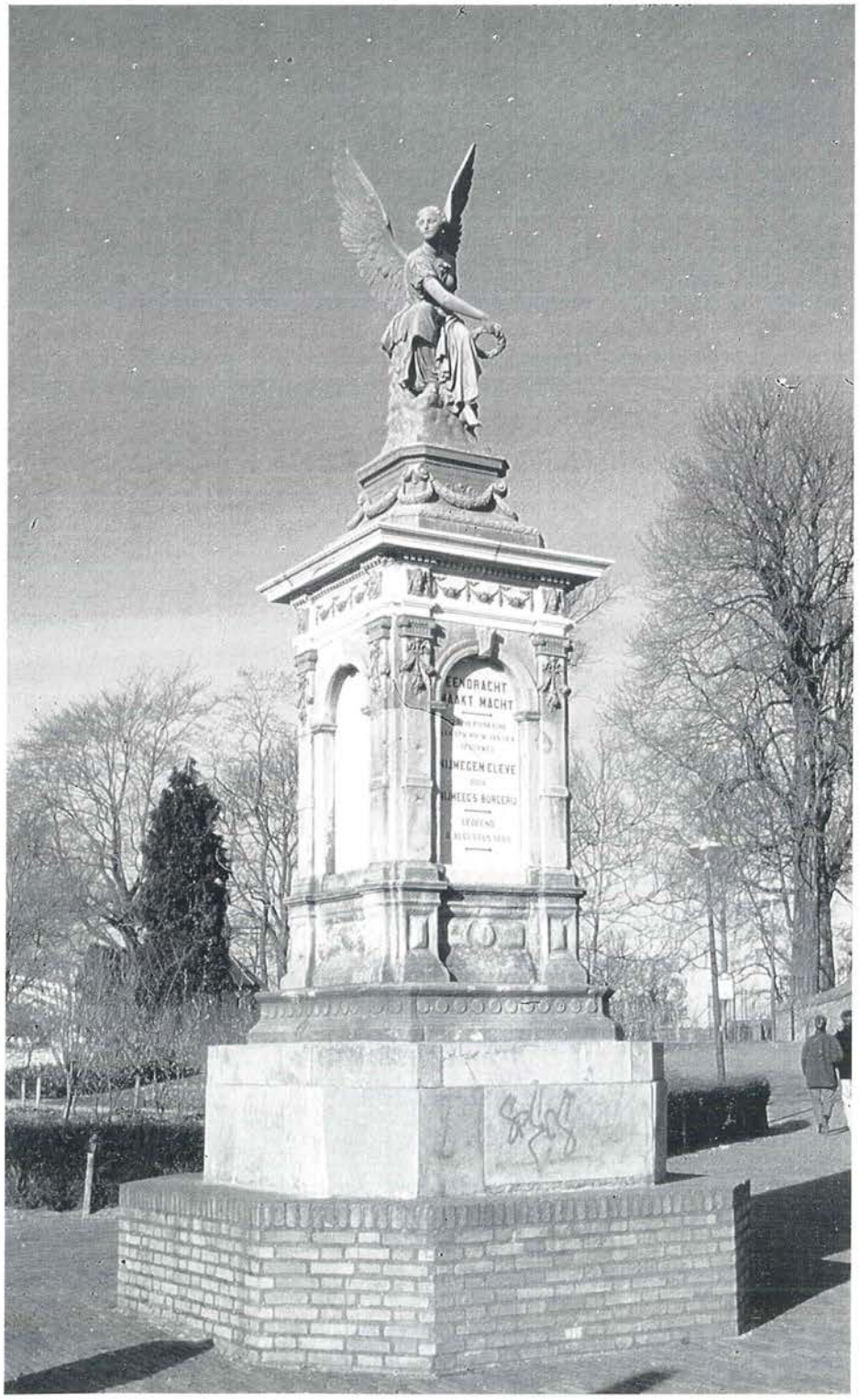
De dag na de officiële opening, op 9 augustus 1865, begon de normale exploitatie van Nijmegen - Kleef. De eerste dienstregeling vermeldde vier treinen in elke richting, waarbij de eerste trein in Nijmegen begon en de laatste daar eindigde. Ten gevolge van een 10 minuten langer oponthoud voor douanedoeleinden van de treinen richting Kleef te Kranenburg duurde een rit van Nijmegen naar de buurstad 50 minuten, tegen 40 minuten in omgekeerde richting. Drie van de vier treinen gaven in Kleef aansluiting naar en van Keulen en met twee er van kon men zelfs Frankfurt (M) nog bereiken op dezelfde dag dat men uit Nijmegen vertrok. Alleen de eerste ochtendtrein in beide richtingen diende uitsluitend het lokale verkeer. Aanvankelijk waren er maar twee tussenstations, Groesbeek en Kranenburg, maar al kort na de opening werd bij Kleef de halte Kleef Tiergarten in gebruik genomen. Mogelijk was deze al bij het begin van de exploitatie gereed. Uit een verslag van de opening blijkt namelijk, dat de officiële genodigden daar voor de terugrit naar Nijmegen instapten. In de eerste dienstregeling wordt zij echter niet vermeld. De halte Tiergarten diende voornamelijk voor de bezoekers van de mooie omgeving van de stad en voor de bewoners van de buurtschap Rindern. Zij lag vlak bij de kruising van de spoorlijn met het Moritzkanaal even ten westen van de stad aan de voet van de heuvel, waarop zich het monument voor Johan Maurits van Nassau (in Nederland bekend als "de Braziliaan" en als bouwer van het Mauritshuis in den Haag) bevindt. Korte tijd later kreeg ook het dorp Nütterden tussen Kranenburg en Kleef een halte.

Niet lang na de opening werd het aantal treinen richting Nijmegen uitgebreid tot vijf, terwijl het er in de andere richting vier bleven. Volgens de dienstregeling van 1 oktober 1868 begon de dienst nu in Kleef met een lokale trein, die gezien de rijtijd waarschijnlijk ook goederenwagons meevoerde. De ontbrekende tegentrein was mogelijk een zuivere goederentrein. Uiteindelijk zou het aantal personentreinen in de tijd van de REG-exploitatie tot vijf in elke richting worden opgevoerd.

Het nadeel van Nijmegen - Kleef was wel, dat het in de eerste jaren van haar bestaan een doodlopende zijlijn bleef. Dit klemde des te meer omdat Kleef via de eveneens in 1865 geopende lijn naar Zevenaar met het pontveer bij Elten wel doorgaande treinen Keulen - Amsterdam kende. De NSM deed wat zij kon om hierin verandering te brengen. Zo vroeg zij in 1868 een concessie voor de lijn Nijmegen - Arnhem met voor de bouw van de twee rivierbruggen een rijkssubsidie van f. 3.000.000,-.

Ondanks lokale steun liep dit op niets uit. Zeven jaar later deed de Nijmeegse Kamer van Koophandel een poging om tot verbetering van de spoorwegverbindingen met de rest van ons land te komen. In verband met de behandeling van een nieuw wets-

"Eendracht maakt macht". Het monument op het Valkhof herinnert de Nijmegenaren ook nu nog aan het initiatief van de plaatselijke burgerij dat leidde tot de aanleg van de spoorbrug Nijmegen - Kleef. Nijmegen, 18 maart 1988. ***René Wouters***



ontwerp tot aanleg van enkele spoorlijnen op rijkskosten stelde zij een direkte lijn Amersfoort - Wageningen - Nijmegen - Goch voor. Voor de NSM zou dit onvoordelig geweest zijn want als de gevraagde verbinding er gekomen was werd haar lijn niet meer dan een lokaallijn. Het vervoer naar Keulen zou natuurlijk de direkte route over Goch gekozen hebben en niet de omweg via Kleef. Uiteindelijk resulteerde het bovengenoemde wetsontwerp in de aanleg van drie lijnen, die voor Nijmegen belangrijk waren, namelijk de Betuwe-lijn van Dordrecht via Geldermalsen naar Ressen/Bemmel, Amersfoort - Rhenen - Kesteren èn Arnhem - Nijmegen. Dat deze laatste bij Oosterbeek de Rijn zou oversteken en zo vanuit het westen op het Arnhemse station aansloot achtte men in die tijd nog niet zo'n bezwaar. Dit zou zich èn voor Nijmegen zelf èn voor de lijn Nijmegen - Kleef pas later wreken.

De aanleg van de lijn naar Arnhem had voor de spoorwegsituatie in Nijmegen vergaande gevolgen. In verband met de plaats waar de brug over de Waal gebouwd kon worden moest de stad een nieuw station krijgen, dat op enige afstand van de binnenstadsbebouwing kwam te liggen. Dit betekende dat het oorspronkelijke station aan de Groesbeekseweg moest vervallen, althans wanneer de NSM ook maar enig profijt van de nieuwe aansluiting wilde hebben. Daarom bouwde zij vanaf een punt ten zuiden van de stad een nieuwe lijn naar het Staatsspoorstation, die in 1879 in gebruik werd genomen. Het oorspronkelijke houten stationsgebouw werd gedemonteerd en zou tot op de dag van vandaag bij de Waal voor industriële doeleinden dienen. Nu Nijmegen - Kleef geen doodlopende lijn meer was, was overigens nog niet alles koek en ei. Men had nogal wat klachten over de slechte aansluitingen in Nijmegen, waar de treinen uit Kleef vaak enkele minuten later aankwamen nadat de treinen richting Arnhem waren vertrokken. Honderd jaar later kende men hetzelfde probleem in de relatie Wijchen - Cuijk. Alleen was de frequentie toen veel beter.

Vanzelfsprekend was men in Nijmegen, ook toen de lijn naar Arnhem al in gebruik was genomen, nog steeds zeer gelukkig met het initiatief van de NSM uit 1863. Dat bleek bij het 20-jarig bestaan van de maatschappij. In dat jaar besloot men de oprichters te eren met een gedenkteken, dat op het Valkhof werd geplaatst. Dit monument is, ondanks enkele verplaatsingen, nog steeds in deze omgeving te zien.

In het 21e jaar van haar bestaan veranderde er voor de lijn Nijmegen - Kleef veel, ook al merkte het publiek hier aanvankelijk nauwelijks iets van. Per 1 januari 1886 werd de REG namelijk genaast door de Pruisische staat en nam de staatsspoorwegmaatschappij, de Königliche Preussische Staats-Eisenbahn Verwaltung (KPStEV) de exploitatie van het gehele REG-net, inclusief Nijmegen - Kleef, over. De KPStEV zegde echter het contract met de NSM inzake Nijmegen - grens op per 1 april van dat jaar. Zij bleef wel bereid de treindienst hier voor rekening en risico van de NSM voort te zetten. De maatschappij was nu gedwongen om te zien naar een andere exploitante en zij vond deze in de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) met ingang van 1 juli van dat jaar. De HIJSM was hiertoe bereid omdat zij op dat moment nog niet over goede verbindingen met Zuid-Duitsland beschikte. Haar enige lijnen naar Pruisisch gebied lagen in de Achterhoek, waar deze aansloten op de verbindingen richting het oosten van het Ruhrgebied. Haar grote concurrente, de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) had via Venlo wel een goede direkte route naar Keulen en verder.

Omstreeks het midden van de jaren vijftig werd voor de DB de serie 23 de standaardlocomotief voor de Eilzüge op Kleef - Nijmegen. Locomotief 23 093 van het depot Krefeld (dat in die tijd de tractie voor de sneltreinen verzorgde) te Nijmegen, 3 augustus 1962. ***J.F. Verweij***

Spaarzaam als de NS was zette zij graag voor het korte grenstraject, waarvoor zij tractie moest stellen, een tenderlocomotief in. Locomotief 6013 met trein 294 bij vertrek uit Nijmegen. In Kranenburg zou een DB-locomotief de trein overnemen. Nijmegen, 29 maart 1957. ***R. Ankersmit***

In de jaren zestig was de Pruisische P8, de DB-serie 38[10], een zeldzame verschijning in Nijmegen. Dit in tegenstelling tot de jaren dertig toen de P8'en van depot Kleef een groot deel van de tractie op het grensbaanvak verzorgden. Locomotief 38 3150 met trein 296 naar Frankfurt (M) bij vertrek uit Nijmegen, 3 augustus 1962. ***J.F. Verweij***

S

Omdat ditmaal geen stuurstandrijtuig was ingelegd moest dieselloc 218 146 eerst omlopen, voordat trein 3789 gereed was voor vertrek. Nijmegen, 2 maart 1990. ***Alex Wouters***

DB-dieselloc 218 153 met trein D 417 (Amsterdam - Keulen) gereed voor vertrek te Nijmegen, 21 mei 1988. ***Alex Wouters***

Dieselloc 211 235 staat met een goederentrein naar Kleef op het Nijmeegse emplacement. Nijmegen, 23 augustus 1978. ***H.G. Vosman***

Loc 218 129 (depot Hagen) met trein D 417 (Amsterdam - Keulen) bij vertrek uit Nijmegen, 2 april 1987. ***Henk Bouman***

1886 - 1914

De exploitatie door de HIJSM

De eerste jaren van de HIJSM-exploitatie

Toen de HIJSM de exploitatie van Nijmegen - Kleef overnam was dit voor haar nog een geïsoleerde lijn. Het dichtstbijzijnde punt, waar zij over haar eigen rails kon komen was Kesteren, het eindpunt van de op 18 februari 1886 in gebruik genomen verbinding van Amersfoort via Veenendaal en Rhenen. Daarnaast lag Kesteren wel aan de in 1882 geopende Betuwe-lijn Dordrecht - Geldermalsen - Ressen/Bemmel (- Nijmegen), maar deze werd door de SS geëxploiteerd. De HIJSM hoopte van het gedeelte Kesteren-Nijmegen het medegebruik te krijgen en in dat geval kon zij doorgaande treinen Amsterdam - Kleef inleggen. Men moet hierbij bedenken, dat Kleef niet alleen een goede aansluiting op het Pruisische spoorwegnet ten westen van de Rijn bood, maar dat de stad ook zelf een grote toeristische aantrekkingskracht bezat. Een reisje naar Kleef was in die tijd voor veel gegoede Nederlanders een geliefde vakantie en voor velen zou het de enige buitenlandse reis in hun leven zijn. En toen het meer welvarende deel van onze landgenoten het verderop zocht, ondermeer naar het Rijndal bij Königswinter en de Drachenfels bleef Kleef een bestemming voor hen, die over minder financiële middelen beschikten. En ook vandaag de dag trekt zij nog steeds veel Nederlanders, meestal in de vorm van een dagtripje. Men kan in de stad dan ook gemakkelijk met guldens in plaats van marken betalen.

Vanzelfsprekend was de SS niet voetstoots bereid om haar concurrente te bevoordelen, zodat het nog tot 1888 duurde voor er doorgaande treinen Amsterdam - Nijmegen van de HIJSM reden. In 1889 had Kleef viermaal per dag een rechtstreekse verbinding met de hoofdstad. Twee hiervan voerden ook doorgaande rijtuigen naar en van Keulen mee. Daarnaast reden er tussen Nijmegen en Kleef nog twee lokale treinen, waarvan de ochtendtrein ook een rijtuig 4e klasse kende. Deze klasse was in ons land onbekend, maar in Duitsland was zij ingesteld voor de minstgegoede reizigers. Ook verder merkte men, dat de lijn nu geen doodlopende zijtak meer was, maar onderdeel van een internationale route. De HIJSM zette hier haar betere sneltreinlocomotieven in, ondermeer de zogenaamde "Tienders", de latere NS serie 1000 met hun namen, die aan de Griekse mythologie waren ontleend. Deze hadden geen moeite met de helling tussen Nijmegen en Groesbeek, wat van de REG-locomotieven niet altijd gezegd kon worden. Daarnaast reed sinds 1886 een aparte goederentrein, terwijl in de REG-tijd het goederenvervoer meestal gecombineerd was met de personendienst en een aantal ritten dus als gemengde trein werden gereden.

Onderdeel van een hoogwaardige internationale verbinding

In 1890 werden, in verband met de nationalisatie van de maatschappij die de hoofdlijnen Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Emmerik, Rotterdam - Gouda - Utrecht en Den Haag - Gouda geëxploiteerd had, een aantal lijnen in staatseigendom opnieuw tussen de HIJSM en de SS verdeeld. Hierbij gold als een van de uitgangspunten, dat elke maatschappij zoveel mogelijk even goede verbindingen met het buitenland moest krijgen. Voor Zuid-Duitsland was dat voor de SS Venlo - Kaldenkirchen en voor de HIJSM Nijmegen - Kleef. Een van de gevolgen hiervan was, dat deze laatste nu de exploitatie van de gehele Betuwe-lijn kreeg toegewezen met het recht om tussen Ressen/Bemmel en Nijmegen èn tussen Rotterdam en Dordrecht van de desbetreffende SS-spoorlijnen gebruik te maken. Vanaf dat moment stond niets meer de ontwikkeling van Nijmegen - Kleef tot een internationale hoofdspoorweg in de weg.

De HIJSM wilde, nu zij de beschikking over een goede verbinding met Keulen èn van Nijmegen met Rotterdam en Amsterdam had gekregen, alles in het werk stellen om de SS een deel afhandig te maken van het lucratieve Engeland - Duitsland-verkeer. De SS had via de in 1875 geopende bootdienst vanaf Vlissingen en haar lijn naar Venlo hierin al jaren een belangrijk aandeel, ook al deed de Noord-Brabantsch Duitsche Spoorwegmaatschappij (NBDS) met haar lijn Boxtel - Gennep - Goch - Wesel alles om hierin een forse vinger in de pap te krijgen. Voor het verkeer naar Noord-Duitsland en Berlijn beschikte de HIJSM sinds 1890 over de route via Amersfoort, Deventer en Oldenzaal en voor dat naar het zuiden van Duitsland was zoals hierboven al gesteld Nijmegen - Kleef haar grensovergang. Evenals de SS had de HIJSM ook aansluiting op een bootdienst en wel op Rotterdam - Harwich van de Engelse Great Eastern Railway (later via de LNER opgegaan in de BR). Maar in tegenstelling tot de Vlissingse dienst, die steeds als schakel in belangrijke internationale routes had gefungeerd, was de Rotterdamse boot meer van lokale betekenis. De maatschappij wilde nu in samenwerking met de GER hierin zo snel mogelijk verandering brengen. Het eerste wat men deed was het tijdrovende vaartrajekt verkorten. Nog ingevolge de al eerder genoemde spoorwegwet van 1875 werd de spoorlijn (Rotterdam -) Schiedam - Hoek van Holland door de staat aangelegd, die op 1 juni 1893 in haar geheel in gebruik kwam en aan de HIJSM in exploitatie werd gegeven. Met ingang van die datum werd het Nederlandse eindpunt van de boot uit Harwich naar de genoemde plaats verlegd. Natuurlijk legde de HIJSM onmiddellijk een aansluitende sneltrein in, de "Engelse Zuid-Expres", via Rotterdam - Dordrecht - Nijmegen naar Kleef en Keulen. Tussen Dordrecht en Nijmegen stopte deze exprestrein overigens nergens. Hij behoorde tot de belangrijkste en comfortabelste van zijn tijd en werd door de maatschappij steeds met de modernste locomotieven gereden. Locomotiefwisselen met de KPStEV vond plaats in Kleef. De trein moest trouwens wel snel en comfortabel zijn, want de concurrentie op de route naar Zuid-Duitsland was zwaar. Deze bestond niet alleen uit de SS-verbinding via Vlissingen - Venlo, maar ook via de boot naar Oostende en de Belgische spoorwegen, terwijl in het Zwitserlandverkeer ook de Fransen een graantje meepikten. Een blik op de kaart laat duidelijk zien, dat de HIJSM-route de langste was!

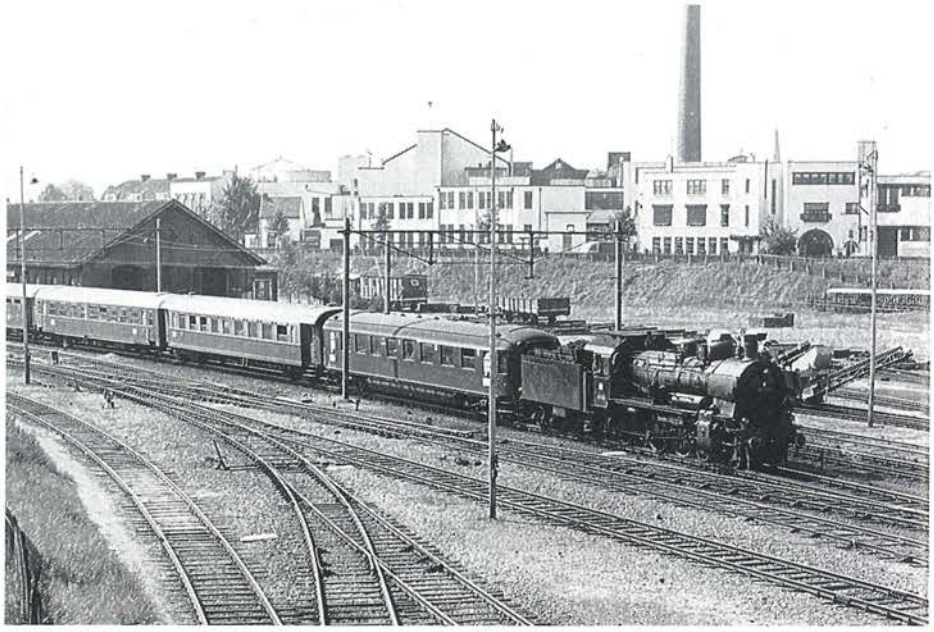
Naast de "Engelse Zuid-Expres" zag men ook nog internationale treinen met hun begin- en eindpunt in Amsterdam. Een hiervan reed rechtstreeks via Amersfoort, de andere via Den Haag (vanwaar men toch ook met de HIJSM naar het buitenland moest kunnen reizen), Rotterdam en Dordrecht. In latere jaren zag men zelfs doorgaande rijtuigen naar Scheveningen (via de elektrische spoorlijn) en Zandvoort. Ook toen al trokken de Duitsers graag naar onze Noordzeekust. Alleen van 1896 tot 1900 moest Nijmegen - Kleef de "Engelse Zuid-Expres" missen. In die jaren reed zij via Nijmegen - Venray - Venlo - Kaldenkirchen, een route waarop de HIJSM ook het medegebruik had. Met ingang van de zomerdienst 1900 keerde zij echter weer op haar oude grensovergang terug. Dit gebeurde op wens van de Pruisische regering, die op deze manier Kleef een tweede dagelijkse sneltreinverbinding met Keulen wilde geven. Overigens mocht de SS sinds 1 januari 1892 ook van Nijmegen - Kleef gebruik maken. Voor de personendienst heeft zij dit nooit gedaan. Vermoedelijk was het voor haar ten opzichte van Amsterdam en Vlissingen te ver om.

