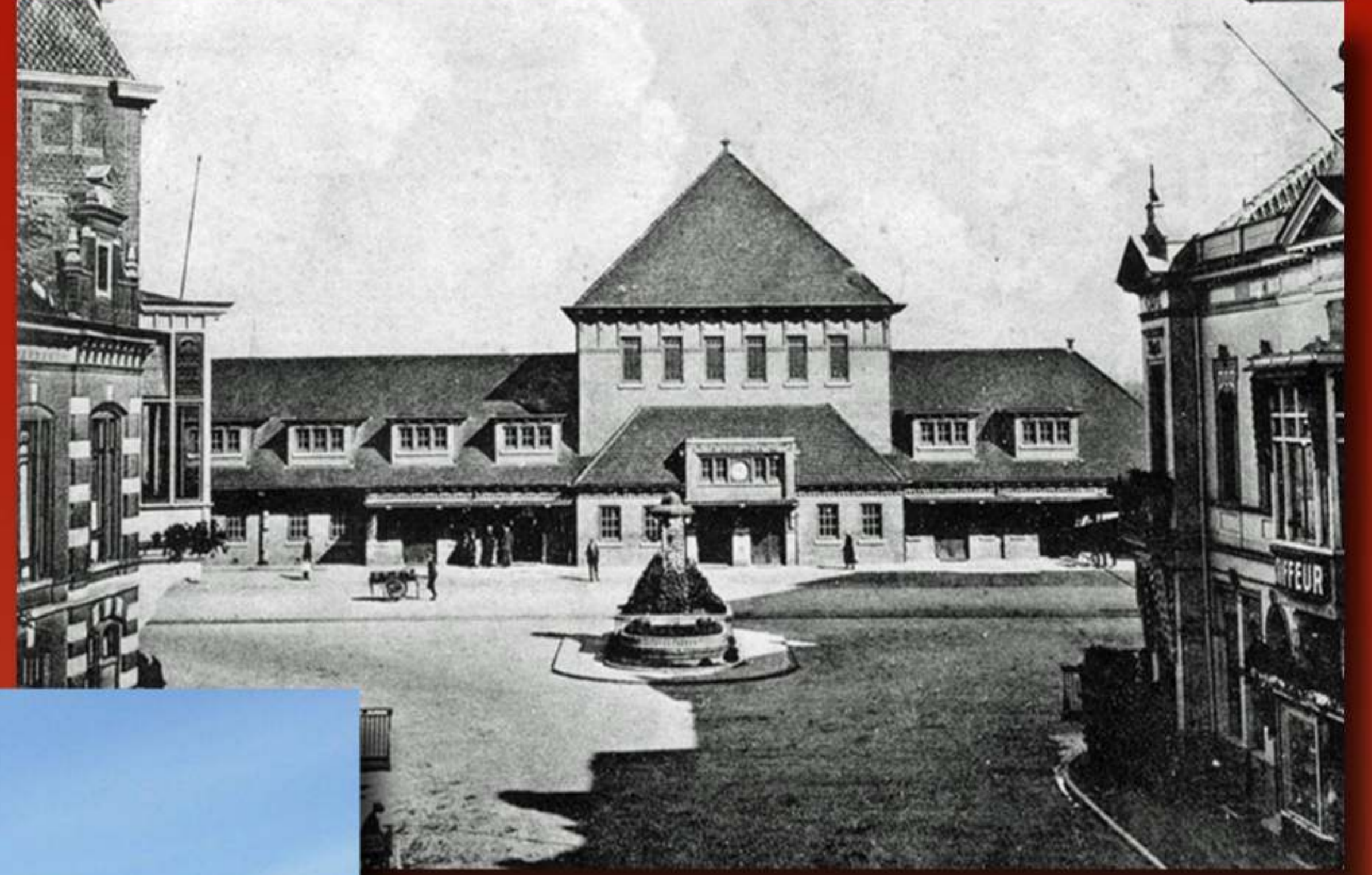


# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## 150 jaar openbaar vervoer