Vanaf 1886 tot 1906 reed de HIJSM de gehele lijn Nijmegen - Kleef voor eigen rekening en risico, maar met ingang van 1 juli van het laatstgenoemde jaar werd de

Groot was de verbazing bij enkele nietsvermoedende reizigers van de uit Roermond afkomstige trein 6250 (treinstel 118), toen zij te Nijmegen Heijendaal de historische Rheingold met de locs 215 030 en 215 031 zagen staan. Nijmegen, 30 april 1985. ***Henk Bouman***

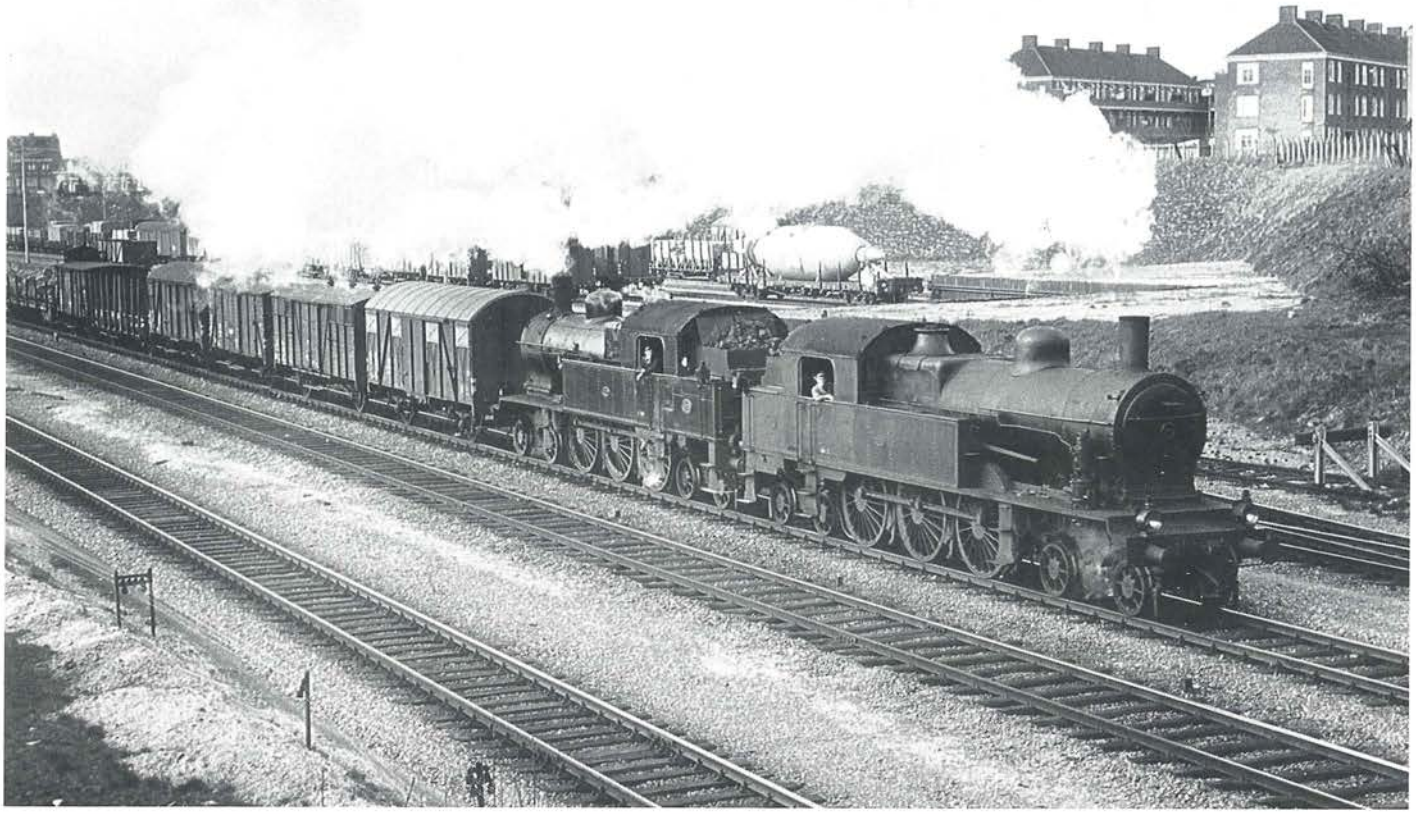
Een "luchtopname" van dieselloc 215 019 met de mBk 4001 die van Leidschendam naar Krefeld werd gebracht voor het uitbouwen van de chopper-installatie. Nijmegen, 14 juni 1985. ***Henk Bouman***

KPStEV voor het Duitse gedeelte verantwoordelijk. De Nederlandse locomotieven bleven echter tot Kleef doorrijden. Alleen werd het Duitse stationspersoneel, en op Kranenburg - Kleef het treinpersoneel, vervangen door Pruisische spoorwegambtenaren. De formele overeenkomst voor dit doorrijden van de locomotieven werd overigens pas op 25 maart 1907 getekend. In dat jaar werd ook voor de eerste keer gesproken over de aanleg van een tweede spoor. Zowel Nijmegen als Kleef drongen hierop aan. Krefeld - Kleef had deze voorziening inmiddels al gekregen. De HIJSM toonde zich, mede gezien het drukke treinverkeer, wel bereid tot de spoorverdubbeling van het Nederlandse gedeelte, maar alleen als de KPStEV dat op het Duitse trajekt ook zou doen. Hiertegen bestond geen bezwaar en vanaf 1 juli 1911 kon men tussen Nijmegen en Groesbeek over dubbelspoor rijden. Het gedeelte tot de grens volgde pas op 1 mei 1914.



Op de al meer genoemde derde augustus 1962, de dag dat veel anders liep dan normaal, reed een P8 de D-trein uit Ancona tot Nijmegen. Locomotief 38 2803 met trein D 307 bij aankomst te Nijmegen, 3 augustus 1962. ***J.F. Verweij***

In sommige gevallen kwamen in het begin van de jaren zestig locomotieven van de serie 03 van het depot Mönhen-Gladbach naar Nijmegen. Hun stamlijn was in die tijd eigenlijk Mönchengladbach - Aken. Locomotief 03 268 met trein D 365 uit Kleef te Nijmegen, 3 augustus 1962. ***J.F. Verweij***



Voor de goederentreindienst Nijmegen - Kranenburg was een tenderlocomotief economischer dan een locomotief met losse tender, mede omdat soms enig rangeerwerk te Kranenburg verricht moest worden. Waarom er ditmaal twee machines zijn gesteld is niet duidelijk. Waarschijnlijk had dat iets met de omloop te maken. Locomotieven 6015 en 6008 (beide depot Nijmegen) met goederentrein 5541 naar Kranenburg kort na vertrek uit Nijmegen, 29 maart 1957. ***J.G.C. van de Meene***

Toen de NS in Nijmegen nog over stoomlocomotieven beschikte zag men deze regelmatig ook voor de sneltreinen 293/294 en 295/296. De samenstelling van deze treinen op het grenstraject zou jarenlang vrijwel onveranderd blijven. Alleen wisselde de tractie van 3700 van de NS via de DB-locomotiefseries 23 en 24 en de NS-diesels van de serie 2200/2300 met de 216-familie van de DB. Locomotief 3779 (depot Nijmegen) met trein 295 uit Frankfurt/M bij Nijmegen, 27 maart 1957. ***J.G.C. van de Meene***

Loc 212 022 met trein 3787 (Nijmegen - Kleef) ter hoogte van de Heilig Land Stichting, 8 september 1989. ***Alex Wouters***

Daags na de door PSV gewonnen Europa Cup-finale tegen Benfica werd het leeg materieel van de PSV-supporterstrein via Nijmegen naar Keulen gere den. Loc 215 022 (depot Krefeld) kwam de uit tien ligrijtuigen bestaande trein Lr 36527 in Nijmegen ophalen. Nijmegen, 26 mei 1988. ***Henk Boumar***

Voor de verandering bestaat trein 3779 met locomotief 212 089 deze keer uit twee rijtuigen. Heilig Land Stichting, 25 maart 1989. ***Alex Wouter***

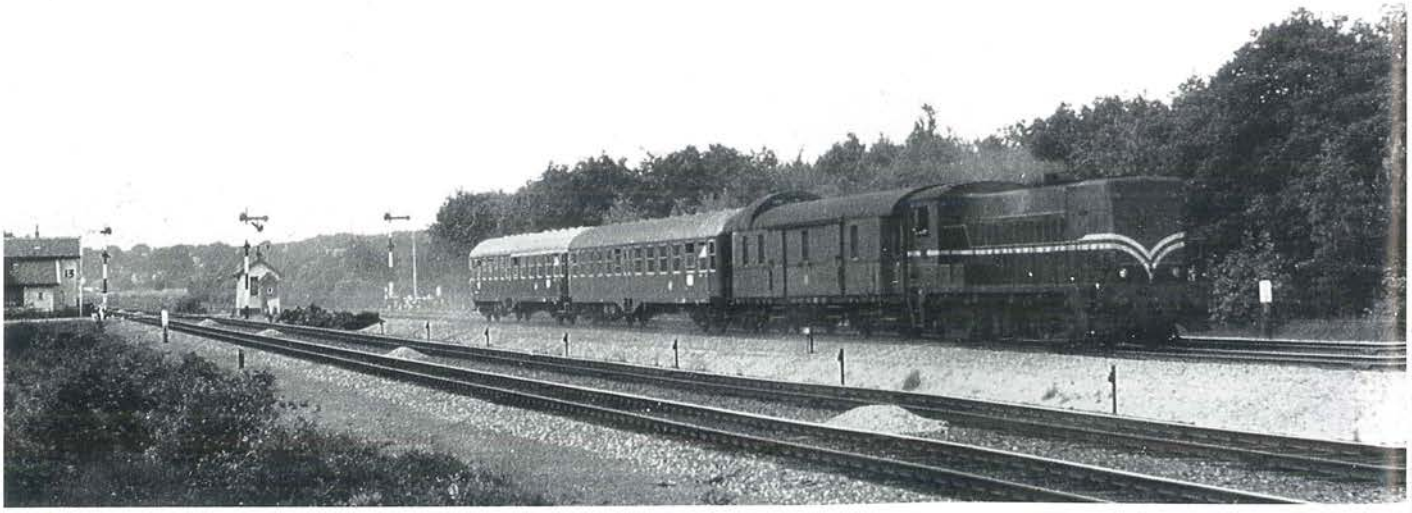
Bij zwaar transport hoort zwaar weer. Met een vaartje van 5 km/h wordt een 361 ton zware transformator van Smit Nijmegen naar de afnemer in Dortmund vervoerd. Dieselloc 290 392 vervoert de buitenprofiel-trein 48007. Heilig Land Stichting, 22 januari 1988. ***René Wouters***

Dieselloc 215 019 vervoert de protesttrein tegen de sluiting van Nijmegen - Kleef (trein 29283) van Nijmegen naar Königswinter. Malden, 27 mei 1989. ***Alex Wouters***

Stoomloc 3912 met trein 294 (Nijmegen - Kranenburg) passeert KM 7, 29 mei 1957.
R. Ankersmit

Goederentrein 5541 (Nijmegen - Kranenburg) met dieselloc 2488 ter hoogte van KM 8,8, 13 juni 1958. ***R. Ankersmit***

Geen stoomtractie boven te zien is, maar dieseltractie. Loc 2210 vervoert nu trein 294 (Nijmegen - Kranenburg). De foto werd genomen bij KM 10,0 en links op de achtergrond is nog juist blokpost 13 te zien, 13 juni 1958.
R. Ankersmit



Locomotief 215 020 met trein 3781 naar Kleef passeert Malden, 14 mei 1989. ***René Wouters***

Trein 3775 wordt door loc 218 132 van Nijmegen naar Keulen gebracht. Malden, 23 januari 1988. ***René Wouters***

1914 - 1939

De Eerste Wereldoorlog en zijn gevolgen

Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in augustus 1914 bracht een voorlopig einde aan het floreren van de lijn Nijmegen-Kleef. De doorgaande treinen werden opgeheven en het grensverkeer werd tot een minimum beperkt. Tevens nam de KPStEV het gedeelte Kranenburg - Kleef zelf in exploitatie. De HIJSM-locomotieven kwamen nu niet verder meer dan het Duitse grensstation. Vermoedelijk reden hier in die tijd voornamelijk tenderlocomotieven. In ieder geval was het in 1915 een locomotief serie 700, de latere NS-serie 5500, die in Groesbeek ontspoorde.

Ten gevolge van de oorlogsomstandigheden liep het belangrijke toeristenvervoer uit ons land naar Kleef sterk terug. Dit had vooral gevolgen voor de halte Kleef Tiergarten. Het binnenlandse vervoer stelde daar niets voor, zodat in 1916 de gemiddelde dagontvangst slechts 90 Pfennig bedroeg. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat deze halte nog in hetzelfde jaar werd gesloten.

De oorlog was ook de oorzaak van het verdwijnen van de concurrentie tussen de HIJSM en de SS. Al direkt bij de mobilisatie van het Nederlandse leger waren alle spoorlijnen gevorderd en onder het militair gezag geplaatst. Dit militair gezag had met de concurrentie tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen niets te maken en bepaalde dat, mede in verband met de economische situatie, er geen treinen louter en alleen om te concurreren mochten rijden, omdat die de facto verlies konden opleveren.

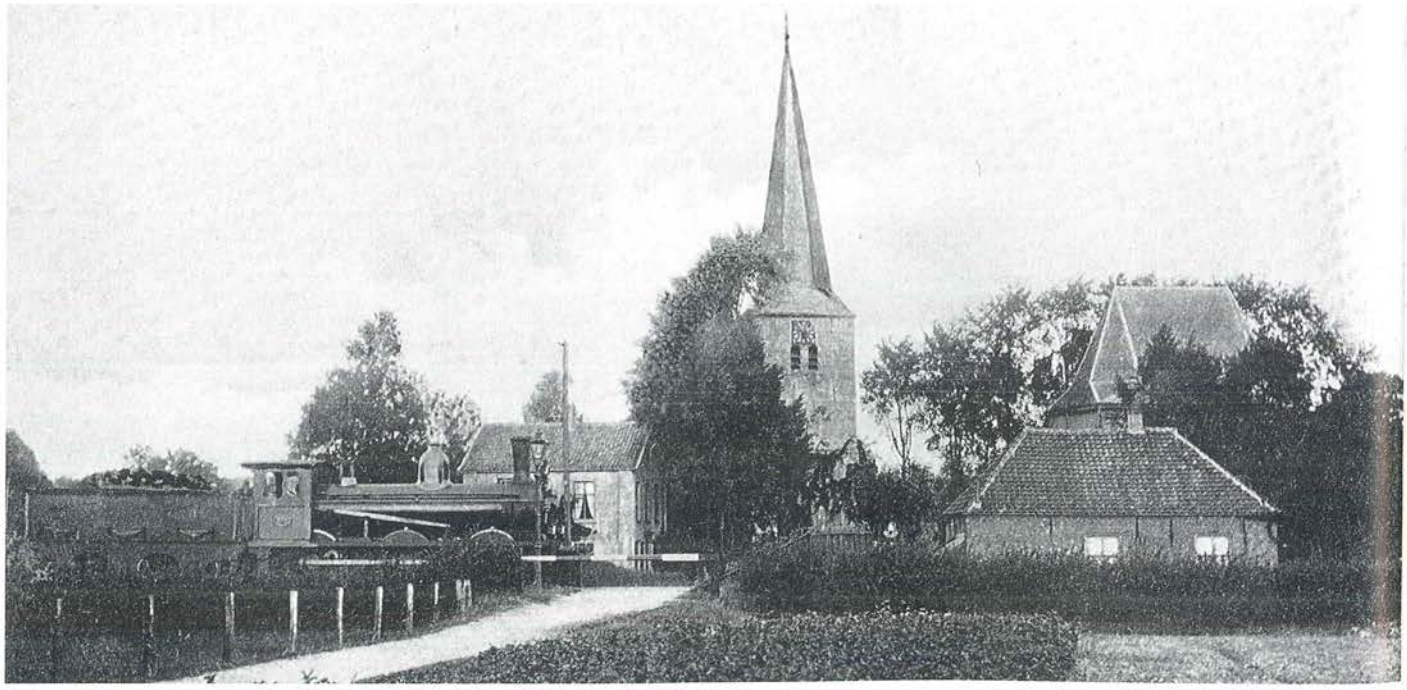
Toen vooral de kolenvoorziening steeds meer problemen opleverde sloten de HIJSM en de SS per 1 januari 1917 een belangengemeenschap. Het tijdperk van onderlinge concurrentie was voorgoed voorbij. In eerste instantie merkte men op de lijn Nijmegen - Kleef hier niet veel van. Het internationale vervoer naar en van Duitsland lag zo goed als stil, mede omdat de bootdienst Hoek van Holland - Harwich, in tegenstelling tot die op Vlissingen, gedurende de oorlogsjaren niet voer. Maar als dit hersteld werd zou de belangengemeenschap er wèl voor gaan zorgen, dat de concurrerende D-treinen via Arnhem - Emmerik en Nijmegen - Kleef gingen verdwijnen. De gunstiger gelegen routes kregen de overhand. En dat zou op den duur Nijmegen - Kleef bespeuren.

Overigens bracht de oorlog met haar gevolgen ook in Duitsland veranderingen op spoorweggebied met zich mee. De na de wapenstilstand op 11 november 1918 gevormde republiek besloot alle door de afzonderlijke staten beheerde spoorwegmaatschappijen tot één staatsspoorweg samen te smelten. Daartoe werd per 1 april 1920 de Deutsche Reichsbahn (DR) opgericht, die in aparte direkties verdeeld was. Het gedeelte grens - Kleef ressorteerde sinds die tijd onder de direktie Keulen.

Na de bovengenoemde wapenstilstand werd het treinverkeer tussen Nijmegen en Kleef niet onmiddellijk in de oude toestand hersteld. Daarvoor was de ontreddering in Duitsland ten gevolge van de verloren oorlog èn de revolutie te groot. En ons eigen land kampte met een enorm gebrek aan steenkool, waardoor slechts een beperkte treindienst kon worden uitgevoerd. De dienstregeling van 16 december 1918 laat dan ook maar drie grensoverschrijdende treinparen zien, met op zon- en feestdagen nog een vierde trein alleen naar Duitsland. Ten behoeve van het binnenlandse verkeer Nijmegen - Groesbeek opreden daarnaast nog drie lokale treinparen, waarbij op zon- en feestdagen nog een trein alleen richting Nijmegen kwam. Nieuw was in die tijd de halte 't Heilig Land ter hoogte van de gelijknamige stichting en thans het dorp ten zuiden van Nijmegen. Gezien het geringe aantal passagiers dat van deze ten opzichte van de Heilig Landstichting ongunstig gelegen halte gebruik maakte kon zij zich niet handhaven en in het midden van de jaren '20 verdween zij dan ook weer uit het spoorboekje.

Pas in 1920 was de situatie weer zover normaal, dat Nijmegen - Kleef echte internationale treinen kreeg. Met ingang van 15 april van dat jaar werd een D-treinpaar ingelegd van Amsterdam via Amersfoort en Nijmegen naar Keulen met een zijtak van Den Haag via Dordrecht en doorgaande rijtuigen naar en van Wenen. Ruim een half

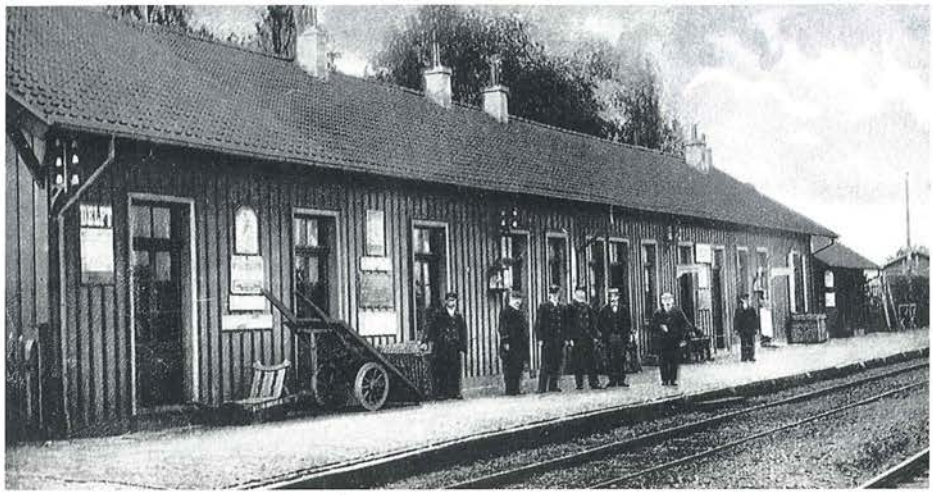
De Hervormde kerk van Groesbeek met op de voorgrond een C-goederentreinlocomotief van de HIJSM-serie 601-647 (later NS 3200). Deze prentbriefkaart stamt van na 1904, maar is vermoedelijk nog wel in de HIJSM-periode gemaakt. ***Verzameling W. Jansen***



Stoomloc 23 039 met trein E 293 naar Nijmegen tussen Malden en Groesbeek in 1965.
Jacob H.S.M. Veen

Stoomloc 03 072 keert als losse loc van Nijmegen naar Duitsland terug. Malden, 1965.
Jacob H.S.M. Veen

Twee 2200'en ploeteren met een goederentrein door een sneeuwbui de helling op tussen Malden en Groesbeek, december 1967.
Jacob H.S.M. Veen



Het Groesbeekse stationspersoneel poseert op het eerste perron voor het stationsgebouw (uit 1865). Aangezien de achterzijde van deze prentbriefkaart nog niet in een adres- en een schrijfvlak is verdeeld moet deze opname voor 1904 gemaakt zijn. ***Verzameling W. Jansen***

jaar later volgde ook de boottrein vanaf Hoek van Holland weer. Maar in tegenstelling tot vroeger reed deze niet verder dan Keulen. De tijden van de "Engelse Zuid-Expres" zouden niet wederkeren. Wel was de locomotiefdienst tot Kleef weer in handen van (formeel) de HIJSM, dus in feite de belangengemeenschap onder de naam Nederlandsche Spoorwegen. Op 1 juni 1921 kwam hieraan een einde. Sinds die datum wordt de tractie gesteld volgens rijdienstovereenkomsten tussen de NS en de DR, later de DB, waarbij dan weer Duitse en dan weer Nederlandse locomotieven op het grensbaanvak voor de treinen te zien zijn. Wel bleven de stations waar de personentreinen van locomotief wisselden Nijmegen en Kleef. Alleen goederentreinen kregen ook wel de locomotief van de andere maatschappij in Kranenburg.

In datzelfde jaar 1921 leek het erop, dat het internationale verkeer weer een goede toekomst tegemoet ging. In de zomermaanden reden hier vanwege het drukke vervoer zelfs extra dagtreinen van Amsterdam naar Basel en terug. Maar de politiek zou roet in het eten gooien. Duitsland moest namelijk ingevolge de vredesbepalingen herstelbetalingen doen aan verschillende van haar voormalige vijanden. Toen dit land hiermee achter raakte bezette Frankrijk, hierbij gesteund door België, in januari 1923 het Ruhrgebied (Rijnland was nog bezet) om deze betalingen af te dwingen. Dit had in de bezette gebieden grote weerstand tot gevolg wat in stakingen resulteerde. Ook de Reichsbahn staakte mee, en vanaf 31 januari 1923 reden er, met een korte onderbreking in februari, in het gebied van de direktie Keulen geen treinen meer. Ook het grensoverschrijdende verkeer werd stilgelegd, zodat Groesbeek voor alle treinen uit ons land het eindstation werd. Vanzelfsprekend werden de D-treinen geheel opgeheven. Meer dan een jaar lang was het treinverkeer tussen ons land en Zuid-Duitsland slechts mogelijk via de route over Bentheim en dan ten oosten van het Ruhrgebied langs. Alleen Zwitserland was nog via België, Luxemburg en Frankrijk bereikbaar. Pas op 17 maart 1924 werd de dienst Groesbeek - Kranenburg met twee ritten per dag in elke richting hervat.

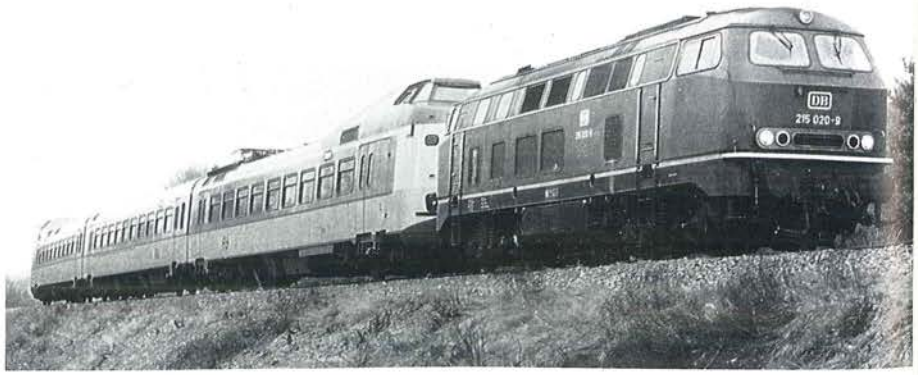
Het herstel van de internationale treindienst over haar lijn zou de Nijmeegsche Spoorweg-Maatschappij niet meer meemaken. Per 1 juli 1923 verkocht zij Nijmegen - grens voor f. 1.126.209,72 aan de HIJSM waarna de maatschappij ontbonden werd.

Na 17 maart 1924 kreeg Nijmegen - Kleef wel haar D-treinen terug, maar door de gewijzigde omstandigheden reden deze op Nederlands gebied vanaf Amsterdam niet meer via de oude HIJSM-verbinding Amersfoort - Kesteren. De belangrijkste was nu het treinpaar D 163/164 (tussen Nijmegen en Amsterdam had zij een ander nummer) naar en van Basel met doorgaande rijtuigen naar Zwitserland en Italië. Deze kreeg nu de route via Utrecht en Arnhem. Later zou hier de Loreley-Expres, zij het over andere grensovergangen, uit voortkomen. Maar al in de tweede helft van de jaren '20 tekende zich duidelijk af, dat de echte belangrijke internationale treinen naar en van het westen van ons land via Arnhem en Emmerik reden. De afstand naar Keulen maakte niet zoveel uit, maar èn het extra kopmaken te Arnhem voor de route over Nijmegen èn het bedienen van het Ruhrgebied door de treinen over Emmerik bracht de verbinding Nijmegen - Kleef in het nadeel. Alleen was het Ruhrgebied met haar (lucht-)verontreiniging wel de oorzaak van het feit, dat koningin Wilhelmina als zij per trein naar het zuiden reisde, de Nijmeegse route verkoos. Maar verder kreeg Nijmegen - Kleef alleen maar de kruimels van de internationale spoorwegkoek. Daarentegen bleef het regionale vervoer nog wel van belang. Dit ondanks de sinds 1911 bestaande elektrische tramverbinding tussen Nijmegen en Kleef, waarbij in Beek moest worden overgestapt.

Ondanks het hierboven gestelde zou in de jaren dertig de vroegere "Engelse Zuid-Expres" nog een opvolger krijgen en wel in de vorm van een nachttrein van Rotterdam naar Keulen via de Betuwe-lijn. Deze trein kende ook doorgaande slaaprijtuigen. Op Nederlands gebied was dit geen D-trein (tussen Dordrecht en Nijmegen werd op verschillende plaatsen gestopt), in Duitsland wel. Alleen had deze trein geen aansluiting op de bootdienst van Hoek van Holland naar Harwich. Tussen de beide wereldoorlogen voer hier alleen een nachtboot. De dagboot voer vanaf Vlissingen.

Behalve de beide D-treinparen reden er nog een viertal lokale treinen tussen Nijmegen en Kleef. De meesten hiervan stopten niet meer in Groesbeek. Alleen 's morgens en 's avonds had dit dorp nog een rechtstreekse verbinding met Kranenburg en Kleef. Met Nijmegen was de verbinding beter, want deze werd door enkele binnenlandse treinen verzorgd. Het belang van het station liep echter zienderogen terug mede omdat de Groesbekers ook een busdienst met Nijmegen hadden gekregen. Met ingang van de winterdienst 1934/193 werd Groesbeek dan ook voor de personendienst gesloten. Het goederenvervoer dat hier nooit van groot belang was, hadden men al eerder gestaakt. In 1938 werd het stationsgebouw gesloopt.

Treinstel 4003 wordt door DB-diesellocomotief 215 020 van Nijmegen naar Krefeld gesleept, waar de Wegmann-draaistellen vervangen zullen worden door SIG-draaistellen. Groesbeek, 10 maart 198
Henk Bouman



Stoomloc 3779 met goederentrein 5543 (Elst - Kranenburg) passeert het Groesbeekse stationsemplacement dat destijds nog enige omvang had. Groesbeek, 29 maart 1957.
R. Ankersmit

Dieselloc 2257 vertrek met trein 5534 (Groesbeek - Nijmegen) van het emplacement Groesbeek. Links op de achtergrond is het stationsgebouw nog te zien. Groesbeek, 13 juni 1958.
R. Ankersmit

Dieselloc 2510 op weg met trein 5532 van Kranenburg naar Nijmegen. Groesbeek, 13 juni 1958. ***R. Ankersmit***

Loc 212 262 duwt trein 3784 van Kleef naar N megen, waarbij de machinist de trein vanuit h stuurstandrijtuig bediend.
Groesbeek, 14 november 1989. ***Alex Wouters***

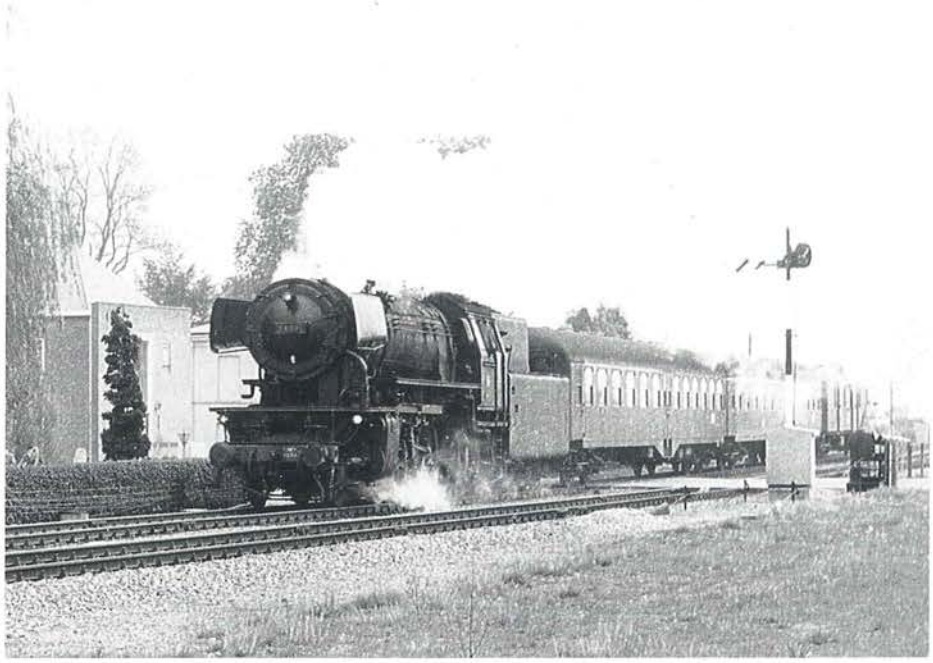
Een dieselloc van de serie 215 stuift door e prachtig kerstlandschap.
Groesbeek, 28 december 1976. ***H.G. Vosmar***

Voorjaar: De lijn Nijmegen - Kleef heeft de w terdienst overleefd en loc 215 019 duwt tre 3784 van Kleef naar Nijmegen. Groesbeek, april 1990. ***Alex Wouters***

Nadat in Kranenburg vier rijtuigen zijn afgehaakt, rijdt loc 218 154 (depot Hagen) met de resterende drie rijtuigen als E 3780 (Koblenz - Nijmegen) door Groesbeek, 6 mei 1988. ***Henk Bouman***

Geflankeerd door de diesellocomotieven 2214 en 2317, alsmede door twee plan E-rijtuigen, rijdt het CTO-meetrijtuig van Kranenbrug naar Nijmegen terug. Groesbeek, 18 april 1984. ***Henk Bouman***

3 Augustus 1962 was duidelijk een dag, waarop in Duitsland de locomotiefdienst niet liep als normaal. Een goederentreinlocomotief van de serie 56[2] (een Pruisische G8[1] met een later toegevoegde loopas voor) voor een Eilzug was beslist zeldzaam te noemen. In die tijd kwam dit type maar uiterst sporadisch in Nijmegen en dan alleen maar in de goederendienst. Veelal beperkten haar activiteiten zich tot heuvelen in Kranenburg en de goederendienst van deze grensplaats naar Kleef. In die tijd was het bij de DB echter wel gebruikelijk om de grote locomotieven van de sneltreinen in Kleef of Kranenburg door een kleiner exemplaar (vaak een 24'er) te vervangen, die de trein tot Nijmegen bracht. Mogelijk moest de 56'er in deze dienst inspringen. Locomotief 56 799 met trein 295 uit Frankfurt (M) bij Groesbeek, 3 augustus 1962. ***J.F. Verweij***



Toen Groesbeek nog "klassiek" was. Locomotief 23 093 (een geregelde verschijning in Nijmegen) met trein D 366 passeert het pittoreske dorp, 3 augustus 1962. ***J.H. Verweij***

Ook in de goederendienst konden de 23'ers zich nuttig maken. Locomotief 23 079 met een goederentrein naar Kranenburg tussen Groesbeek en de grens, 5 juli 1964. ***J.F. Verweij***

1939 - 1945

De Tweede Wereldoorlog

De Tweede Wereldoorlog maakte aan de toch niet ongunstige vooruitzichten voor Nijmegen - Kleef een abrupt einde. Direkt na het hervatten van de ingevolge de mobilisatie van het Nederlandse leger in augustus 1939 geheel gestaakte personentreinverkeer vervielen alle doorgaande treinen, inclusief de D-treinen, en werd Nijmegen het eindstation, c.q. beginstation voor de treinen van en naar Kleef. Ook het lokale treinverkeer werd enigszins beperkt, zodat nog maar enkele reismogelijkheden per dag bestonden.

De strijd in de meidagen van 1940 had op de spoorlijn zelf nauwelijks enige invloed. In tegenstelling tot de grensovergangen Zevenaar - Emmerik en Gennep - Goch zetten de Duitsers op Nijmegen - Kleef geen pantsertreinen in voor de verovering van de Waalbruggen bij Nijmegen. Voor dat doel hadden zij andere plannen gehad, maar deze werden gezien de betrekkelijke sterkte van de Nederlandse defensie afgelast. De beide Nijmeegse bruggen konden dan ook worden opgeblazen. Het gebied rondom de stad werd overigens niet noemenswaardig verdedigd en viel al op 10 mei in Duitse handen, inclusief de onbeschadigde Kleefse lijn. Net als in 1865 vormde deze nu weer de enige verbinding van Nijmegen met het Europese spoorwegnet, want behalve de spoorbrug over de Waal waren ook die over de Maas bij Mook en Ravenstein vernield. De NS-dienstregeling van 10 juni 1940, de eerste die na de capitulatie van het Nederlandse leger verscheen, laat voor het Nijmeegse station dan ook alleen maar drie treinen naar en van Kleef zien, die op alle tussenstations stopten. Alleen kreeg Groesbeek, in tegenstelling tot een aantal andere plaatsen in ons land, die in de jaren dertig uit het spoorboekje verdwenen waren, haar station niet terug.

Nadat de bruggen (provisorisch) hersteld waren, was Nijmegen al spoedig ook weer vanuit ons eigen land per spoor bereikbaar. Het aantal treinen was echter maar een fractie van dat, zoals men dit in de laatste jaren voor de oorlog kende. Voor de Kleefse lijn gold dit echter niet. Zo laat de dienstregeling, die op 5 juli 1943 van kracht werd, zes personentreinen in elke richting zien met op zaterdag één en op zon- en feestdagen twee minder. Daarnaast reed ook de dag-D-trein naar Keulen weer, al was die op het Nederlandse trajekt verdwenen. Vergeleken met 1936 was de dienstregeling er eigenlijk nog iets op vooruit gegaan. Alleen de nachttrein was vervallen. Maar ook de dag-D-trein zou geen lang leven meer beschoren zijn, want per 1 november 1943 werd zij vrij onverwacht opgeheven, hoewel zij in de op die datum ingegane dienstregeling nog wel werd vermeld. Sinds 1942 was overigens de dienst op het gehele baanvak Nijmegen - Kleef weer in handen van de NS. Alleen het stations- en het weg-en-werken-personeel op het Duitse gedeelte behoorde tot de DR. Wat dat betreft waren de oude tijden wedergekeerd. Maar nu was het niet om economische of maatschappijredenen maar onder druk van de bezetters, die op die manier materieel voor de strijd aan hun oostfront vrij konden maken.

De spoorwegstaking van 17 september 1944 was voor Nijmegen en de naaste omgeving geen aanleiding het werk bij de NS neer te leggen. Diezelfde dag landde bij Nijmegen en Groesbeek een Amerikaanse parachutistendivisie met de opdracht de beide Waalbruggen te veroveren. De hierdoor ontstane strijd maakte elk spoorwegverkeer onmogelijk. Zoals bekend werd Nijmegen al direkt bevrijd, maar de geallieerde troepen rukten naar het oosten niet verder op dan de Duitse grens. Maandenlang lag de Kleefse spoorlijn nu in het frontgebied en pas na de in de eerste maanden van 1945 gestreden slag om het Reichswald kwam de verbinding in geallieerde handen. Treinverkeer was echter nauwelijks mogelijk, niet alleen door de overigens betrekkelijk geringe vernielingen maar ook, omdat de lijn ten oosten van Kranenburg onder het bereik van de Duitse kanonnen ten noorden van de Rijn lag. Daarom bouwden de geallieerden een alternatieve spoorverbinding tussen de beide steden. Deze begon ten zuidwesten van Nijmegen op een punt aan de lijn naar Wijchen, liep zuidelijk van Nijmegen langs naar de lijn naar Venlo, die tot voor kort voor Mook gebruikt werd. Van hieraf werd langs de weg naar Gennep een nieuwe lijn gebouwd tot kort voor de genoemde stad vanwaar zij met een boog oostwaarts tussen Gennep en de grens op de lijn Boxtel - Goch aansloot. Kort voor Goch werd een verbindingsboog gebouwd, zodat men zonder meer richting Kleef kon doorrijden. Pas nadat ook de Veluwe in april 1945 van Duitse troepen was gezuiverd werd Nijmegen - Kranenburg - Kleef weer in gebruik genomen. In eerste instantie was dit uitsluitend voor het militaire vervoer. Direkt na de bevrijding bestond in ons land weinig behoefte aan burgerpassagierstreinen naar Duitsland en bovendien waren, met uitzondering van die bij Ravenstein, alle rivierbruggen rondom Nijmegen weer vernield. De spoorbrug over de Waal werd al op 1 augustus van het bevrijdingsjaar in gebruik genomen, die bij Mook volgde pas op 16 december 1946.

Behalve door locomotieven van het Britse leger werden de militaire treinen op de lijn naar Kleef ook getrokken door Nederlandse locomotieven met NS-personeel. Helaas gebeurden hiermee in 1945 enkele ernstige ongelukken. Zo trapte in de nacht van 20 op 21 mei 1945 bij Donsbrüggen een paard op een naast de spoorlijn liggende anti-tankmijn waardoor een langsrijdende trein vernield werd. De Nederlandse leerling-machinist vond hierbij de dood, de machinist zelf werd zwaar gewond. Verder reed op 6 november tussen Groesbeek en Kranenburg een losse locomotief op een Britse verlofgangerstrein waarbij twee doden en een aantal gewonden vielen. Een van de locomotieven, de NS 4485, werd hierbij zodanig beschadigd dat zij gesloopt moest worden.

DB-stoomloc 24 064 met trein E 295 naar Nijmegen bij Groesbeek, 1 januari 1963.
Jacob H.S.M. Veen

S

Een zeer buitenlands aandoende opname van een trein met DB-dieselloc in het besneeuwde landschap. Groesbeek, 18 decmber 1976. ***H.G. Vosmar***

Loc 212 239 met stuurstandrijtuig onderweg als trein 3782 (Kleef - Nijmegen). Groesbeek, 13 juni 1989. ***Quintus Vosman***

Locomotief serie 1700 met trein 1419 te Groesbeek, 19 april 1936. ***H.G. Hesselink***

Overgang van enkel- op dubbelspoor aan de Nijmeegse zijde van het Groesbeekse emplacement, 22 juli 1977. ***J.A. Bonthuis***

Post T te Groesbeek, 22 juli 1977. ***J.A. Bonthuis***

Gelet op de grote belangstelling voor de extra treinen op 30 april en 1 mei 1984 (zie bladzijde 35 onder), werd in 1985 de historische "Rheingold" van Freundenkreis Eisenbahn Köln (FEK) ingehuurd. Hier is de Rheingold met de locs 215 030 en 215 031 op weg van Nijmegen naar Kleef. Groesbeek, 1 mei 1985. ***Henk Bouman***

In het kader van een NVBS-excursie bracht loc 221 116 (depot Oberhausen) met trein 29283 (Nijmegen - Rheinhausen) een bezoekje aan de lijn Nijmegen - Kleef. Groesbeek, 30 april 1988. ***Henk Bouman***

1945 - 1990

De naoorlogse periode

Nadat de lijn Nijmegen - Kleef vanaf de bevrijding alleen maar voor het militaire en het goederenvervoer gebruikt was werd met ingang van de zomerdienst 1949 het grensoverschrijdende reizigersvervoer hersteld. Tussen Kranenburg en Kleef reden al eerder weer personentreinen. Voorlopig betrof dit één treinpaar Keulen - Nijmegen v.v., die op Duits gebied als Eilzug gold. Twee jaar later werd het aantal opgevoerd tot vier treinparen (op zon- en feestdagen drie). Dit waren een trein Nijmegen - Frankfurt v.v., een trein Nijmegen - Keulen v.v. en twee lokale treinen Nijmegen - Kleef v.v., waarvan er één op zondagen niet reed. In dat jaar werd ook weer een nacht-D-trein over deze grensovergang geleid. De trein met rijtuigen naar Wenen reed in ons land vanaf Amsterdam via Utrecht, Geldermalsen en de Betuwe-lijn. Daarnaast zag men op het Duitse gedeelte ook nog twee lokale treinparen. In 1950 waren het er nog vier geweest, maar twee daarvan waren nu doorgetrokken naar Nijmegen.

Omstreeks 1953 werden op de stoptreindiensten rondom Kleef motorwagens ingezet. Aanvankelijk ging het nog om vooroorlogse types, maar al spoedig deden de bekende éénmotorige railbussen serie VT 95 (795) hun intrede. Ook de lokale diensten op de lijn naar Nijmegen zouden verder door hen verzorgd worden. De grote aantallen railbussen waren door de DB mede aangeschaft om de onrendabele stoomtractie te vervangen èn de frequentie op hoofdlijnen op te kunnen voeren. Daarbij werden op de laatste veel nieuwe haltes ingericht, vooral bij buitenwijken van wat grotere plaatsen, die ongunstig ten opzichte van het station maar wel aan de spoorlijn lagen. Veelal bestonden deze uit niet meer dan een aarden perron met een abri en een plaatsnaambord. Ook de "wereldstad" Kranenburg kreeg zo'n halte bij de buurtschap Frasselt, enkele kilometers richting Kleef.