Het eerste station van Eindhoven werd geopend op 1 juli 1866



Het tweede station van Eindhoven werd geopend in 1912



Diligence 1900 (postkoets)



Het derde station van Eindhoven werd geopend in 1956



Depot stoomlocomotieven Eindhoven



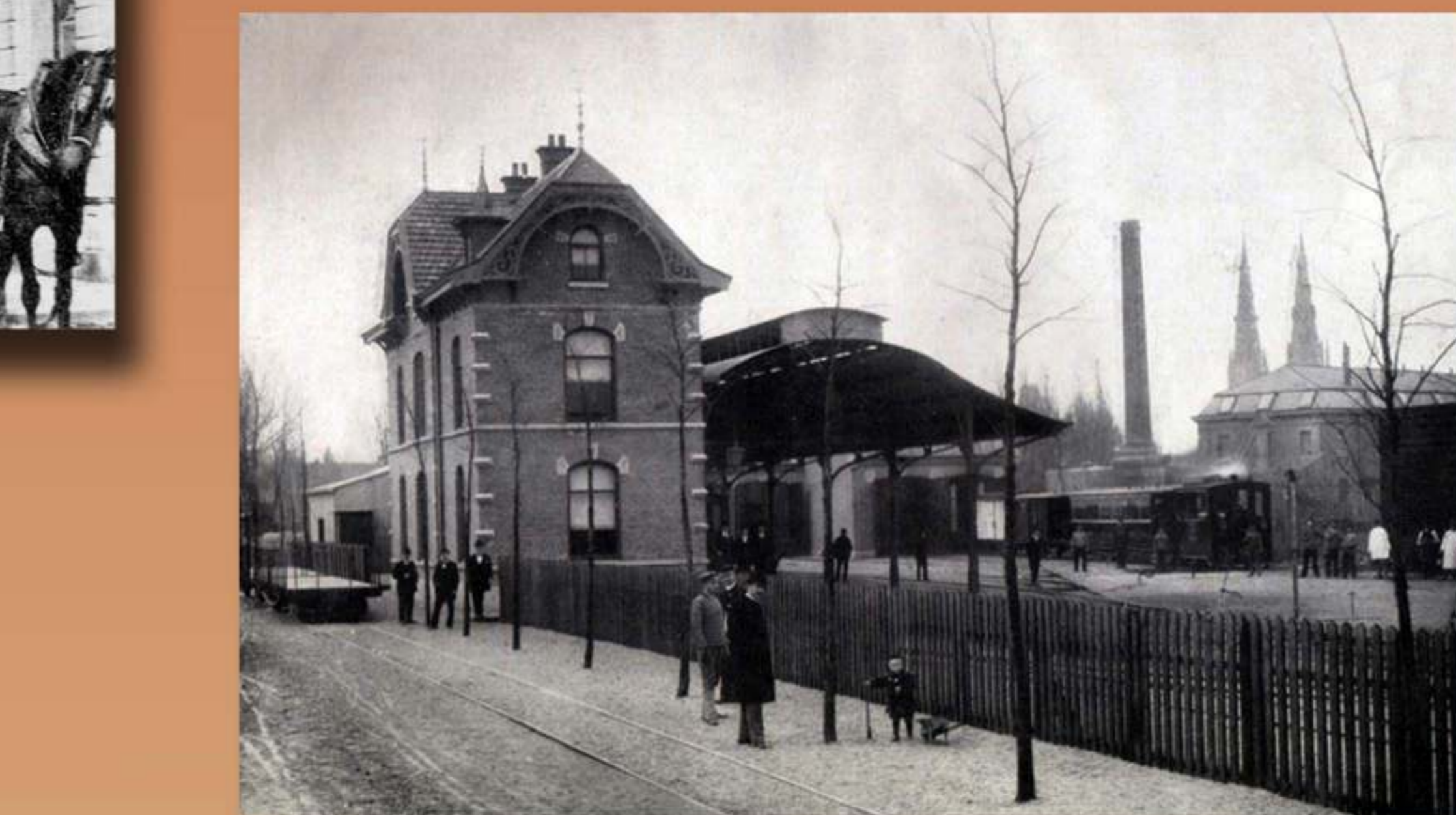
Paardentram van 1895 tot 1907



De N.V. Stadsverkeersdienst Eindhoven opgericht in 1928



Taxistandplaats