De bovengenoemde Weense D-trein zou niet lang bij Nijmegen de grens over gaan. Al na enkele jaren werd haar route via Emmerik verlegd en zou zij daar uitgroeien tot de bekende Holland-Wien Expres. Daardoor reed over onze lijn in de winter van 1952/1953 alleen gedurende het sneeuwseizoen een D-trein met Nijmegen als Nederlands eindpunt. Normaal moest men het doen met de twee Eilzüge, die doorgaande rijtuigen naar Frankfurt, respectievelijk Wuppertal hadden. Deze treinen zouden zich zeer lang handhaven, al verschilde de eindbestemming in Duitsland nogal eens. Daarnaast reden de lokale treintjes tot Kleef. Maar in 1954 kreeg men weer echte D-treinen, namelijk de nachttrein Austria Expres, die van Amsterdam via Arnhem kwam en een dagtrein Nijmegen - München. Deze laatste reed alleen in de zomer en had aanvankelijk ook koerswagens naar Basel. Jarenlang bleef deze situatie ongewijzigd. Alleen reed de Austria Expres van 30 september 1962 tot de zomerdienst van 1969 alleen maar in de zomermaanden (in 1966, 1967 en 1968 zelfs slechts in de vakantieperiode) door tot Amsterdam en verloor de zomerse dagtrein naar München vanaf 1966 tussen Nijmegen en Krefeld haar D-treinstatus.

In tegenstelling tot haar politiek in de jaren vijftig begon de DB vanaf 1960 zich uit het platteland terug te trekken. Dit resulteerde allereerst in een politiek van opheffing van stations en haltes, die te weinig opbrachten, iets wat in ons eigen land al in de jaren dertig was gebeurd. Opheffing van lijnen zag men wat minder. Alleen ècht onbelangrijke verbindingen verdwenen in die tijd van de Duitse spoorwegkaart, zoals Kleef - Spyck (de rest van de vroegere lijn naar Zevenaar) en Goch - Uedem (het laatste restant van de NBDS-lijn op Duits gebied). Aan deze nieuwe politiek viel in 1961 de rond 1900 geopende halte Donsbrüggen tussen Nütterden en Kleef ten offer.

Ook op Nederlands gebied vonden veranderingen plaats. In 1961 werd op de lijn Nijmegen - Venlo de CTC (Centralised Traffic Control) ingevoerd, waarbij vanuit Nijmegen alle seinen en elektrische wissels op dit trajekt bediend werden. Ook het lijngedeelte Nijmegen - Groesbeek viel hieronder. Alleen Groesbeek zelf met haar armseinen en handbediende overwegen werd vanuit een eigen post in die plaats bediend. Tevens werd in die tijd het tweede spoor tussen Nijmegen en Groesbeek opgebroken. Het CTC-systeem werd later in ons land algemeen ingevoerd onder de naam Centrale Verkeersleiding (CVL).

Gezien de moderniseringen dacht in die tijd nog niemand, dat de lijn ooit zou worden gesloten. Weliswaar was de grensovergang duidelijk minder belangrijk dan Arnhem - Emmerik of Venlo - Kaldenkirchen maar toch een goede tweederangs. Voor het goederenvervoer telde zij zelfs zwaarder dan Emmerik. Daarom kon men het eeuwfeest in 1965 nog opgewekt vieren. Aan een speciale stoomtrein dacht men toen nog niet. Bij de NS was "stoom" een vies woord en de DB reed al haar getrokken treinen op de lijn nog met stoomlocomotieven, vaak 23'ers en 03'en. De na-oorlogse periode, dat 24'ers in Kranenburg of Kleef de Eilzüge van haar grotere zusters overnamen, was sinds eind 1962 voorbij en 38'ers (P8'en, die vroeger voor de oorlog hier zo'n belangrijke rol speelden) waren een zeldzame verschijning geworden. Men zette dan ook voor de herdenkingstreinen modern materieel in, de Duitsers accumotorwagens en de NS een DE-III plan U (serie 111-152). Het historische aspect werd gekenmerkt door in 19e eeuwse kostuums geklede personen, het leggen van bloemen bij het Nijmeegse spoorwegmonument en een koffietafel in het gebouw "De Vereeniging", dat op de plaats van het eerste Nijmeegse station staat.

Ook in de eerstvolgende tien jaren wijzigde niet veel. Wel moest met ingang van de zomerdienst van 1966 de stoomtractie ook hier het veld ruimen, elf jaar voordat zij bij onze oosterburen geheel verdween. Haar opvolger werd de diesellocomotief, zowel de 211- als de 216-familie. Aan elektrificatie werd nooit gedacht, noch bij de NS, noch voor het Duitse gedeelte ten noorden van Krefeld. Daarentegen kwam Arnhem - Emmerik (- Oberhausen) in 1966 wel "onder de draad". Het duurde tot 1977 voordat er op Nijmegen -Kleef veranderingen werden doorgevoerd. In dat jaar viel het besluit nu ook Groesbeek - Kranenburg enkelsporig te maken en te moderniseren. De NS wilde dit graag, want een spoor was aan vernieuwing toe. Bovendien was het het enige stukje dubbelspoor op de lijn, want in de jaren zestig hadden de Duitsers tussen Kranenburg en Kleef ook het tweede spoor verwijderd. Modernisering van het grenstrajekt, inclusief moderne beveiliging van AHOB's en AKI's in en om Groesbeek, zou twee miljoen gulden vergen, een bedrag dat men in tien jaar had terugverdiend, daar personeels- en onderhoudskosten bij de bestaande situatie elk jaar f. 200.000,- bedroegen. Wel informeerde men nog even in Duitsland of Kranenburg - grens daar ook in de opheffingsplannen voorkwam, gezien de rigoreuze voortzetting van de politiek uit de jaren zestig, waarbij gehele lijnen ten offer vielen. De DB kwam echter met de eis, dat de baanvakcapaciteit minstens 36 treinen per dag moest zijn, zodat er van opheffing geen sprake was. In 1977 reden er tien ('s zomers twaalf) personentreinen en op werkdagen nog een goederentreinpaar.

Het volgende jaar schafte de DB alle haltes tussen Kleef en Kranenburg af en verklaarde zij de treinen hier tot "Eilzüge" (voorzover het althans geen D-treinen waren). Verder kwam zij met de NS overeen het goederenvervoer om te leiden via Arnhem - Emmerik, welke lijn immers geëlektrificeerd was. Hierdoor werd Nijmegen - Kleef in 1979 voor het goederenvervoer

S

Locomotief 218 137 met trein 3780 (Koblenz - Nijmegen) te Groesbeek, 10 april 1988. ***Alex Wouters***

Trein 3782 spoedt zich met dieselloc 215 019 van Kleef naar Nijmegen. Groesbeek, 22 januari 1990. ***René Wouters***

Dieselloc 215 025 met drie rijtuigen. De Horst, 7 april 1979. ***H.G. Vosman***

Op 30 april en 1 mei 1984 reed een extra trein vier slagen Kleef - Nijmegen Deze trein bestond uit drie ex-DB-railbussen van de Eisenbahn Amateur Klub Jülich (EAKJ) met de nummers 795 627, 995 497 en 795 445. Dat de belangstelling voor een ritje Nijmegen - Kleef tegen gereduceerd tarief groot was, toont deze opname die op 30 april tussen Groesbeek en Kranenburg gemaakt werd. ***Henk Bouman***

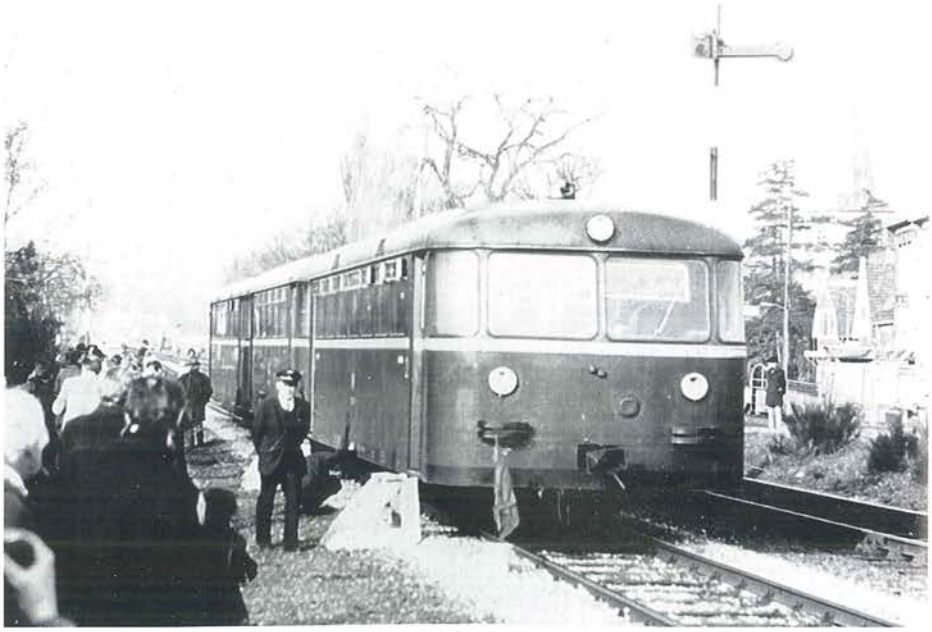
gesloten. Alleen speciale transporten reden nog via onze grensovergang. In Nederland stootten de moderniseringen en wijzigingen niet op veel weerstand, in het Duitse grensgebied daarentegen wel. Vooral het vertrek van veel overbodig geworden personeel zette kwaad bloed. Men kan zich de vraag stellen of de in de jaren zeventig gevoerde politiek met betrekking tot de lijn wel zo verstandig is geweest. Mogelijk had men de dorpshalten (Donsbrüggen, Nütterden, Frasselt en Groesbeek) beter kunnen handhaven, c.q. weer instellen. De kernen liggen ten opzichte van de spoorlijn niet ongunstig. Met de nieuwe situatie ging het vervoer in het begin van de jaren tachtig zienderogen achteruit. Vooral het regionale buurlandverkeer met haar door de grens veroorzaakte hoge tarieven verdween als sneeuw voor de zon. Op zichzelf bleef dit wel bestaan, maar ook in verhouding nam men veel de auto. In 1982 werd dan ook over opheffing van de lijn gesproken. Natuurlijk kwamen nu van beide zijden van de grens de protesten en maakte men plannen het rendement te verhogen. Een van deze was de heropening van Groesbeek, waardoor het Nederlandse deel van de lijn meer vervoer zou krijgen. De NS achtte een halte in dit dorp echter niet kostendekkend, zodat het plan niet doorgang. Ook particulieren toonden initiatief, voornamelijk door het organiseren van extra ritten om de lijn weer onder de aandacht van de bevolking te brengen. Niet geheel toevallig koos men hiervoor steeds de dagen Koninginnedag en 1 mei. De ene dag waren dan de Nederlanders, de andere de Duitsers vrij. Zo reed men in 1984 met railbussen, die al lang door andere soorten treinen vervangen waren, tussen Nijmegen en Kleef op en neer en het volgende jaar met de vooroorlogse luxe Rheingold-trein. Met hulp van het bedrijfsleven kon men bovendien de ritprijs laag houden.

Het einde

Alle regionale en lokale inspanningen mochten niet baten. Met ingang van de zomer van 1987 verloor Nijmegen - Kleef de Austria Expres aan Venlo - Kaldenkirchen (sinds 1989 Arnhem - Emmerik). Wel kwam hiervoor nu een dagtrein Keulen - Amsterdam v.v. in de plaats. Deze was geen lang leven beschoren want met ingang van 29 mei 1988 werd Kleef het eind-, c.q. beginstation voor alle treinen van en naar Keulen. Vanaf die dag reed tussen Kleef en Nijmegen een pendeltreintje, bestaande uit een locomotief, meestal van de serie 212, met één stuurstandrijtuig. Vroege ochtendritten (die tussen Nijmegen en Kranenburg allang niet meer bestonden) en late avondritten waren er niet meer bij, zodat noch treinforensisme, noch theaterbezoek en dergelijke mogelijk waren. Bovendien vermeldde het Nederlandse spoorboekje de aansluitingen in Kleef richting Keulen niet meer, zodat doorgaande reizigers (die toch al een hekel aan overstappen hebben) helemaal niet meer werden gezien. De treinen reden dan ook vrijwel leeg en het was duidelijk, dat beide spoorwegmaatschappijen van de lijn af wilden. Dit was geen redelijke exploitatie van een grenslijn meer. De opmerking in het op 28 mei 1989 ingegane NS-spoorboekje, dat de treindienst mogelijk in de loop van de dienstregeling beëindigd zou worden wekte dan ook geen verwondering, evenmin als de aankondiging van de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, dat dit per 24 september 1989 het geval zou zijn. Echter, ondertussen was de beslissingsbevoegdheid met betrekking tot het sluiten van spoorlijnen in Duitsland van landelijk naar regionaal niveau overgeheveld. Dit betekende dat de procedure meer tijd in beslag zou nemen, omdat deze in de regio opnieuw moest worden opgestart. Of van uitstel ook afstel komt is nog niet bekend, maar omdat -onder invloed van de milieuproblematiek- ondertussen het sluiten van de spoorlijn politiek minder wenselijk wordt geacht is Nijmegen - Kleef eind 1990 nog steeds in dienst. Het spoorboekje 1990/1991 meldt nog wel dat sluiting in het verschiet ligt, maar desondanks beleefde de spoorlijn Nijmegen - Kleef op 8 augustus 1990 toch nog het 125-jarig bestaan.

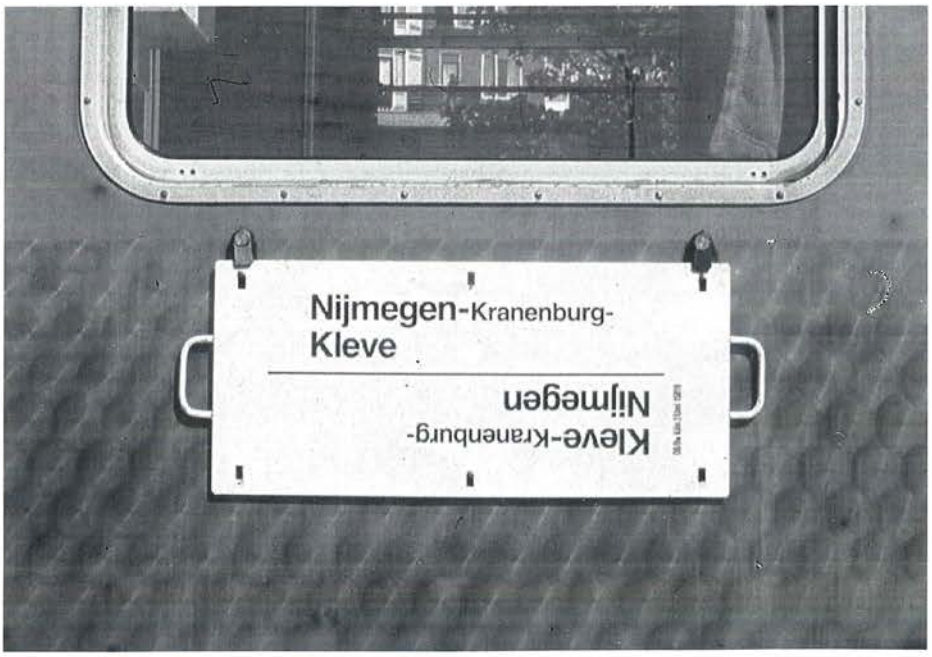
De D-treinen werden in 1962 meestal gereden door locomotieven van de serie 23. De 23 093 passeert hier met trein D 366 Groesbeek, 3 augustus 1962. ***J.F. Verweij***

Extra trein naar Kleef ten behoeve van de NVBS bestaande uit de railbussen 795 635, 995 138 en 795 627 tijdens een stop te Groesbeek, 5 maart 1977. ***Jacob H.S.M. Veen***



Koersbord Nijmegen - Stuttgart, 18 december 1977. ***Alex Wouters***

Koersbord D 216 Austria Expres, 28 mei 1987. ***Alex Wouters***



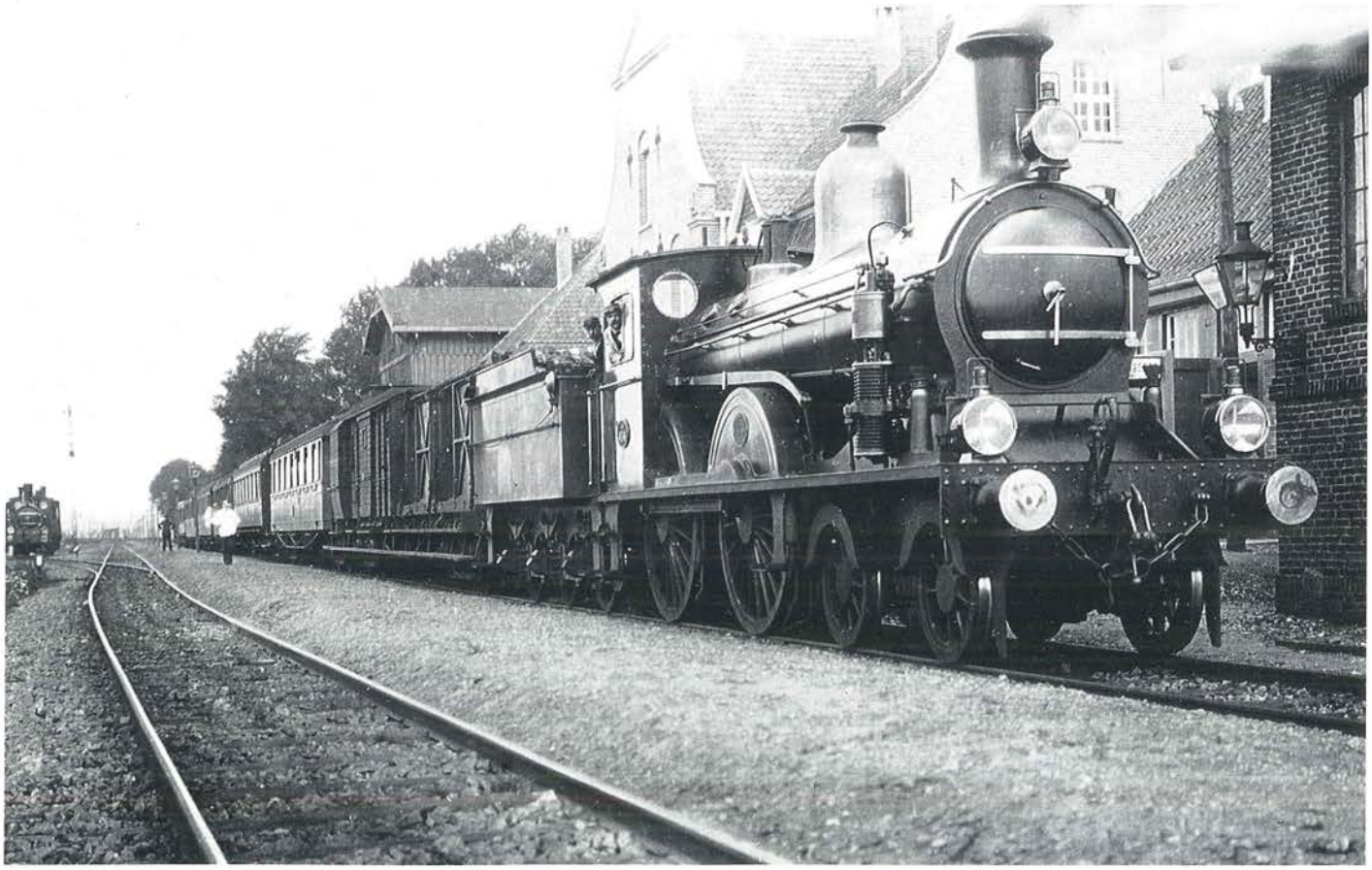
Koersbord Nijmegen - Kleef, 15 juni 1989. ***Alex Wouters***

Het telkens opnieuw uitstellen van de sluiting van de lijn Nijmegen - Kleef begint op een grap te lijken. Dit is geen grap: dieselloc 218 129 brengt trein 3785 van Nijmegen naar Kleef. De Horst, 1 april 1990. ***Alex Wouters***

Dieselloc 218 129 (depot Hagen) met D 417 (Amsterdam - Keulen) tussen Groesbeek en Kranenburg, 24 april 1987. ***Henk Bouman***

De grens Deutsche Bundesbahn en Nederlandse Spoorwegen tussen Kranenburg en Groesbeek bij DB KM 31^{100} en NS KM 0^{000}, 22 juli 1977.
J.A. Bonthuis

De lijn Nijmegen - Kleef was destijds een belangrijke schakel in het internationale verkeer. HIJSM-stoomlocomotief 434 (later NS 1914) met 17 m^3 tender en smal machinistenhuis tijdens een oponthoud met boottrein 81 (Hoek van Holland - Keulen) te Kranenburg. Achter de loc bagagewagens met zogenaamde "boxes" (laadkisten). De HIJSM reed destijds deze trein tot Kleef, vanaf waar de Pruisische KPEV de reis verder verzorgde. Kranenburg, 1910.
L. Derens/Verzameling C. Huurman



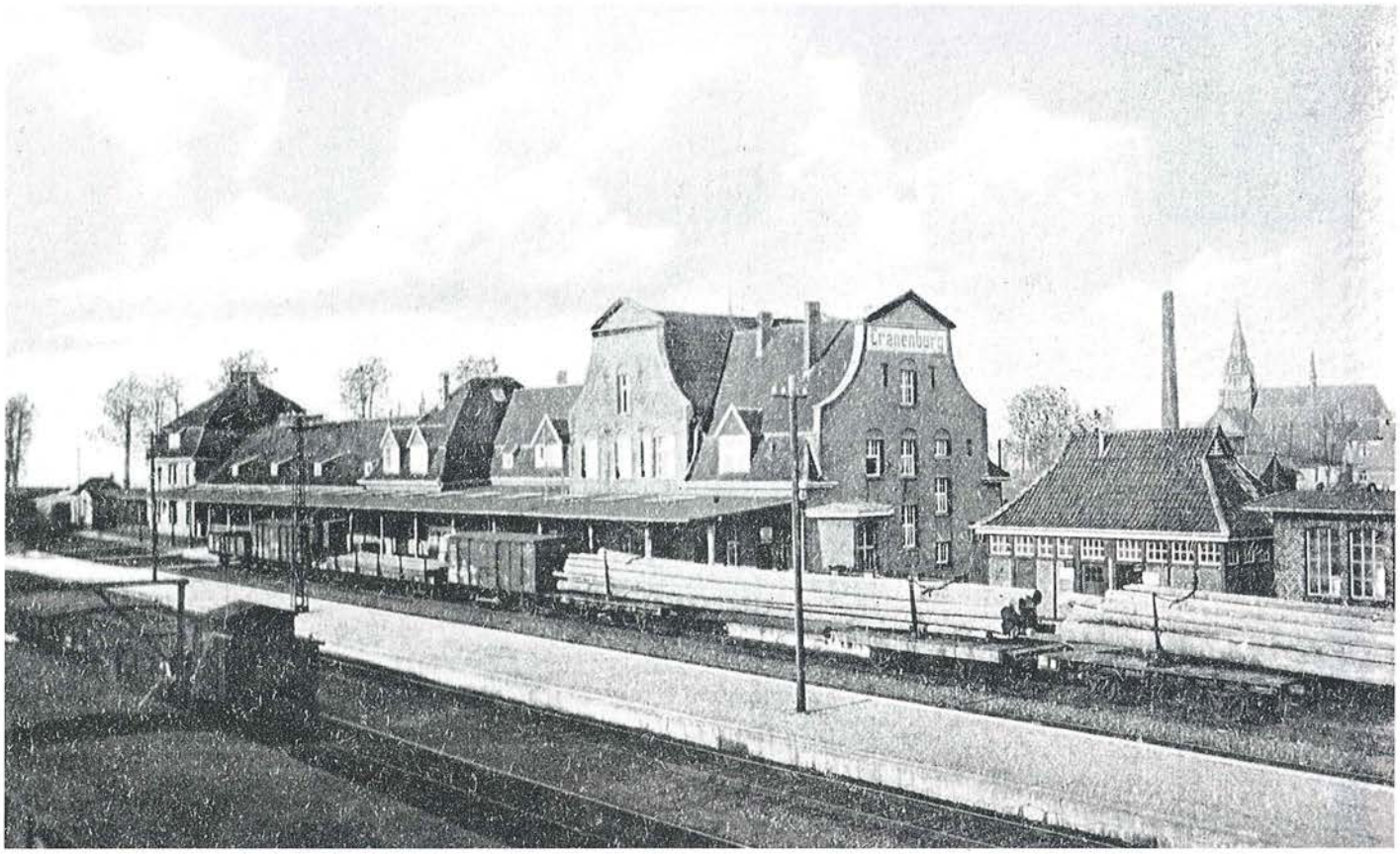
Kranenburg bij avond. Trein 3789 (Nijmegen - Kleef) getrokken door dieselloc 212 035 wacht op vertrek. Kranenburg, 7 maart 1990. ***René Wouters***

Ultrasoonmeetwagen als trein 82339 aan het werk op de lijn Nijmegen - Kleef. Kranenburg, 17 augustus 1989. ***René Wouters***

Eind jaren vijftig: NS-stoomloc 3714 en DB-railbus ontmoeten elkaar te Kranenbrug.
Verzameling W. Jansen

Locomotief 23 036 keert als losse loc uit Nijmegen terug op de laatste dag van de stoomexploitatie. Kranenburg, 21 mei 1966.
Jacob H.S.M. Veen

Trein 3779 (Nijmegen - Kleef) bestaande uit een DB-dieselloc van de serie 212 met een stuurstandrijtuig arriveert te Kranenburg, 2 oktober 1988. ***Alex Wouters***



Prentbriefkaart van station Kranenburg met goederentrein. ***Verzameling H.G. Hesselink***

Locomotief 23 036 die de laatste volgens de dienstregeling met stoom gereden trein naar Nijmegen heeft gebracht, passeert op de terugweg als losse loc station Kranenburg, 21 mei 1966. ***Jacob H.S.M. Veen***

Locomotief 018 323 met excursietrein gezien vanaf de loopbrug te Kranenburg. De 2200 langs het eerste perron heeft de hele trein van Nijmegen naar Kranenburg gebracht, omdat op dit bosrijke traject de stoomloc niet op eigen kracht mocht rijden. Kranenburg, 14 september 1969. ***J.J. Overwater***

De sproeitrein als trein 69145 (Kranenburg - Arnhem) met dieselloc 2530 te Kranenburg, 8 september 1989. ***René Wouters***

Bijlage: Dienstregelingen

Boven
Winterdiensten der spoorwegen van 1868/1869. Extra uitgave van Van den Heuvell & Van Santens officiële reisgids voor Nederland van 1 oktober 1868.

Midden
Zomergids van de HIJSM voor 1891

Onder
HIJSM eerste ontwerp winterdienst ingaande 1 oktober 1910.

Bladzijde 45 boven
Spoorwegkaart uit 1869 van Nederland en aangrenzende landen met daarin de geprojecteerde lijn Nijmegen - Arnhem.

Bladzijde onder 45
HIJSM eerste ontwerp winterdienst ingaande 1 oktober 1913.

Van NIJMEGEN naar KLEEF.

Afst. mijl.	Personentarief. 1 kl. g. c.	2 kl. g. c.	3 kl. g. c.	STATIONS.	1	3 Sneltr.	5	7
					vm.	vm.	nm.	nm.
				Nijmegen *Amst.tijd* V.	8.29	10.59	2.54	5.39
12	0.53	0.41	0.23	Groesbeek........... "	8.49	11.18	3.14	5.59
16	0.82	0.61	0.41	Cranenburg.......... "	9.10	11.39	3.35	6.20
27	1.40	0.99	0.70	**Kleef**............. A.	9.25	11.53	3.50	6.35
						nm.		
				Crefeld.............. "	11.15	1.20	5.50	8.25
				Keulen............... "	n12.50	2.30	7.5	9.55

Van KLEEF naar NIJMEGEN.

Afst. mijl.	Personentarief. 1 kl. th.s.	2 kl. th.s.	3 kl. th.s.	STATIONS.	2 2, 3 kl.	4	6	8 Sneltr.	10
						vm.	vm.	nm.	nm.
				Keulen............. V.	—	7.—	9.45	1.45	5.30
				Crefeld............. "	—	8.35	11.20	2.55	6.55
					vm.		nm.		
	Van Kleef.			**Kleef** *Loc. tijd*..... "	6.30	10.15	1.15	4.25	8.35
11	0.9	0.7	0.4¼	Cranenburg.......... "	7.—	10.35	1.35	4.45	8.55
15	0.13	0.10	0.6¼	Groesbeek.......... "	7.15	10.42	1.42	4.52	9.2
27	0.24	0.17	0.12	**Nijmegen** *Amst.tijd* A.	7.39	10.49	1.49	4.59	9.9

30. Van AMSTERDAM n. ARNHEM, NIJMEGEN en KLEEF via Kesteren.

Treinnummer.	264	202	214	220	222	272	240	244	335
		vm.	vm.	vm.	nm.	nm.	nm.	nm.	
Amsterdam..V.	—	6.—	8.27	11.18	12.—	3.40	5.30	8.50	—
Hilversum... »	—	6.44	8.58	11.49	12.51	4.12	6.10	9.22	—
Amersf.(Staat)V.	—	7.12	9.22	n12.7	1.18	4.36	6.34	9.47	—
Woudenberg-Scherpenzeel. »	—	7.27	9.33	door	1.32	4.47	6.45	9.58	—
Veenendaal .... »	—	7.44	9.45	door	1.48	5.—	6.58	10.11	—
Rhenen........ »	—	7.58	9.53	12.33	2.—	5.10	7.8	10.19	—
Kesteren.....A.	—	8.5	10.—	12.39	2.7	5.16	7.14	10.26	nm.
Kesteren....V.	—	8.8	10.1	12.40	2.8	5.17	7.15	10.29	10.36
Hemmen-Dodew.»	—	8.18	door	door	2.18	door	*	10.38	door
Zetten-Andelst...»	—	8.24	10.15	12.55	2.24	*	7.28	door	10.50
Valburg ....»	—	8.32	door	door	2.32	door	door	10.51	door
Elst............V	—	8.47	10.31	1.12	2.46	5.45	—	—	11.7
Oosterbeek......»	—	8.59	door	door	2.58	door	—	—	11.19
Arnhem ......A	—	9.4	10.42	1.24	3.3	5.57	—	—	11.24
Ressen-Bemmel.V	—	8.45	door	door	2.45	door	door	*	—
Lent...........»	—	8.52	door	door	2.52	door	door	*	—
Nijmegen.....A	vm.	8.57	10.34	1.14	2.57	5.49	7.46	11.7	—
Nijmegen.....V	6.49	—	10.36	1.16	3.7	5.52	7.50	—	—
Groesbeek...... »	7.2	—	10.50	1.30	3.21	6.6	8.4	—	—
Cranenburg .... »	7.20	—	11.4	1.45	3.42	6.25	8.23	—	—
Nütterden...... »	7.27	—	door	door	3.49	6.32	8.30	—	—
Kleef ....A	7.35	—	11.16	1.57	3.57	6.40	8.38	—	—
Keulen ...... »	11.12	—	2.49	4.40	7.37	10.34	-	—	—

Cranenburg douanen-station.

Volledige dienst Kesteren–Arnhem–Nijmegen, zie blz. 28.
Te **Leusden** (tusschen Amersfoort en Woudenberg-Scherpenzeel) en aan **de Haar** (tusschen Woudenberg-Scherpenzeel en Veenendaal) stoppen dagelijks de treinen 202 en 222, wanneer daartoe door de reizigers tijdig het verzoek is gedaan.
Te **Nütterden** wordt alléén gestopt voor het opn. en uitl. van reiz. De treinen 264, 222, 272 en 240 stopp. a/d halte **Thiergarten** b. Kleef.
* Stopt, wanneer tijdig het verzoek is gedaan.

30. Van KLEEF, NIJMEGEN en ARNHEM n. AMSTERDAM via Kesteren.

Treinnummer	225	332	221	265	346	227	249	255	251	257
	vm.		vm.	vm.		nm.		nm.		nm.
Keulen.......V.	—		5.48	9.6	—	1.42	—	2.40	—	5.30
Kleef......... »	6.10		9.9	n12.10	—	4.10	—	7.5	—	8.50
Nütterden ..... »	6.21		9.18	12.18	—	door	—	7.14	—	8.59
Cranenburg.... »	6.33		9.25	12.24	—	4.23	—	7.21	—	9.6
Groesbeek..... »	7.2		9.41	12.49	—	4.40	—	7.38	—	9.26
Nijmegen....A.	7.19		9.55	12.52	—	4.52	nm.	7.50	nm.	9.38
Nijmegen....V.	7.22	—	10.—	1.2	—	4.56	6.5	7.55	8.15	9.41
Lent...........»	door	—	door	1.8	—	door	6.12	door	door	door
Ressen-Bemmel »	door	vm.	door	1.15	nm.	door	6.20	8.4	door	door
Arnhem .....V.	7.13	9.27	—	1.—	4.27	4.49	6.5	7.49	8.10	—
Oosterbeek.....»	7.19	9.33	—	door	4.33	door	6.11	7.55	door	—
Elst............»	7.31	9.45	—	1.15	4.45	5.2	6.23	8.7	8.23	—
Valburg........V.	door	9.58	door	1.30	4.57	door	6.38	8.21	door	door
Zetten-Andelst..»	7.49	10.6	door	1.38	5.5	door	6.47	8.29	door	10.—
Hemmen-Dodew.»	door	10.12	door	1.44	5.11	door	6.54	8.35	door	door
Kesteren ....A.	8.3	10.21	10.27	1.53	5.20	5.28	7.3	8.44	8.51	door
Kesteren..... V.	8.5	—	10.30	1.58	—	5.29	7.18	—	8.52	door
Rhenen........ »	8.13	—	10.38	2.6	—	door	7.28	—	9.—	10.19
Veenendaal.... »	8.24	—	10.47	2.16	—	door	7.43	—	9.9	door
Woudenberg-Scherpenzeel »	8.40	—	11.—	2.32	—	door	8.2	-	door	door
Amersf.(Staat) A	8.53	—	11.10	2.45	—	5.58	8.15	—	9.29	10.44
Hilversum...A	9.29	—	11.37	3.9	—	6.16	8.46	—	9.47	11.9
Amsterdam. »	10.11	—	12.19	3.40	—	6.45	9.30	—	10.17	11.44

Groesbeek douanen-stat. (trein 332)

Volledige dienst Nijmegen–Arnhem–Kesteren zie bladz. 29.
Aan **De Haar** (tusschen Veenendaal en Woudenberg Scherpenzeel) en te **Leusden** (tusschen Woudenberg-Scherpenzeel en Amersfoort) stoppen dagelijks de treinen 225, 265 en 249, wanneer daartoe door de reizigers tijdig het verzoek is gedaan.
Te **Nütterden** wordt alleen gestopt wanneer reizigers moeten worden opgenomen of uitgelaten. De treinen 225, 221, 255 en 257 stoppen aan de halte **Thiergarten** bij Kleef.

17 Van AMSTERDAM naar NIJMEGEN, KLEEF en ARNHEM via Amersfoort-Kesteren en terug. 17

De speciale ééndaagsche retourkaarten tegen verlaagd tarief worden niet uitgegeven in onderling verkeer tusschen de stations van de gemeenschappelijke lijn Elst—Arnhem en van de gemeenschappelijke lijn Ressen-Bemmel—Nijmegen.

Station		840	842	844	846	81D (Eng. Zuid Expres)	62	908 / 807	848	72D	210	914	228	866	880	870	242	216	817	250/153	928	821
Klasse		1.2.3.	3.	1.2.3.	1.2.3.	1. 2.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.
Amsterdam (Centr.S.)	V.				—		620	545	649	738	820	1040	1104	1145	—	258	340	529	—	810	924	—
Amsterdam (Muiderp.)	.				—		.	553	657	.	.	1048	.	1154	—	307	.	538	—	n	932	—
Hilversum	A.				—		.	626	737	D	849	1117	1133	1228	—	341	.	557	—	839	956	—
"	V.				—		.	630	746	.	854	1119	1135	1234	—	343	.	559	—	841	959	—
Baarn	.				—		.	640	757	.	901	1129	.	1245	—	356	.	609	—	851	1008	—
Amersfoort	A.				—		659	650	807	817	910	1138	1150	1255	—	406	419	618	—	900	1017	—
"	V.				—		700	—	825		912		1152	104	—	428		626	—	903	1022	—
Leusden	.				—		.	—	[illegible]	—	n	—	n	◆	—	n	—	n	—	n	◆	—
Woudenb.Scherpenz.	.				—		.	—	839	—	923	—	n	118	—	439	—	n	—	n	1036	—
de Haar	.				—		.	—	◆	—	n	—	n	◆	—	n	—	n	—	n	n	—
Veenendaal	.				—		.	807 (1.2.3.)	854	—	935	—	1211	133	—	451	—	638	—	n	1049	—
Rhenen	.				—		.		905	—	945	—	n	144	—	501	—	[illegible]	—	n	1100	—
Kesteren	A.				—		725		919	—	950	—	1224	149	—	506	—	652	—	930	1105	
"	V.				—	"	726	732	926	—	951	—	1225	151	—	507	—	653	714	936	1107	1112
Opheusden (wachtp.16)	.				—	"	.	[illegible]	◆	—	n	—	n	◆	—	n	—	n	[illegible]	n	n	◆
Hemmen-Dodew.	.				—	"	.	743	927	—	n	—	n	[illegible]	—	[illegible]	—	n	725	n	n	1123
Zetten-Andelst	.	—	—	—	—	"	.	749	933	—	[illegible]	—	n	[illegible]	—	[illegible]	—	n	731	n	n	1129
Valburg	.	—	—	—	—	"	.	756	939	—	n	—	n	[illegible]	—	[illegible]	—	n	739	n	n	1137
Vork	A.	—	—	—	—	"	.	801	945	—	1010	—	1242	218	—	532	—	710	745	952	n	1143
"	V.	—	—	—	—	"	.	803	949	—	1011	—	1243	222	—	537	—	714	747	954	n	1147
Ressen-Bemmel	.					"	.	n	954	—	n	—	n	228	—	n	—	n	752	n	n	1152
Lent	.					"	.	n	1002	—	n	—	n	[illegible]	—	n	—	n	800	n	n	◆
Nijmegen (Douanekantoor)	A.					742	749	815	1006	—	1022	—	1254	239	—	549	—	722	805	1005	1136	1203
"	V.	402	537	627	710	744	752		—	—	1027	—	103	247	319	554	—	738	—	—	—	—
Groesbeek (Douanekantoor)	A.	419	553	642	726	"	.		—	—	1041	—	122	302	326	608	—	744	—	—	—	—
"	V.	422	556	643	—		.		—	—	1042	—	123	303	—	609	—	745	—	—	—	—
Cranenburg	A.	427	603	650	—	801	809		—	—	1049	—	130	310	—	616	—	752	—	—	—	—
Cranenburg (Douanek.)	A.	507	643	730	—	841	849		—	—	1129	—	210	330	—	656	—	832	—	—	—	—
"	V.	512	653	740	—	904		—	—	—	1141	—	230	402	—	710	—	849	—	—	—	—
Nütterden	.	527	701	748	—	D		—	—	—	1143	—	.	410	—	715	—	.	—	—	—	—
Donsbruggen	.	533	707	753	—	"		—	—	—	1153	—	.	415	—	724	—	.	—	—	—	—
Thiergarten	.	538	712	758	—	"		—	—	—	1157	—	.	419	—	728	—	.	—	—	—	—
Kleef (Station)	A.	543	717	803	—	915		—	—	—	1201	—	242	424	—	732	—	901	—	—	—	—
Vork	V.	—	—	—	—	—	—	808	950	—	1015	—	1253	220	—	533	—	714	748	958	—	1145
Elst	.	—	—	—	—	—	—	813	954	—	1020	—	1258	n	—	537	—	719	753	1001	—	1150
Oosterbeek	.	—	—	—	—	—	—	n	1021	—	n	—	109	n	—	n	—	n	806	1012	—	1203
Arnhem	A.	—	—	—	—	—	—	827	1026	—	1034	—	114	251	—	551	—	733	812	1017	—	1209

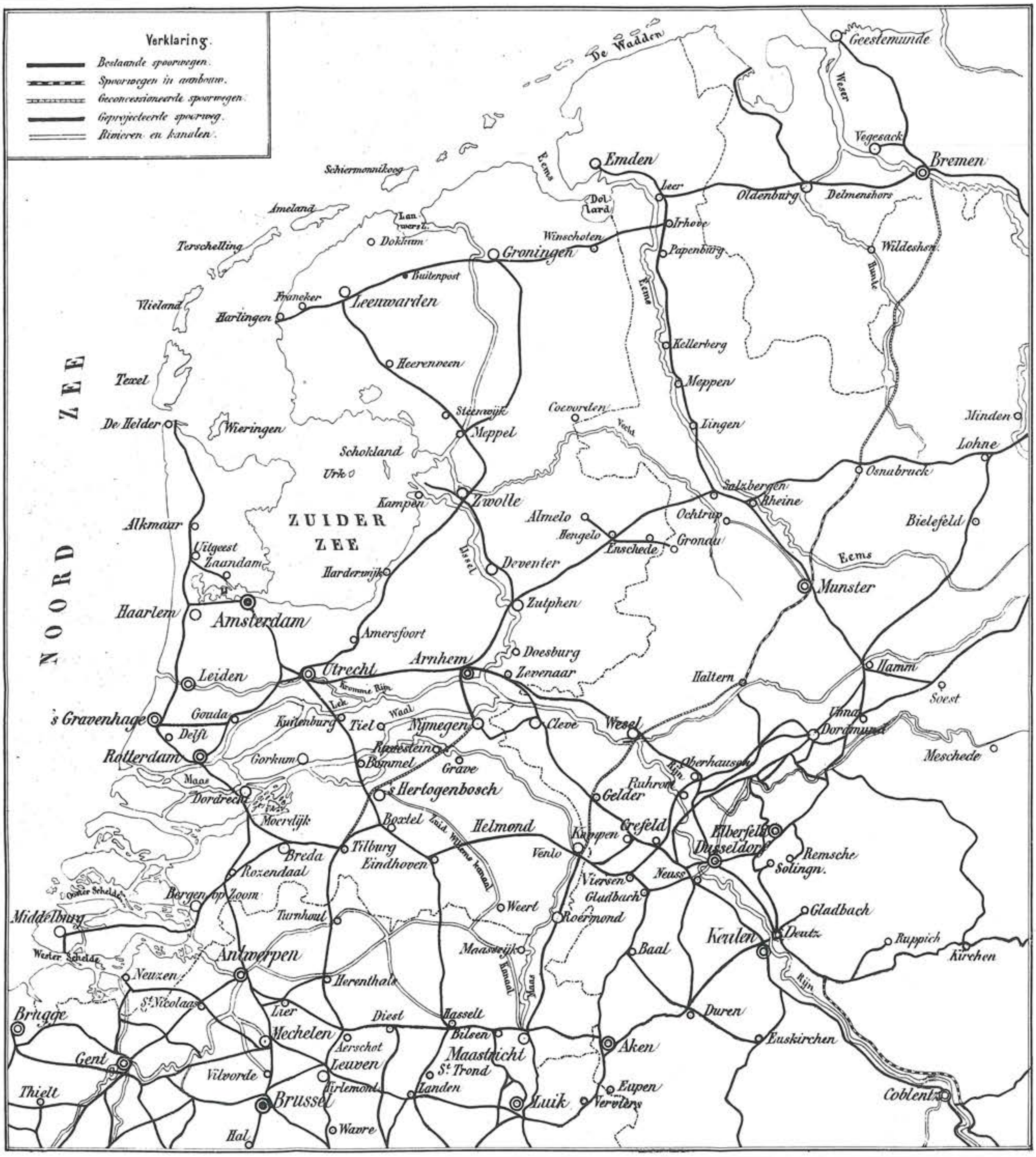
Trein 81D: D Doorgaande trein van Hoek van Holland naar Bazel, München en Stuttgart via Kleef-Keulen. Restauratierijtuig Hoek v. Holland-Bazel.
Trein 62: naar Bazel en Frankfort. — VanZandvoort
Trein 807: alleen 1e en 2e kl.

TREINNUMMER. Klasse.		806	859	810	217	871	877	881	227	245/820	893	293	891	231/824	88	88D (Eng. Zuid Expres)	61	927 / 895
Klasse		1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1. 2.	1.2.3.	1.2.3.
Amsterdam (Centr.S.)	A.	—	905	—	1135	1245	438	—	650	821	—	939	—		—		1054	1148
Amsterdam (Muiderp.)	.	—	858	—	.	o	428	—	.	n	—	930	—		—		.	1140
Hilversum	V.	—	832	—	1106	1209	355	—	621	748	—	857	—		—		1028	1106
"	A.	—	828	—	1102	1203	351	—	619	745	—	853	—		—		1024	1103
Baarn	V.	—	820	—	1054	1156	342	—	611	737	—	845	—		—		.	1054
Amersfoort	V.	—	808	—	1043	1145	330	—	600	726	—	833	—		—		1013	1041
"	A.	—	801	—	1041	1143	324	—	558	721	—	829	—	940	—		1011	—
Leusden	V.	—	[illegible]	—	n	n	◆	—	n	◆	—	n	—	n	—		.	—
Woudenb.Scherpenz.	"	—	748	—	n	1132	311	—	n	709	—	n	—	930	—		.	—
de Haar	.	—	◆	—	n	n	◆	—	n	n	—	n	—	n	—		.	—
Veenendaal	"	—	734	—	n	1120	257	—	n	658	—	n	—	919	—		.	—
Rhenen	.	—	723	—	n	1110	247	—	n	649	—	n	—	909	—		.	—
Kesteren	V.		716	—	1012	1103	240	—	527	642	-	800	—	901	—		.	—
"	A.	708	712	929	1011	1100	236	—	526	639	-	759	—	853	—	"	.	—
Opheusden (wachtp.16)	V.	[illegible]	n	n	n	n	◆	—	n	n	-	n	—	◆	—	"	.	—
Hemmen-Dodew.	.	656	n	921	n	n	[illegible]	—	n	631	-	n	—	844	—	.	.	—
Zetten-Andelst	.	650	n	915	n	1039	[illegible]	—	[illegible]	625	—	n	—	839	—	D	.	—
Valburg	.	643	n	907	n	n	[illegible]	—	n	618	—	n	—	831	—	.	.	—
Vork	V.	637	n	900	954	1038	208	—	508	612	—	742	—	825		927	932	—
"	A.	—	n	854	952	1037	204	—	505	610	—	740	—	815		926	931	
Ressen-Bemmel	V.	—	n	850	n	n	200	—	n	606	—	n	—	811		.	.	895
Lent	.	—	n	843	n	n	n	—	n	559	—	n	—	n		.	.	1.2.3.
Nijmegen (Douanekantoor)	V.	—	644	838	942	1027	152	—	455	554	—	730	—	802		917	922	
"	A.	—	623	821	916	—	141	347	434		656	—	759	—		857	—	1022
Groesbeek (Douanekantoor)	V.	—	608	806	.	—	128	332	.		642	—	744	—		.	—	1007
"	A.	—	555		.	—	103	—	.		627	—	726	—		.	—	957
Cranenburg	V.	—	547	—	857	—	1259	—	415		618	—	717	—		.	—	948
Cranenburg (Douanek.)	V.	—	627	—	937	—	139	—	455		658	—	757	—		.	—	1028
"	A.	—	625	—	935	—	136	—	453		656	—	753	—		.	—	1027
Nütterden	V.	—	619	—	.	—	130	—	.		650	—	749	—		D	—	1021
Donsbruggen	"	—	613	—	.	—	124	—	.		643	—	743	—		"	—	1015
Thiergarten	"	—	.	—	.	—	120	—	.		641	—	738	—		"	—	1011
Kleef (Station)	V.	—	608	—	923	—	116	—	441		636	—	733	—		912	—	1007
Vork	A.	636	—	856	938	1031	200	—	456	605	—	736	—	820	920	—	—	—
Elst	V.	632	—	852	935	1027	156	—	452	601	—	732	—	816	916	—	—	—
Oosterbeek	.	n	—	842	n	n	146	—	n	n	—	723	—	806	925	—	—	—
Arnhem	V.	617	—	836	920	1012	140	—	437	548	—	717	—	800	900	—	—	—

Trein 231/824: Overstappen te Kesteren.
Trein 245/820: Overstappen te Amersfoort.
Trein 88D: D Doorgaande trein van Bazel, München en Stuttgart via Keulen-Kleef naar Hoek van Holland. Restauratierijtuig Bazel-Hoek v. Holland.
Trein 61: van Bazel en Frankfort naar Zandvoort.
Kleef (Station): Europ. Tijd.

Voor den volledigen dienst Kesteren—Arnhem (Nijmegen) v.v., zie vak 19.
Voor den volledigen dienst Amsterdam—Amersfoort v.v., zie vak 13

Met de treinen 840, 842, 844, 210, 866, 870, 859, 877, 893, 891 en 895 worden op Duitsch grondgebied ook reizigers vervoerd, voorzien van biljetten 4e klasse.



15 Van AMSTERDAM naar NIJMEGEN, KLEEF en ARNHEM via Amersfoort-Kesteren en terug. 15

Treinnummer / Klasse		840 (1.2.3.)	842 (3.)	844 (1.2.3.)	846 (1.2.3.)	Exp. Zuid Expres 81D (1. 2.)	62 (1.2.3.)	807 (1.2.3.)	908/850 (1.2.3.)	852 (1.2.3.)	292 (1.2.3.)	161 (1.2.3.)	826 (1.2.3.)	856 (1.2.3.)	119 (1.2.3.)	228 (1.2.3.)	828 (1.2.3.)	866 (1.2.3.)	868 (1.2.3.)	258 (1.2.3.)	242/870 (1.2.3.)	216 (1.2.3.)	817 (1.2.3.)	252/147 (1.2.3.)	928 (1.2.3.)	821 (1.2.3.)	
Amsterdam (C.S.)	—	—	—	—	—	—	610	—	705	—	848	Van den Haag naar Keulen	—	857		1053	—	1147	—	320	335	520	—	809	928	—	V.
Amsterdam (M.)	—	—	—	—	—		„	—	„	—	„		—	905		„	—	1156	—	„	„	528	—	„	„	—	„
Amersfoort	—	—	—	—	—	Doorgaande rijtuigen van Hoek v. Holland naar Basel, München en Friedrichshafen via Keulen. Restauratierijtuig Hoek v. Holland-Basel. D	651	—	820	—	929		—	1010	—	1144	—	104	—	406	420	620	—	855	1022	—	V.
Leusden	—	—	—	—	—	„	„	—	stopt	—	„		—	„	—	„	—	stopt	—	„	„	„	—	„	stopt	—	„
Woudenberg-Sch.	—	—	—	—	—	„	„	—	834	—	„		—	1027	—	„	—	118	—	„	431	„	—	„	1035	—	„
de Haar	—	—	—	—	—	„	„	—	stopt	—	„		—	„	—	„	—	stopt	—	„	„	„	—	„	„	—	„
Veenendaal	—	—	—	—	—	„	„	—	853	—	„		—	1039	—	1203	—	133	—	„	443	638	—	„	1047	—	„
Rhenen	—	—	—	—	—	„	„	—	904	—	„		—	1048	—	„	—	144	—	„	453	stopt	—	„	1057	—	„
Kesteren	—	—	—	—	—	„	717	↱	909	—	955		—	1053	↱	1216	Maandags.	149	—	„	458	652	↷	922	1102	↷	A.
„	—	—	—	—	—	„	718	732	913	—	1001	1006	—	—	1055	1220		151	—	„	501	656	714	929	1109	1113	V.
Opheusden (wp 16)	—	—	—	—	—	„	Naar Frankfort.	stopt	stopt	—	Naar Keulen.	„	—	—	„	Naar Keulen.		stopt	—	„	„	„	stopt	„	„	◆	„
Hemmen-Dodew.	—	—	—	—	—	„		748	924	—	„	„	—	—	„	„		201	—	„	509	„	725	„	„	1124	„
Zetten-Andelst	—	—	—	—	—	„		749	930	—	„	stopt	—	—	1105	„		206	—	„	514	„	731	„	„	1130	„
Valburg	—	—	—	—	—	„		756	937	—	„	„	—	—	„	„		212	—	„	520	„	739	„	„	1138	„
Vork	—	—	—	—	—	„		801	942	—	„	stopt	—	—	1114	1237	—	218	—	446	526	713	745	945	„	1144	A.
„	—	—	—	—	—	„		803	946	—	„	↓	—	—	1118	1238	—	219	—	448	537	714	747	946	„	1147	V.
Ressen-Bemmel	—	—	—	—	—	„		808	951	—	„	↓	—	—	„	„	—	223	—	„	„	„	752	„	„	1152	„
Lent	—	—	—	—	—	„		„	959	—	„	↓	—	—	„	„	—	„	—	„	„	„	800	„	„	◆	„
Nijmegen (Duitsch.)	—	—	—	—	—	733	741	817	1003	—	1024	↓	—	—	1130	1249	—	232	—	500	549	725	805	957	1137	1203	A.
„	—	352	519	611	710	735	744	1e en 2e kl. alleen	—	—	1026	↓	1040	—	—	107	209	247	420	502	553	730	—	—	—	—	V.
Groesbeek (Duitsch.)	—	408	535	626	726	„	„		—	—	„	↓	1055	—	—	121	215	302	435	„	607	744	—	—	—	—	A.
„	—	409	536	627	—	„	„		—	—	„	↓	—	—	—	122	—	303	—	„	608	745	—	—	—	—	V.
Cranenburg	—	416	546	634	—	752	800		—	—	1043	↓	—	—	—	129	—	310	—	519	615	752	—	—	—	—	A.
Cranenburg (Duitsch.)	—	456	626	714	—	832	840	—	—	—	1123	↓	—	—	—	209	—	350	—	559	655	832	—	—	—	—	A.
„	—	508	647	731	—	853	↲	—	—	1100	1139	↓	—	—	—	229	—	402	—	614	710	849	—	—	—	—	V.
Nütterden	—	516	655	739	—	D „	—	—	—	1108	„	↓	—	—	—	„	—	410	—	„	718	„	—	—	—	—	„
Donsbrüggen	—	522	701	745	—	„	—	—	—	1113	„	↓	—	—	—	„	—	415	—	„	724	„	—	—	—	—	„
Thiergarten	—	527	706	749	—	„	—	—	—	1117	„	↓	—	—	—	„	—	419	—	„	728	„	—	—	—	—	„
Kleef (Stat.)	—	532	710	753	—	906	—	—	—	1122	1151	↓	—	—	—	241	—	424	—	626	732	901	—	—	—	—	A.
Vork	—	—	—	—	—	—	—	810	—	—	—	1025	—	—	1115	1251	—	220	—	449	530	717	748	950	—	1145	V.
Elst	—	—	—	—	—	—	—	815	—	—	—	1029	—	—	1119	1256	—	225	—	454	535	722	753	955	—	1150	„
Oosterbeek Laag	—	—	—	—	—	—	—	„	—	—	—	1040	—	—	1130	107	—	„	—	506	„	„	806	1005	—	1203	„
Arnhem	—	—	—	—	—	—	—	829	—	—	—	1045	—	—	1135	112	—	240	—	511	550	736	812	1011	—	1209	A.

Treinnummer / Klasse		806 (1.2.3.)	209/859 (1.2.3.)	215 (1.2.3.)	810 (1.2.3.)	217 (1.2.3.)	871 (1.2.3.)	814/827 (1.2.3.)	877 (1.2.3.)	249/265 (1.2.3.)	877 (1.2.3.)	227 (1.2.3.)	897 (3.)	881 (1.2.3.)	245/820 (1.2.3.)	291 (1.2.3.)	893 (1.2.3.)	891 (1.2.3.)	231/824 (1.2.3.)	61 (1.2.3.)	Exp. Zuid Expres 68D (1. 2.)	895 (1.2.3.)	
Amsterdam (C.S.)	A.	—	902	1014	—	1125	1246	—	—	318	438	650	—	—	834	851	—	—	—	1057	Doorgaande rijtuigen van Basel, München en Friedrichshafen via Keulen-Kleef naar Hoek van Holland. Restauratierijtuig Basel-Hoek v. Holland.	—	—
Amsterdam (M.)	„	—	„	„	—	„	1236	—	—	„	429	„	—	—	„	„	—	—	↱	„		—	—
Amersfoort	A.	—	757	908	—	1035	1137	—	—	228	320	557	—	—	730	808	—	—	1000	1010		—	—
Leusden	V.	—	stopt	„	—	„	„	—	—	„	stopt	„	—	—	◆	„	—	—	„	Van Frankfort.		—	—
Woudenberg-Sch.	„	—	744	„	—	„	1126	—	—	„	307	„	—	—	717	„	—	—	950	„		—	—
de Haar	„	—	stopt	„	—	„	◆	—	—	„	stopt	„	—	—	„	„	—	—	„	„		—	—
Veenendaal	„	—	729	851	—	„	1114	—	—	„	253	540	—	—	705	Van Keulen.	—	—	938	„		—	—
Rhenen	„	—	718	842	—	„	1104	—	—	„	243	531	—	—	655	„	—	—	928	„		—	—
Kesteren	V.	↱	711	835	—	1008	1057	—	—	202	236	524	—	—	648	„	—	—	920	944		—	—
„	A.	658	706	833	921	1007	1053	1219	—	201	232	523	—	—	642	„	—	—	916	942		—	—
Opheusden (wp 16)	V.	stopt	„	„	stopt	„	„	„	—	„	stopt	„	—	—	◆	„	—	—	stopt	„		—	—
Hemmen-Dodew.	„	648	„	„	912	„	„	1212	—	„	221	„	Zaterdags	—	633	„	—	—	859	„		—	—
Zetten-Andelst	„	642	„	„	906	„	1042	1206	—	„	216	stopt		—	627	„	—	—	854	„	D	—	—
Valburg	„	633	„	„	859	„	„	1159	—	„	210	„		—	620	„	—	—	846	„		—	—
Vork	V.	629	„	817	853	951	1031	1153	—	146	205	505		—	614	728	—	—	840	927	936	—	—
„	A.	624	„	815	850	949	1030	1147	—	145	200	503		—	612	727	—	—	838	925	935	—	—
Ressen-Bemmel	V.	620	„	„	846	„	„	1143	—	„	156	„		—	608	„	—	—	834	„	„	—	—
Lent	„	613	„	„	„	„	„	„	—	„	„	„		—	601	„	—	—	„	„	„	—	—
Nijmegen (Duitsch.)	V.	608	638	806	838	940	1020	1134	—	135	148	454		—	556	718	—	—	826	916	926	—	—
„	A.	—	630	800	—	910	958	1124	127	—	—	434	507	519	—	653	720	753	—	←	901	1047	—
Groesbeek (Duitsch.)	V.	—	615	745	—	„	943	1119	112	—	—	„	452	504	—	„	705	738	—	—	„	1032	—
„	A.	—	555	—	—	„	931	—	1259	—	—	„	440	—	—	„	652	726	—	—	„	1022	—
Cranenburg	V.	—	546	—	—	„	922	—	1250	—	—	415	431	—	—	„	642	717	—	—	„	1013	—
Cranenburg (Duitsch.)	V.	—	626	—	—	Van Keulen.	1002	—	130	—	—	455	511	—	—	„	723	757	—	—	„	1053	—
„	A.	—	624	—	—	„	1000	—	128	—	—	453	509	—	—	„	705	755	—	—	„	1052	—
Nütterden	V.	—	618	—	—	„	954	—	122	—	—	„	503	—	—	„	659	749	—	—	D „	1046	—
Donsbrüggen	„	—	612	—	—	„	948	—	116	—	—	„	457	—	—	„	654	743	—	—	„	1040	—
Thiergarten	„	—	„	—	—	„	943	—	112	—	—	„	453	—	—	„	650	738	—	—	„	1036	—
Kleef (Stat.)	V.	—	605	—	—	923	938	—	108	—	—	441	449	—	—	708	645	733	—	—	916	1032	—
Vork	A.	626	—	805	849	937	1020	1151	—	144	—	455	—	—	605	715	—	—	832	918	—	—	—
Elst	V.	622	—	801	845	933	1016	1147	—	140	—	451	—	—	601	711	—	—	828	914	—	—	—
Oosterbeek Laag	„	611	—	752	„	„	1005	„	—	130	—	441	—	—	550	„	—	—	817	903	—	—	—
Arnhem	V.	605	—	746	832	918	959	1132	—	124	—	435	—	—	544	657	—	—	811	855	—	—	—

☞ Voor den volledigen dienst Kesteren—Arnhem (Nijmegen) v.v., zie vak 13.
☞ Voor den volledigen dienst Amsterdam—Amersfoort v.v., zie vak 12.

Met de treinen 840, 842, 844, 852, 866 870, 859, 871, 877, 897, 893, 891 en 895 worden op Duitsch grondgebied ook reizigers vervoerd, voorzien van biljetten 4e klasse.

19 AMERSFOORT—ARNHEM / NIJMEGEN—CRANENBURG en NIJMEGEN—ROERMOND en terug. 19

1957 1,2,3.	1961 1,2,3.	1817 1,2,3	131 1,2,3.	517 2,3.	1823 1,2,3.	1977 1,2,3.	1987 1,2,3.	1591 1,2,3.	141 1,2,3.		TREINNUMMER. Klasse.		1956 1,2,3.	1804 1,2,3.	132 1,2,3.	1428 1,2,3.	132 1,2,3.	516 2,3.	1978 1,2,3.	1580 1,2,3.	1824 1,2,3.	140 1,2,3.	1992 1,2,3.	1592 1,2,3.	1996 1,2,3
—	—	6 50	8 05	—	11 07	—	—	● 2 43	● 5 10*	V.	Amsterdam (C.S.) . . .	A.	—	● 8 56	—	—	10 32	—	—	● 3 59	6 42	8 51	—	11 50	—
—	—	7 00	8 13	—	11 15	—	—	● 2 51	● 4 38*	„	Amsterdam (M.P.) . . .	„	—	—	—	—	11 24	—	—	● 3 50	6 33	8 42	—	11 41	—
—	—	● 8 1[illegible]	924	—	12 27	—	—	● 4 17	6 11	V.	**Amersfoort**	A.	—	● 7 38	Zon- en Feestdagen	—	9 21	—	Zon- en Feestdagen.	● 2 43	● 5 24	7 23	—	10 11	—
—	—	● 8 2[illegible]	„	—	12 36	—	—	● „	„	„	*Leusden*	V.	—	● 7 29		—	„	—		● 2 35	● 5 16	„	—	„	—
—	—	● 8 3[illegible]	I	—	12 43	—	—	● 4 30	6 23	„	Woudenberg-Scherpenz.	„	—	● 7 23		—	I	—		● 2 29	● 5 10	7 12	—	10 00	—
—	—	● 8 3[illegible]	„	—	„	—	—	● 4 36	„	„	*de Haar*	„	—	● 7 11		—	„	—		● 2 19	● 5 00	„	—	„	—
—	—	● 8 5[illegible]	I	—	12 57	—	—	● 4 47	6 37	„	Veenendaal	„	—	● 7 05		—	9 00	—		● 2 13	● 4 54	6 59	—	9 46	—
—	—	● 9 1[illegible]	I	—	11 10	—	—	● 4 59	6 52	„	Rhenen	„	—	● 6 54		—	8 50	—		● 2 02	● 4 38	6 48	—	9 35	—
—	—	● 9 1[illegible]	957	—	11 15	—	—	● 5 04	6 57	A.	**Kesteren** . . .	V.	—	● 6 45		—	8 43	—		● 1 54	● 4 30	6 39	—	9 27	—
—	—	1963	1006	—	11 19	—	—	● 5 09	7 00	V.	„ . . .	A.	● 6 21	● 6 40	8 27	—	● 8 40	—		● 1 48	—	6 36	—	9 17	—
—	—	1,2,3.	1011	—	12 4	—	—	● 5 14	7 05	„	*Opheusden* . . . Zie ook vak 6 en 12.	V.	● 6 13	● „	8 19	—	● „	—		● 1 41	—	„	—	9 10	—
—	—		1018	—	13 1	—	—	● 5 21	7 12	„	Hemmen-Dodew. .	„	● 6 09	● „	8 15	—	● „	—		● 1 37	—	„	—	9 06	—
—	—		1025	—	13 8	—	—	● 5 28	7 19	„	Zetten-Andelst .	„	● 6 01	● „	8 08	—	● 8 29	—		● 1 30	—	„	—	8 58	—
—	—		1033	—	14 6	—	—	● 5 36	7 27	„	Valburg	„	● 5 52	● „	7 59	—	● „	—		● 1 21	—	„	—	8 49	—
—	—	Zon- en feestdagen.	1039	—	15 2	—	—	● 5 42	7 33	A.	Vork	V.	● 5 44	● „	7 52	—	● 8 16	—		● 1 14	—	6 17	—	8 42	—
—	—		1050	—	15 8	—	—	—	7 38	V.	Vork	A.	● 5 38	● „	7 43	A.	● 8 10	A.		● 1 07	—	6 11	—	8 39	—
—	—		1055	1101	20 4	—	—	§	7 44	„	Elst	V.	● 5 33	↑	7 38	7 46	● 8 05	● 12 48		● 1 02	—	6 06	—	8 34	—
—	—		A	1112	21 7	—	—		„	„	Oosterbeek Laag .	„	● 5 22		7 27	„	—	● 12 33		—	—	5 54	—	„	—
—	—		—	1117	22 3	—	—	§	7 59	A.	**Arnhem**	V.	● 5 15		7 20	7 32	—	● 12 26		—	—	5 47	—	8 18	—
—	—		1041	1971	15 4	—	—	● 5 43	7 35	V.	Vork	A.	● 5 42	● „	7 49	1968	● 8 14	1972		● 1 11	1986	6 14	—	8 38	—
—	—		1047	1,2,3.	„	—	—	● 5 49	7 41	„	Ressen-Bemmel . Zie ook vak 6 en 12	V.	● 5 37	● „	7 44	1,2,3.	● „	1,2,3.		● 1 06	1,2,3.	„	—	8 33	—
—	—		„		„	—	—	● „	„	„	Lent	„	● 5 29	● „	„		● „			● „			—	8 26	—
—	—		1101		20 9	—	—	● 6 03	7 54	A.	**Nijmegen** (Douane.)	V.	● 5 20	● 6 08	7 31		● 8 00			● 1 53		6 00	—	8 17	—
● 5 40	● 7 02	8 20	—	11 21	—	● 2 20	4 14	—	8 18	V.	„ „ . . .	A.	—	—	—	● 7 50	—	10 11	12 06	—	● 3 50	● 5 15	7 17	—	9 37
● „	● ◆	◆	—	◆	—	● ◆	◆	—	„	„	*'t Heilig Land*	V.	—	—	—	● ◆	—	◆	◆	—	● ◆	● „	◆	—	◆
● 6 01	● 7 22	8 39	—	11 40	—	● 2 39	4 33	—	8 34	A.	Groesbeek (Douane.)	V.	—	—	—	● 7 32	—	◆ 9 53	11 48	—	● 3 32	● *	6 59	—	9 20
● 6 16	—	8 54	—	● 11 55	—	—	5 00	—	—	V.	„ „ . . .	A.	—	—	—	—	—	9 46	—	—	—	● 4 50	6 39	—	—
● 7 05	—	9 41	—	● 12 42	—	—	5 47	-	—	A.	Cranenburg	V.	—	—	—	—	—	10 17	—	—	—	● 5 20	7 10	—	—

1575 1,2,3.	1581 1,2,3.			1815 1,2,3.	1823 1,2,3.			1591 1,2,3.			TREINNUMMER. Klasse.		1810 1,2,3.	1574 1,2,3.		1580 1,2,3.			1592 1,2,3.	1832 1,2,3
—	6 40	—	—	—	2 16	—	—	6 15	—	V.	**Nijmegen**	A.	—	—	—	7 47	—	—	12 36				8 04	—
—	6 54	—	—	—	2 29	—	—	6 29	—	„	Mook-Middelaar . . .	V.	—	—	—	7 35	—	—	12 24				7 52	—
—	◆	—	—	—	◆	—	—	◆	—	„	*Linden-Katwijk* . . .	„	—	—	—	„	—	—	„				◆	—
—	7 08	—	—	—	2 41	—	—	6 45	—	„	Cuijk	„	—	—	—	7 22	—	—	12 10				7 38	—
—	7 14	—	—	—	2 48	—	—	6 52	—	A.	**Kruispunt Beugen** . .	V.	—	—	—	7 14	—	—	12 01				7 30	—
—	7 18	—	—	—	2 49	—	—	6 58	—	V.	„ „ . .	A.	—	—	—	7 12	—	—	11 59				7 28	—
—	7 24	—	—	—	2 55	—	—	7 05	—	„	Beugen-Rijkevoort . .	V.	—	—	—	7 07	—	—	11 54				7 22	—
—	7 32	—	—	—	3 01	—	—	7 14	—	„	Boxmeer	„	—	—	—	7 02	—	—	11 49	—	—	—	7 16	—
—	7 43	—	—	—	3 13	—	—	7 27	—	„	Vierlingsbeek	„	—	—	—	6 51	—	—	11 38	—	—	—	7 05	—
—	7 54	—	—	—	3 24	—	—	7 39	—	„	Venraij	„	—	—	—	6 39	—	—	11 28	—	—	—	6 53	—
—	7 59	—	—	—	3 29	—	—	7 45	—	„	Oirlo-Castenraij . . .	„	—	—	—	6 32	—	—	11 22	—	—	—	6 46	—
—	8 07	—	—	—	3 37	—	—	7 52	—	„	Meerlo-Tienraij . .	„	—	—	—	6 26	—	—	11 16	—	—	—	6 40	—
—	8 18	—	—	—	3 46	—	—	8 03	—	„	Grubbenvorst-Lottum .	„	—	—	—	6 16	—	—	11 07	—	—	—	6 29	—
—	8 23	—	—	—	3 51	—	—	8 08	—	„	Grubbenvorst Klooster	„	—	—	—	6 11	—	—	11 02	—	1826	—	6 24	—
—	8 32	—	—	—	4 00	—	—	8 18	—	„	Blerik } Zie ook vak 7.	„	—	—	—	6 03	—	—	10 53	—	1,2,3.	—	6 15	—
—	8 38	—	—	—	4 06	—	—	8 24	—	A.	**Venlo** }	V.	—	—	—	5 55	—	—	10 46	—		—	6 08	—
● 5 55	8 51	—	—	● 12 21	4 16	—	—	8 36	—	V.	„	A.	—	—	—	—	● 7 20	—	10 34	—	● 2 18	—	6 01	8 23
● 6 03	8 59	—	—	● 12 30	4 25	—	—	8 44	—	„	Tegelen	V.	—	—	—	—	● 7 13	—	10 27	—	● 2 11	—	5 54	8 16
● 6 11	9 05	—	—	● 12 37	4 32	—	—	8 50	—	„	Belfeld	„	—	—	—	—	● 7 06	—	10 20	—	● 2 03	—	5 48	8 08
● 6 18	9 11	—	—	● 12 45	4 41	—	—	8 56	—	„	Reuver	„	—	—	—	—	● 6 59	—	10 13	—	● 1 56	—	5 41	8 02
● 6 27	9 20	—	—	● 12 56	4 52	—	—	9 05	—	„	Swalmen	„	—	—	—	—	● 6 50	—	10 04	—	● 1 44	—	5 31	7 52
● 6 35	9 27	—	—	● 1 04	5 00	—	—	9 13	—	A.	**Roermond**	V.	—	—	—	—	● 6 42	—	9 56	—	● 1 34	—	5 22	7 43

* Tr. 140 stopt te Groesbeek alleen tot het uitlaten van reizigers.

Alle plaatsbewijzen voor het traject (Arnhem) Elst - Vork zijn zonder afbreken der reis ook geldig over Ressen-Bemmel en Nijmegen.
§ Over Nijmegen: Elst A. ● 6 56, Arnhem A ● 7 13.
* Zon- en Feestdagen Amsterdam (C.S.) V. 5 00, Amsterdam (M.P.) V. 5 05.

Nederlandsche Spoorwegen, beperkte dienstregeling, ingaande 16 december 1918.

De reeds lang verdwenen halte Heilig Land HSM (Heilig Land Stichting).
Verzameling H.G. Hesselink

Naar KEULEN en HET RUHRGEBIED
via NIJMEGEN—KLEEF.

		A	B	C	D	E	F	G
Amsterdam (C.S.)	V	—	D 7 33a	D 9 11	10 10	12 35n	D 14 22	17 25r ;17 18
„ (W.P.)	„	—	D 7 48a	D 9 27	10 26	12 50	;13 42c	17 07g ;17 07
den Haag (S.S.)	V	—	D 7 24	D 8 52	9 49	12 15	D 14 01	†16 02 ;16 46
Rotterdam (M.)	„	—	D 7 25bq	D 8 55	9 55	12 18	D 14 04	16 05s ;16 49
Utrecht (C.S.)	V	—	D 8 42	D 10 06	11 05	13 29p	D 15 10	17 59g ;18 00
Nijmegen	A	—	D 9 58	D 11 23	12 35	;14 53	16 32b	18 45 ;19 41
Nijmegen	V	7 05•	D 10 04	D 11 29	12 41•	;16 06•	17 28•	20 08
Groesbeek	A	7 19•	»	»	»	»	17 42•	20 22
„	V	7 20•	»	»	»	»	17 43•	20 23
Cranenburg (M.-E.T.)	A	7 07•	»	D 11 27	12 39•	;16 04•	17 30•	20 10
„	V	7 21•	»	D 11 50	12 57•	;16 14•	17 50•	20 25
Kleef	A	7 38•	D 10 11	D 12 02	13 09•	;16 26•	18 02•	20 37
Krefeld (Hbf.)	„	9 15•	D 11 12	D 13 02	14 25•	18 13•	19 19•	21 47
Krefeld (Hbf.)	V	9 19•	12 05•	—	D 14 35	18 21•	19 31•	D 22 07
Duisburg (Hbf.)	A	9 44•	12 44•	—	D 14 54	18 52•	20 13•	D 22 28
Mülheim (Ruhr)	„	10 01•	13 20•	—	D 15 13	19 05•	20 43•	D 22 43
Essen (Hbf.)	„	10 18•	13 44•	—	D 15 30	19 24•	21 01•	D 23 01
Bochum (Hbf.)	„	10 44•	14 04•	—	D 15 49	19 44•	21 24•	D 23 19
Dortmund (Hbf.)	„	t11 04•	D 14 26t	—	D 16 10	20 09•	t21 43•	D 23 41
Krefeld (Hbf.)	V	9 23•	D 11 13	D 13 04	14 32•	18 31•	19 21•	21 51
Neuss	A	9 41•	D 11 32	D 13 23	14 50•	18 56•	19 39•	22 09
Neuss	V	10 00•	11 36•	14 24•	15 00•	—	19 42•	D 22 12•
Düsseldorf (Hbf.)	A	10 12•	11 48•	w 13 55•	15 15•	u19 21•	19 54•	D 22 24•
Elberfeld (Hbf.)	„	11 02•	12 25•	15 14•	x16 29•	—	20 30•	D 23 09•
Barmen (Hbf.)	„	11 13•	12 32•	15 21•	x16 36•	—	20 37•	23 23•
Barmen-Rittersh.	„	11 19•	12 37•	15 26•	x16 41•	—	20 42•	23 28•
Hagen (Westf.)	„	11 50•	13 01•	15 47•	D 17 27•z	v20 37•	21 03•	D 23 59•
Neuss	V	9 42•	D 11 33	D 13 24	14 55•	19 00•	19 44•	22 13
Keulen (Hbf.)	A	10 14•	D 12 08	D 13 58	15 29•	19 54•	20 17•	22 47
Keulen-Deutz	„	10 23•	—	—	15 48•	20 06•	20 33•	23 03

a Van 15 Juni tot en met 12 September Amsterdam (C.S.) V D 7 47, Amsterdam (W.P.) V D 8 02.
b Op Zon- en Feestdagen 16 56.
c Op Zaterdag 18 Mei en op de Zaterdagen van 29 Juni t/m 7 September 13 49.
g Over Geldermalsen—Kesteren (Nijmegen A 19 46).
n Bovendien op werkdagen over Amersfoort—Kesteren 13 02 (Nijmegen A ;15 57).
p Bovendien 13 38 over Geldermalsen—Kesteren (Nijmegen A ;15 57).
q Vertrek Rotterdam (D.P.); bovendien Rotterdam (Maas) V 7 15 (1 3 kl.).
r Over Amersfoort—Kesteren, doch niet op Zaterdag (Nijmegen A 20 03).
s Bovendien Rotterdam (D.P.) V 16 27 over Geldermalsen Kesteren (Nijmegen A 19 46).
t Over Essen-Altenessen.
u Over Duisburg (Hbf.).
v Over Bochum (Hbf.)—Witten (West).
w Neuss V 13 40•.
x Over Krefeld (Hbf.)—Neuss-Kurve.
z Over Bochum (Hbf.)—Witten (West); Zaterdags 16 37• over Bochum (Hbf.)—Witten (West).

Doorgaande rijtuigen.

B 1—3 kl. Amsterdam—Keulen; 1—3 kl. den Haag—Keulen; 1—2 kl. (Hoek van Holland) Rotterdam—Keulen; restauratierijtuig Amsterdam—Keulen (alléén van 15 Juni t/m 12 Sept.), (Hoek van Holland) Rotterdam—Keulen (alléén t/m 14 Juni en van 13 Sept. af).
C 1—3 kl. Amsterdam—Keulen; 1—3 kl. den Haag—Keulen; 1—3 kl. Rotterdam Keulen; restauratierijtuig Amsterdam—Keulen.
D 2—3 kl. Nijmegen—Keulen.
F 2—3 kl. Nijmegen—Keulen.
G 1—3 kl. Amsterdam—Keulen, alléén op werkdagen (Amsterdam C.S. V 17 18); 1—3 kl. Arnhem—Keulen (alléén op Zon- en Feestdagen).

Van KEULEN en HET RUHRGEBIED
via KLEEF—NIJMEGEN.

		H	J	K	L	M	N	P
Keulen-Deutz (M.-E.T.)	V	5 53	8 13•	9 40•	13 26•	—	—	—
Keulen (Hbf.)	„	6 15	8 25•	10 00•	13 41•	D 15 35	D 17 45	19 23•
Neuss	A	6 46	8 56•	10 54•	14 13•	D 16 07	D 18 17	19 55•
Hagen (Westf.)	V	D 4 56	x7 18•	v9 13•	D 12 39•v	n14 07•	x16 14•	w18 05•
Barmen-Rittersh.	„	5 30•	x7 44•	8 55•	x12 23•	D 14 20	x16 36•	x18 17•
Barmen (Hbf.)	„	5 36•	x7 49•	9 01•	x12 29•	D 14 25	x16 41•	x18 23•
Elberfeld (Hbf.)	„	5 46•	x7 56•	9 10•	x12 42•	D 14 39	c16 43•	x18 35•
Düsseldorf (Hbf.)	„	6 29•	x8 36•	10 39•	13 59•	u15 15•	D 17 48b	x19 25•
Neuss	A	6 43•	—	10 56•	14 13•	D 15 16	D 18 00b	—
Neuss	V	6 50	8 57•	11 00•	14 16•	D 16 08	D 18 18	19 58•
Krefeld (Hbf.)	A	7 06	9 15•	11 25•	14 33•	D 16 26	D 18 36	20 16•
Dortmund (Hbf.)	V	D 5 05	p7 16•	9 46•	t12 44•	D 15 01t	D 16 11	t18 36•
Bochum (Hbf.)	„	D 5 27	D 7 54•	10 11•	D 13 17•	D 14 53•	D 16 36	18 46•
Essen (Hbf.)	„	D 5 50	D 8 14•	10 32•	D 13 41•	15 25•	D 16 57	19 16•
Mülheim (Ruhr)	„	D 6 06	D 8 28•	10 46•	D 13 56•	15 44•	D 17 11	19 35•
Duisburg (Hbf.)	„	D 6 22	8 51•	11 04•	D 14 09•	D 16 04	17 25•	19 55•
Krefeld (Hbf.)	A	D 6 43	9 19•	11 29•	D 14 28•	D 16 23	18 05•	20 23•
Krefeld (Hbf.)	V	7 21	9 22•	11 42•	14 37•	D 16 28	D 18 37	20 26•
Kleef	„	8 29	10 34•	13 49•	15 45•	D 17 31	D 19 36	21 41•
Cranenburg	A	8 41	10 46•	13 56•	15 56•	»	»	21 53•
„	V	8 47	10 50•	13 59•	16 00•	»	»	21 58•
Groesbeek	A	9 16	11 19•	14 28•	»	»	»	22 27•
„	V	9 17	11 20•	14 29•	»	»	»	22 28•
Nijmegen	A	9 30	11 33•	14 42•	16 39•	D 18 18	D 20 24	22 41•
Nijmegen (via Arnhem-Ede)	V	10 11	11 48	15 01	;17 30	D 18 44	D 20 49	—
Utrecht (C.S.) (via Arnhem-Ede)	A	11 41	14 05g	D 16 37	;19 00	D 19 54	D 22 06	—
Rotterdam (Maas) (via Arnhem-Ede)	A	12 45	g15 30h	D 17 37	;20 09	D 20 47	D 22 59ba	—
den Haag (S.S.) (via Arnhem-Ede)	„	12 55	g15 40h	D 17 48	;20 19	D 20 57	D 23 03	—
Amsterdam (WP) (via Arnhem-Ede)	A	—	;15 05	17 41	;19 35	D 20 36	D 22 50	—
„ (C.S.) (via Arnhem-Ede)	„	12 27	;14 46m	D 17 15	;19 55	D 20 52	D 23 05	—

a Aankomst Rotterdam (D.P.); bovendien Rotterdam (Maas) A 23 51 (1 3 kl.).
b Van 8 Juni tot en met 14 September Düsseldorf (Hbf.) V D 17 58•, Neuss A D 18 10•.
c Over Neuss-Kurve—Krefeld (Hbf.); van 8 Juni tot en met 14 September 16 54• over Neuss (Neuss A D 18 10•).
g Bovendien van 2 Juli tot en met 11 September Utrecht (C.S.) A 13 03, Rotterdam (Maas) A D 14 03, den Haag (S.S.) A D 14 13, Amsterdam (W.P.) A 14 08.
h Op Zon- en Feestdagen Nijmegen V 12 53 over Kesteren—Geldermalsen, Rotterdam (D.P.) A 16 00, den Haag (H.S.M.) A 16 31.
m Over Kesteren—Amersfoort (Nijmegen V ;12 59); bovendien van 2 Juli tot en met 11 September D 13 46 over Arnhem—Ede (Nijmegen V 11 43).
n Over Witten (West)—Bochum (Nord)—Kray Nord.
p Bovendien Dortmund (Süd) V D 7 27•.
t Over Essen-Altenessen.
u Over Duisburg (Hbf.).
v Over Witten (West)—Bochum (Hbf.).
x Over Neuss-Kurve—Krefeld (Hbf.).

Doorgaande rijtuigen.

H 1—3 kl. Keulen—Amsterdam.
J 2—3 kl. Keulen—Nijmegen.
L 2—3 kl. Keulen—Nijmegen.
M 1—3 kl. Keulen—Amsterdam; 1—3 kl. Keulen den Haag; 1—3 kl. Keulen—Rotterdam; restauratierijtuig Keulen—Amsterdam.
N 1—2 kl. Keulen—Rotterdam (Hoek van Holland); 1—3 kl. Keulen—den Haag; 1—3 kl. Keulen—Amsterdam; restauratierijtuig Keulen—Amsterdam (alléén van 14 Juni t/m 11 September), Keulen—Rotterdam (Hoek van Holland) (alléén t/m 13 Juni en van 12 Sept. af).

Nederlandsche Spoorwegen, buitenlandsche verbindingen, dienst van 15 mei 1929.

NV Nederlandsche Spoorwegen, beperkte dienstregeling aanvangende 24 september 1939.

22 Dordrecht—Geldermalsen / Amersfoort—Kesteren—Nijmegen—Roermond / Kleef en terug. 22

		3145			3149		3153		3157		3161		3165		3169		3171	3179	3183	
—	—	5 23	—	—	7 22	—	9 22	—	11 22	—	13 22	—	15 22	—	17 22	—	19 22	21 22	23 22	V
—	—	5 37	—	—	7 35	—	9 36	—	11 35	—	13 36	—	15 35	—	17 36	—	19 36	21 36	23 36	„
—	—	5 43	—	—	7 41	—	9 42	—	11 41	—	13 42	—	15 41	—	17 42	—	19 42	21 42	23 42	„
—	—	5 54	—	—	7 52	—	9 53	—	11 52	—	13 53	—	15 52	—	17 53	—	19 52	21 53	23 51	„
—	—	6 07	—	—	8 11	—	10 07	—	12 11	—	14 07	—	16 11	—	18 07	—	20 11	22 07	—	„
—	—	6 16	—	—	|	—	10 16	—	|	—	14 16	—	|	—	18 16	—	|	22 16	—	„
—	—	6 24	—	—	8 24	—	10 24	—	12 24	—	14 24	—	16 24	—	18 24	—	20 24	22 24	—	A
—	—	6 35	—	—	8 35	—	10 35	—	12 35	—	14 35	—	16 35	—	18 35	—	20 35	22 35	—	V
—	—	6 48	—	—	8 48	—	10 48	—	12 48	—	14 48	—	16 48	—	18 48	—	20 48	22 48	—	„
—	—	6 59	—	—	8 59	—	10 59	—	12 59	—	14 59	—	16 59	—	18 59	—	20 59	22 59	—	A

		3145	2013	365	3149	809	3153	811	3157	387	3161	815	3165	817	3169	395	3171	3179		
—	—	—	6 25	7 54	—	9 54	—	11 54	—	13 54	—	15 54	—	17 54	—	19 54	—	—	—	V
—	—	—	6 34	8 04	—	10 04	—	12 04	—	14 04	—	16 04	—	18 04	—	20 04	—	—	—	„
—	—	—	6 45	8 15	—	10 15	—	12 15	—	14 15	—	16 15	—	18 15	—	20 15	—	—	—	„
—	—	—	6 53	8 24	—	10 24	—	12 24	—	14 24	—	16 24	—	18 24	—	20 24	—	—	—	„
—	—	—	6 57	8 29	—	10 29	—	12 29	—	14 29	—	16 29	—	18 29	—	20 29	—	—	—	A
—	—	7 02	7 07	8 30	9 02	10 30	11 02	12 30	13 02	14 30	15 02	16 30	17 02	18 30	19 02	20 30	21 02	23 02	—	V
—	—		7 09		9 04		11 04		13 04		15 04		17 04		19 04		21 04	23 04	—	„
—	—		7 17		9 12		11 12		13 12		15 12		17 12		19 12		21 12	23 12	—	„
—	—		7 23		9 18		11 18		13 18		15 18		17 18		19 18		21 18	23 18	—	„
—	—		7 34		9 29		11 29		13 29		15 29		17 29		19 29		21 29	23 29	—	„
—	—	7 25	7 41	8 52	9 36	10 52	11 36	12 52	13 36	14 52	15 36	16 52	17 36	18 52	19 36	20 52	21 36	23 36	—	A

		801	805			385		809		811		387		815		817		395				
—	—	7 04	—	—	9 04	—	11 04	—	13 04	—	15 04	—	17 04	—	19 04	—	21 04	—	—	—	—	V
—	—	7 18	—	—	9 18	—	11 18	—	13 18	—	15 18	—	17 18	—	19 18	—	21 18	—	—	—	—	„
—	—	7 25	—	—	9 25	—	11 25	—	13 25	—	15 25	—	17 25	—	19 25	—	21 25	—	—	—	—	„
—	—	7 32	—	—	9 32	—	11 32	—	13 32	—	15 32	—	17 32	—	19 32	—	21 32	—	—	—	—	„
—	—	7 46	—	—	9 46	—	11 46	—	13 45	—	15 48	—	17 46	—	19 46	—	21 46	—	—	—	—	„
—	—	|	—	—	|	—	|	—	|	—	|	—	|	—	|	—	|	—	—	—	„
—	—	8 04	—	—	10 04	—	12 04	—	14 04	—	16 04	—	18 04	—	20 04	—	22 04	—	—	—	—	A
6 12	8 12	—	—	—	10 12	—	12 12	—	14 12	—	16 12	—	18 12	—	20 12	—	22 12	—	—	—	—	V
6 31	8 31	—	—	—	10 31	—	12 31	—	14 31	—	16 31	—	18 31	—	20 31	—	22 31	—	—	—	—	A

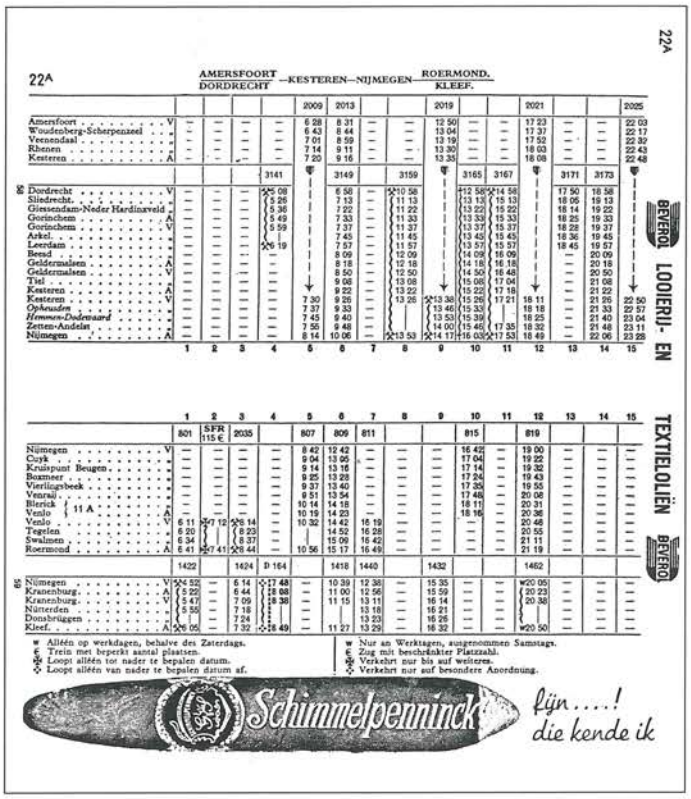
		1424				296						1448		288								
—	—	7 30	—	—	—	—	12 20	—	—	—	15 40	—	18 02	—	—	—	—	—	—	—	—	V
—	—	7 26	—	—	—	—	12 18	—	—	—	15 36	—	18 00	—	—	—	—	—	—	—	—	A
—	—	7 47	—	—	—	—	12 44	—	—	—	16 01	—	18 25	—	—	—	—	—	—	—	—	A

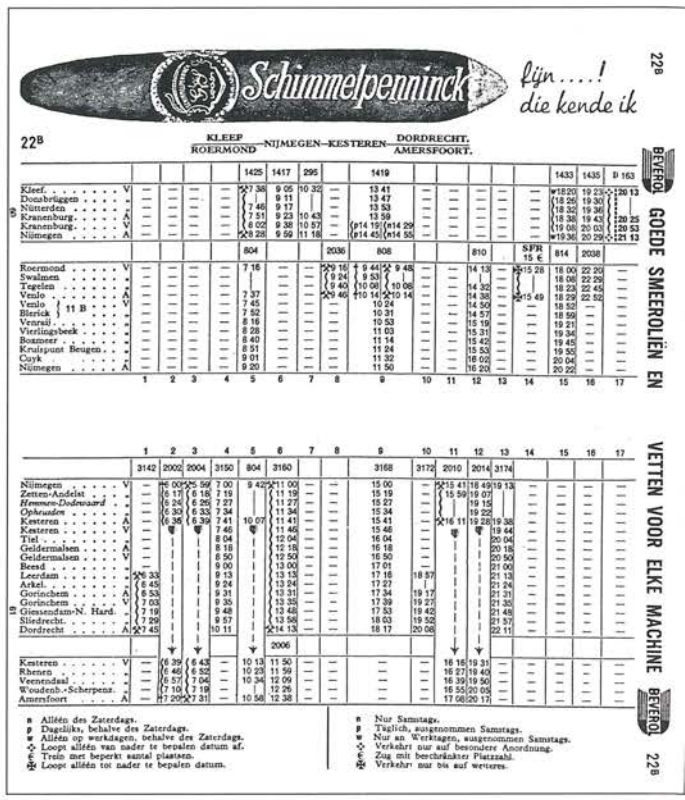
		3144	3150		3152		3156		3160		3162		3170		3174		3176			
Dordrecht	A	6 37	8 37	—	10 37	—	12 37	—	14 37	—	16 37	—	18 37	—	20 37	—	22 37	—	—	—
Sliedrecht	V	6 24	8 24	—	10 24	—	12 24	—	14 24	—	16 24	—	18 24	—	20 24	—	22 24	—	—	—
Giessendam-N. Hardinxveld	„	6 17	8 17	—	10 17	—	12 17	—	14 17	—	16 17	—	18 17	—	20 17	—	22 17	—	—	—
Gorinchem	„	6 07	8 07	—	10 07	—	12 07	—	14 07	—	16 07	—	18 07	—	20 07	—	22 07	—	—	—
Leerdam	„	—	7 52	—	9 48	—	11 52	—	13 43	—	15 52	—	17 43	—	19 52	—	21 48	—	—	—
Beesd	„	—	7 43	—	51	—	11 43	—	|	—	15 43	—	|	—	19 43	—	|	—	—
Geldermalsen	„	—	7 35	—	9 35	—	11 35	—	13 35	—	15 35	—	17 35	—	19 35	—	21 35	—	—	—
Geldermalsen	A	—	7 26	—	9 26	—	11 26	—	13 26	—	15 26	—	17 26	—	19 26	—	21 26	—	—	—
Tiel	V	—	7 15	—	9 15	—	11 15	—	13 15	—	15 15	—	17 15	—	19 15	—	21 15	—	—	—
Kesteren	„	—	7 02	—	9 02	—	11 02	—	13 02	—	15 02	—	17 02	—	19 02	—	21 02	—	—	—

		3150	804	3152	382	3156	812	3160	816	3162	820	3170	390	3174	824	3176	392		
Amersfoort	A	—	—	8 10	—	10 10	—	12 10	—	14 10	—	16 10	—	18 10	—	20 10	—	22 10	—
Woudenberg-Scherpenzeel	V	—	—	8 00	—	10 00	—	12 00	—	14 00	—	16 00	—	18 00	—	20 00	—	22 00	—
Veenendaal	„	—	—	7 49	—	9 49	—	11 49	—	13 49	—	15 49	—	17 49	—	19 49	—	21 49	—
Rhenen	„	—	—	7 40	—	9 40	—	11 40	—	13 40	—	15 40	—	17 40	—	19 40	—	21 40	—
Kesteren	„	—	—	7 33	—	9 33	—	11 33	—	13 33	—	15 33	—	17 33	—	19 33	—	21 33	—
Kesteren	A	—	6 59	7 32	8 59	9 32	10 59	11 32	12 59	13 32	14 59	15 32	16 59	17 32	18 59	19 32	20 59	21 32	—
Opheusden	V	—	6 51		8 51		10 51		12 51		14 51		16 51		18 51		20 51		—
Hemmen-Dodewaard	„	—	6 49		8 49		10 49		12 49		14 49		16 49		18 49		20 49		—
Zetten-Andelst	„	—	6 44		8 44		10 44		12 44		14 44		16 44		18 44		20 44		—
Ressen-Bemmel / 16	„	—	6 34		8 34		10 34		12 34		14 34		16 34		18 34		20 34		—
Nijmegen	„	—	6 28	7 10	8 28	9 10	10 28	11 10	12 28	13 10	14 23	15 10	16 23	17 10	18 28	19 10	20 26	21 10	—

		804		382		812		816		820		390		824		392	826	850
Nijmegen	A	—	—	6 58	—	8 53	—	10 53	—	12 58	—	14 58	—	16 58	—	18 58	—	20 58	22 58
Cuyk	V	—	—	6 45	—	8 45	—	10 45	—	12 45	—	14 45	—	16 45	—	18 45	—	20 45	22 45
Kruispunt Beugen	„	—	—	6 38	—	8 38	—	10 38	—	12 38	—	14 38	—	16 38	—	18 38	—	20 38	22 33
Boxmeer	„	—	—	6 31	—	8 32	—	10 32	—	12 32	—	14 32	—	16 32	—	18 32	—	20 32	22 32
Venray	„	—	—	6 17	—	8 20	—	10 20	—	12 20	—	14 20	—	16 20	—	18 20	—	20 20	22 20
Blerick / 11	„	—	—	6 00	—	|	—	|	—	|	—	|	—	|	—	|	—	|
Venlo	A	—	—	5 55	—	8 01	—	10 01	—	12 01	—	14 01	—	16 01	—	18 01	—	20 01	22 01
Venlo	A	—	—	—	—	7 51	—	9 51	—	11 51	—	13 51	—	15 51	—	17 51	—	19 51	21 51	23 51
Roermond	V	—	—	—	—	7 33	—	9 33	—	11 33	—	13 33	—	15 33	—	17 33	—	19 33	21 33	23 33

		1419		291		1433				
Nijmegen	A	—	—	14 18	—	16 38	—	18 17	—	—	—	—
Kranenburg	V	—	—	13 50	—	16 00	—	17 39	—	—	—	—
Kleef	V	—	—	13 19	—	15 43	—	17 15	—	—	—	—





Nederlandsche Spoorwegen, officiële reisgids geldig vanaf 1 november 1943. Het treinenpaar D 164/165 die vanaf nader te bepalen datum zou rijden, verviel bij het tweede wijzigingsblad in de eerste week van november.

NS officiële reisgids zomerdienst ingaande 20 mei 1951.

23A Nijmegen—Kranenburg.

Alle treinen alléén 2,3 kl.; tr. D 252 1,2,3 kl.

Den Haag S.S.	25 A . . V	—	7 07	11 09	14 09	—	a21 09 ◇
Rotterdam Maas	25 A . . „	—	7 12	11 12	14 12	—	a21 12 ◇
Amsterdam C.S.	24 A . . „	—	7 33	11 33	14 33	—	‡22 05 ◇
Utrecht C.S.	24 A . . „	—	8 10	12 10	15 10	—	‡22 39 ◇
Arnhem	24 A . . „	✕5 42	8 57	12 57	15 57	16 18	22 57
		1404	296	1438	294	1440	D 252
Nijmegen	 V	(✕6 42	10 06	(n13 40	16 36	(p17 22	‡ 0 06
Kranenburg	. . . . . A	(✕7 00	10 24	(n13 58	16 54	(p17 40	‡ 0 24
Kranenburg	V	7 15	10 54	n14 14	17 17	p17 53	‡ 0 54
Kleve	A	7 31	11 07	n14 31	17 29	p18 08	‡ 1 07

a Des Zondags Den Haag S.S. V *21 40*, Rotterdam Maas V *21 43* over Geldermalsen—Kesteren, zie tabel 14A/22A.

n Alléén des Zaterdags.

p Dagelijks, behalve des Zaterdags.

◇ Over Geldermalsen—Kesteren, zie tabel 14 A/22 A.

23B Kranenburg—Nijmegen.

Alle treinen alléén 2,3 kl.; tr. D 251 1,2,3 kl.

Kleve	V	‡ 4 40	6 44	10 05	14 29	17 23	—
Kranenburg	A	‡ 4 54	7 00	10 20	14 42	17 40	—
		D 251	1405	293	295	1447	
Kranenburg	 V	‡ 5 24	(✕7 15	10 50	15 12	18 12	—
Nijmegen	. . . . . A	‡ 5 42	(✕7 33	11 08	15 30	18 30	—
Arnhem	24 B . . A	h 6 22	8 22	11 47	16 22	b19 20	—
Utrecht C.S.	24 B . . „	‡ 7 07	9 35	12 35	17 35	20 35	—
Amsterdam C.S.	24 B . . „	‡ 7 40	10 10	13 10	18 10	21 10	—
Rotterdam Maas	25 B . . „	c 8 06	10 31	13 31	18 30	21 31	—
Den Haag S.S.	25 B . . „	c 8 13	10 34	13 36	18 34	21 34	—

b Des Zaterdags en des Zondags 19 47.

c Des Zondags Rotterdam Maas A *8 31*, Den Haag S.S. A *8 34* over Kesteren—Geldermalsen, zie tabel 22 B/14 B.

h Des Zondags 7 47.

Over Kesteren—Geldermalsen, zie tabel 22 B/14 B.

NS officiële reisgids zomerdienst 31 mei - 3 oktober 1959.

54 (heen) Nijmegen—Kranenburg

Alle treinen 1,2 kl.; trein 1434 en 1458 alleen 2e kl.

Rotterdam CS	41 . . V	7 15	9 16	11 16	14 16	18 16	18 16
Den Haag SS	41 . . V	7 08	9 10	11 11	14 11	18 11	18 11
Amsterdam CS	40 . . V	7 29	9 30	11 30	14 30	‡18 50	18 30
Utrecht CS	44 . . V	8 09	10 09	12 09	15 07	‡19 23	19 07
Arnhem	45 . . V	8 56	10 56	11) 12 56	15 56	‡20 06	19 56
		296 ◆	D366 ◆	1434	294 ◆	D308 ◆	1458
Nijmegen	 V	9 33	‡11 37	13 47	16 30	‡20 36	20 47
Kranenburg	. . . . A	9 48	‡11 52	14 02	16 44	‡ |	21 02
Kranenburg	 V	10 04	‡11 53	14 10	17 11	‡ |	21 03
Kleve	. . . . A	10 14	‡12 02	14 23	17 21	‡21 02	21 19
Krefeld Hbf	. . . . A	11 26	‡12 48	—	18 26	‡22 05	22 43
Köln Hbf	. . . . A	12 11	‡13 31	—	19 12	‡22 56	—

11) za *13 23*.

◆ Samenstelling trein:
294 [1,2] Nijmegen—Köln,
[2,3] Nijmegen—Wuppertal-Oberbarmen.
296 [1,2] Nijmegen—Frankfurt (Main).
D 366 [1,2] Nijmegen—München.
D 308 [1,2] Amsterdam—Graz,
[2,3] Amsterdam—Klagenfurt,
[2,3] Amsterdam—Bad Aussee,
[1,2] Amsterdam—Innsbruck,
[1,2, CC 2] Amsterdam—München.

54 (terug) Kranenburg—Nijmegen

Alle treinen 1,2 kl.; trein 1459 en 3110/1433 alleen 2e kl.

Köln Hbf	 V	‡ 7 22	8 28	10 11 ♦	12 50	‡15 29	12) 17 20 ¶
Krefeld Hbf	 V	‡ 8 11	9 15	11 31	13 32	‡16 08	18 19 ¶
Kleve	 V	‡ 9 10	10 15	13 02	14 32	‡16 53	19 37
Kranenburg	. . . . . A	‡ |	10 24	13 16	14 42	‡17 03	19 53
		D307 ◆	293 ◆	3110 ♥	295 ◆	D365 ◆	1459
Kranenburg	 V	‡ |	10 25	13 18	14 42	‡17 04	19 54
Nijmegen	. . . . . A	‡ 9 40	10 40	13 33	15 08	‡17 20	20 08
Arnhem	45 . . A	‡10 02	12) 11 27	14 11	15 46	17 46	20 46
Utrecht CS	44 . . A	‡10 46	12 32	15 32	16 32	18 32	21 32
Amsterdam CS	40 . . A	‡11 18	13 11	16 12	17 11	19 11	22 12
Den Haag SS	41 . . A	11 55	13 27	16 26	17 26	19 26	22 26
Rotterdam CS	41 . . A	11 42	13 22	16 21	17 21	19 21	22 21

¶ Overstappen Kleve.

♥ za treinnum 1433.

♦ Overstappen Krefeld Hbf.

12) † *11 46*.

12) † en op 17.V *17 00*.

◆ Samenstelling trein:
D 307 [1,2] Graz—Amsterdam,
[2,3] Klagenfurt—Amsterdam,
[2,3] Bad Aussee—Amsterdam,
[1,2] Innsbruck—Amsterdam,
[1,2, CC 2] München—Amsterdam.
293 [1,2] Köln—Nijmegen,
[1,2] Hagen—Nijmegen.
295 [1,2] Frankfurt (Main)—Nijmegen.
D 365 [1,2] München—Nijmegen.

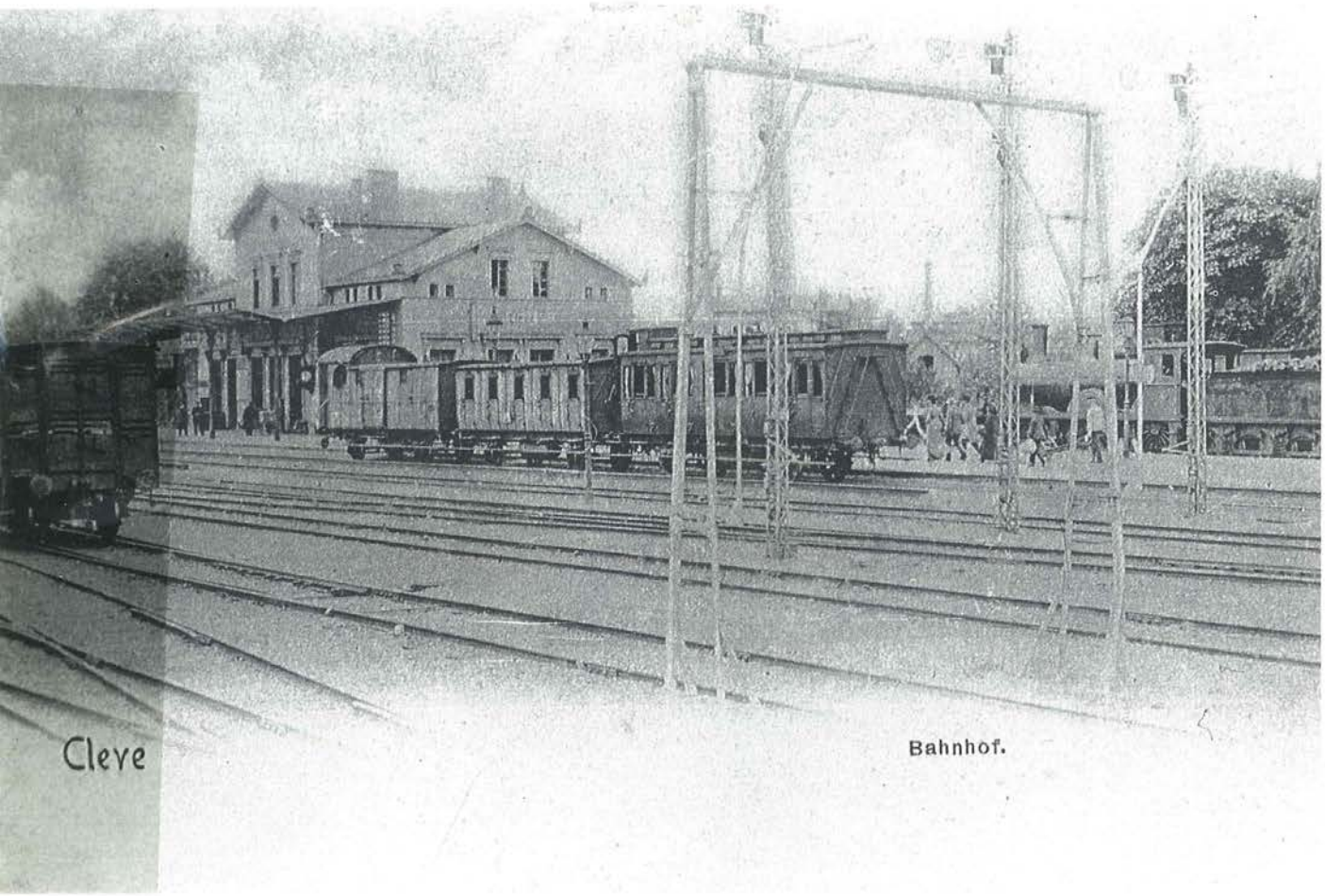
NS-dieselloc 2210 met trein 296 (Nijmegen - Frankfurt/M) passeert op het Duitse gedeelte van de spoorlijn het station Nütterden op 13 juni 1958. De 2210 vervoerde deze trein tot Kleef.
R. Ankersmit

DB-dieselloc V100 2139 met trein 295 passeert de voormalige halte Donsbrüggen, 30 mei 1965.
Jacob H.S.M. Veen

Prentbriefkaart met daarop afgebeeld de straatzijde van station Kleef.
Verzameling H.G. Hesselink

De op het traject Kleef - Kranenburg aanwezige handbediende overwegen joegen de exploitatiekosten onnodig hoog op. Loc 215 030 (depot Krefel passeert met trein E 2427 (Nijmegen - Frankfurt/M) één van die overwegen. Kleef, 30 april 1984. ***Henk Bouman***

Loc 218 144 is zojuist met een trein uit Nijmegen gearriveerd. Kleef, november 1987. ***Jacob H.S.M. Veen***



Deze prentbriefkaart toont het station Kleef in vroeger dagen. Op de achtergrond is nog een locomotief van de HIJSM-serie 350-408 (later NS 1600) zichtbaar. ***Verzameling H.G. Hesselink***

In het midden van de jaren vijftig kwamen de NS-stoomlocs nog in Kleef. Locomotief 3733 (depot Nijmegen) en een DB-serie 24 (depot Kleef) met trein 295 uit Frankfurt/M gereed voor vertrek naar Nijmegen te Kleef, 13 november 1954. ***J.C. de Jongh***

ISBN 90-71513-06-8

In dit speciaalnummer beschrijft de bekende spoorweghistoricus Jacob H.S.M. Veen de veelbewogen 125-jarige geschiedenis van de spoorlijn Nijmegen - Kleef (D). Hoewel het er niet naar uitzag dat deze verbinding —die sinds 1989 op de nominatie staat te worden opgeheven— het 125-jarig jubileum op 9 augustus zou halen, bleek de sluiting toch meer voeten in de (Duitse) aarde te hebben dan voorzien. De tot een hoogwaardige internationale verbinding uitgegroeide spoorlijn schrompelde in de loop der tijd langzaam maar zeker weer ineen tot een nauwelijks gebruikte secundaire verbinding tussen Nederland en Duitsland.

De hoogte- en dieptepunten van de lijn Nijmegen - Kleef worden in dit speciaalnummer beschreven en —zoals gebruikelijk bij onze speciaalnummers— uitvoerig geïllustreerd **met vele unieke foto's**, zowel in zwart-wit als in kleur.

In de speciaalnummers van Railkroniek worden onderwerpen uitgebreider belicht dan in een enkel artikel binnen de reguliere nummers van Railkroniek mogelijk is. Eerder verschenen speciaalnummers zijn: "De NS in de 20-er jaren" (Railkroniek 40-1, uitverkocht), "150 jaar spoorwegen in Nederland" (Railkroniek 70-1, uitverkocht) en "Opleiding tot ingenieur bij de Dienst van Tractie en Materieel" (Railkroniek 76-1, nog verkrijgbaar). Voor meer informatie over onze activiteiten, óók op het gebied van boekuitgaven, kunt U zich wenden tot:
Stichting Rail Publicaties,
Vliertjeshoeven 7, 5244 GT Rosmalen.

RAILKRONIEK speciaal voor spoorwegliefhebbers