Tramstation 1930



Eindhoven Airport



Eindhoven Museum



regionaal historisch centrum eindhoven



EINDHOVEN



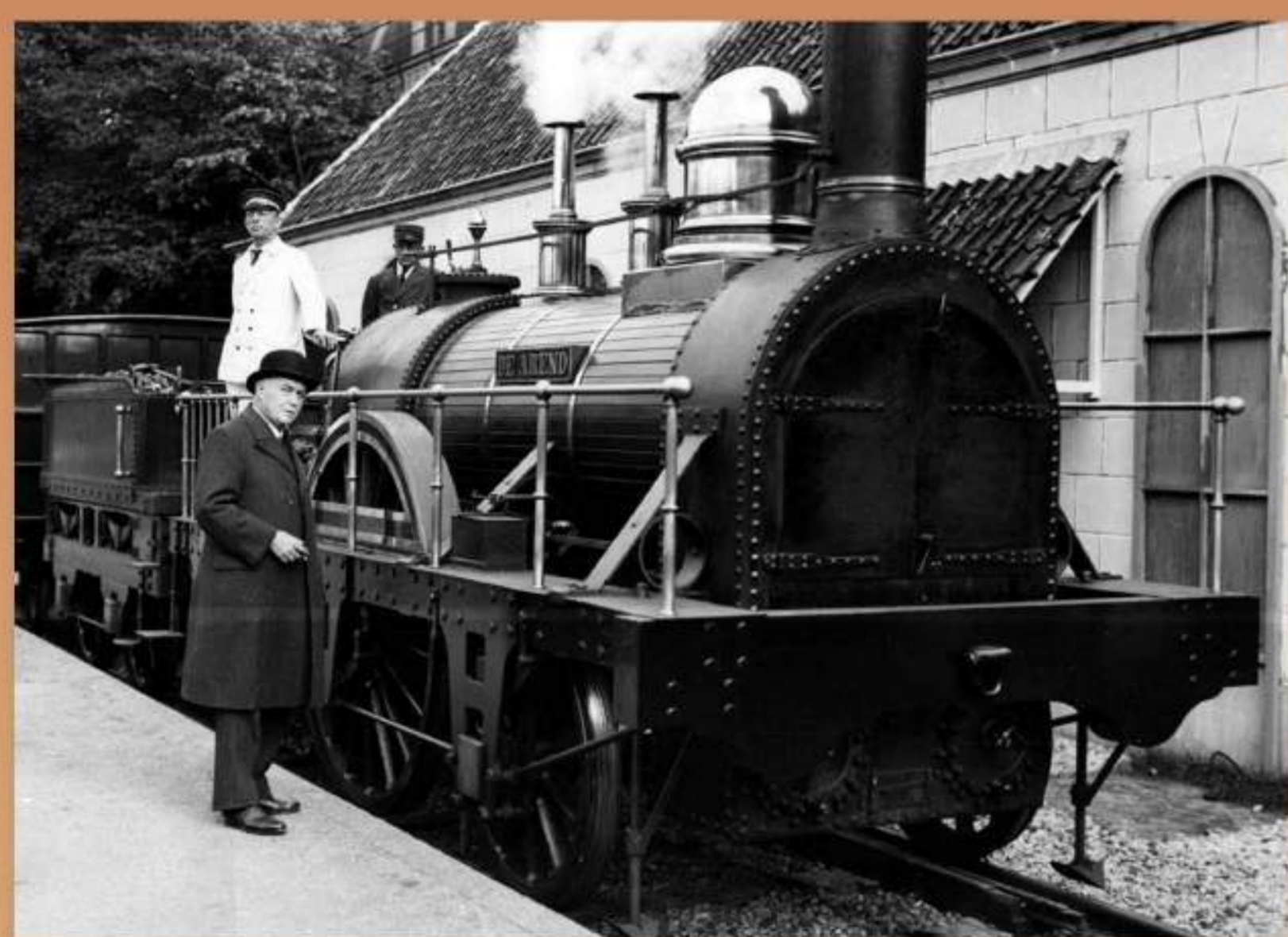
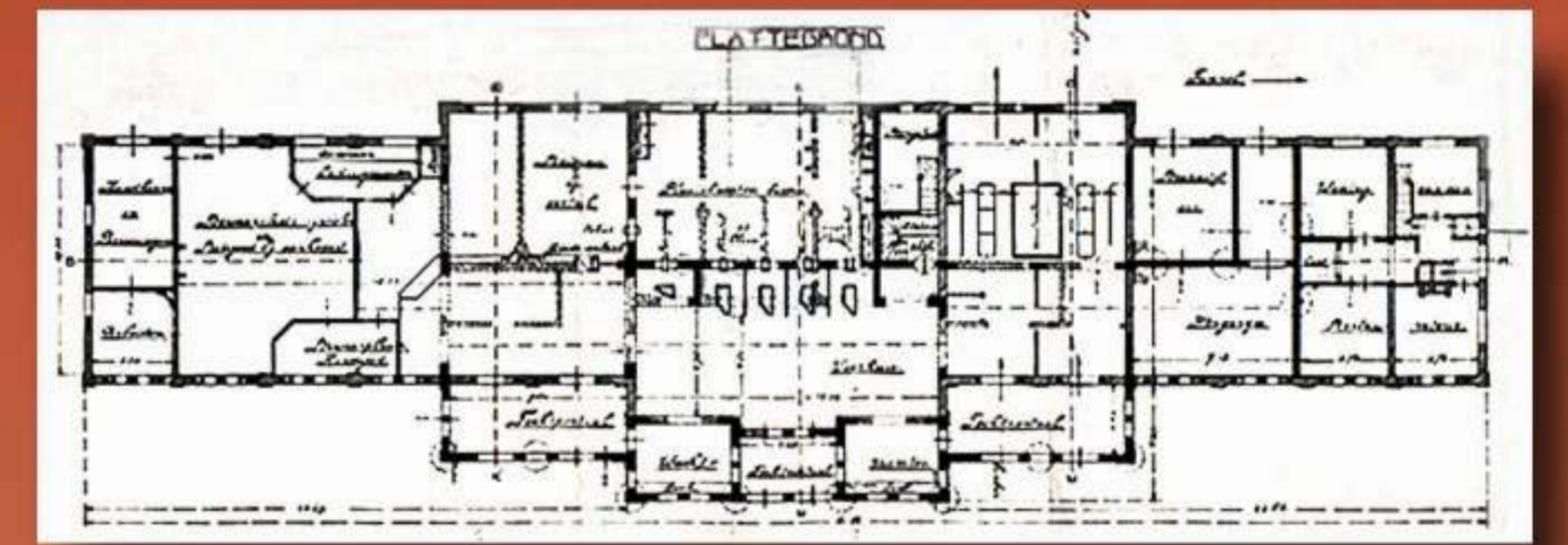
ProRail

# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Eerste station 1866



Het eerste station rond 1900



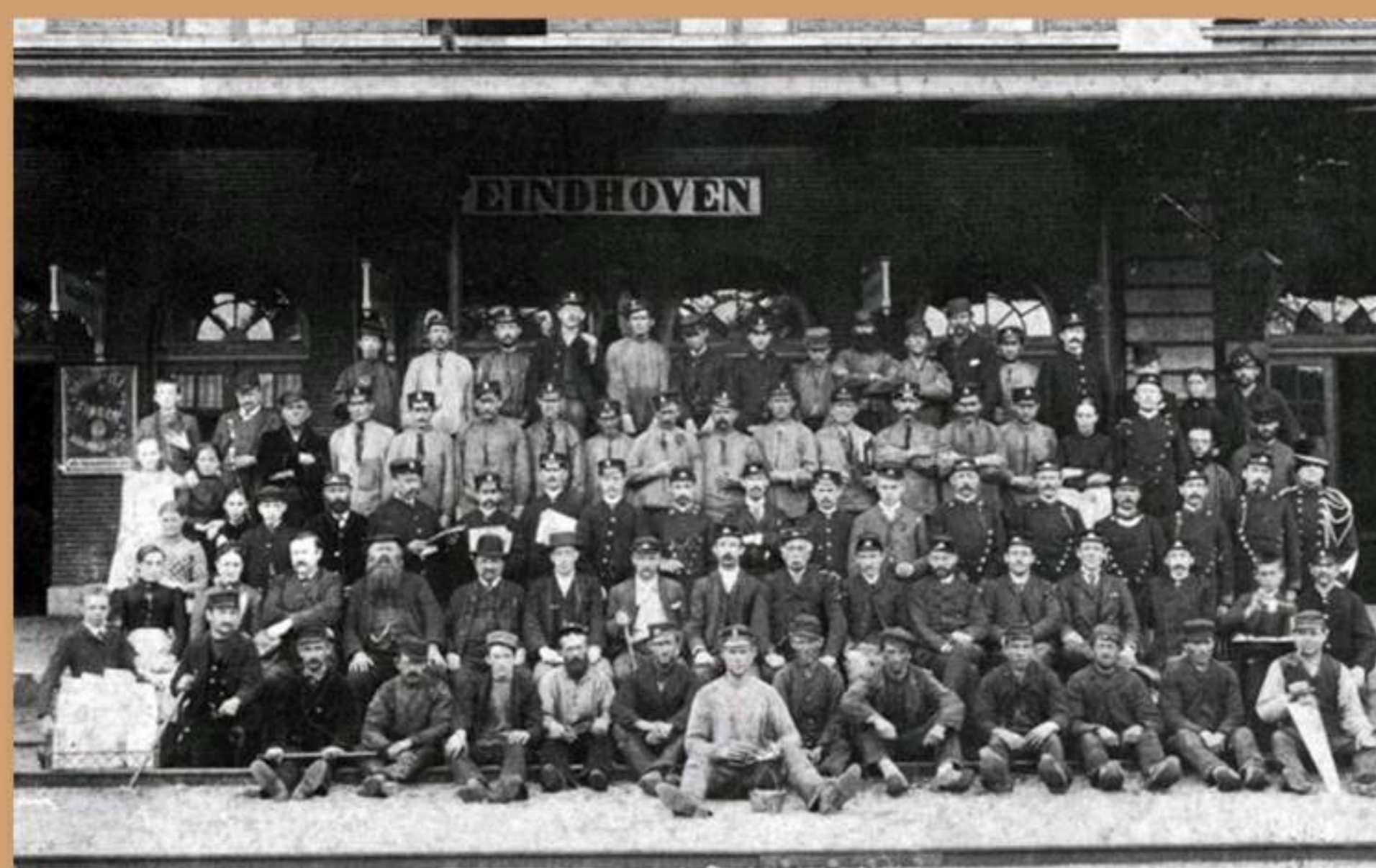
De Arend, stoomlocomotief die 35 km per uur reed

In 1866 wordt Eindhoven eindelijk aangesloten op het spoorwegennet. De bedoeling is de lijn via Boxtel en Eindhoven te verbinden met Venlo. De verbinding wordt onderhouden door de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen.

In 1864 wordt begonnen met de bouw van het eerste station. Architect is K.H. van Brederode. Al in 1885 is door de toename van zowel personen- als goederenvervoer een grote uitbreiding van het station nodig. Uiteindelijk zal het in 1912 plaats moeten maken voor het volgende station.



Perron westzijde, 1915



Personeel der Staatsspoorwegen, gefotografeerd voor de afbraak van het station in 1916

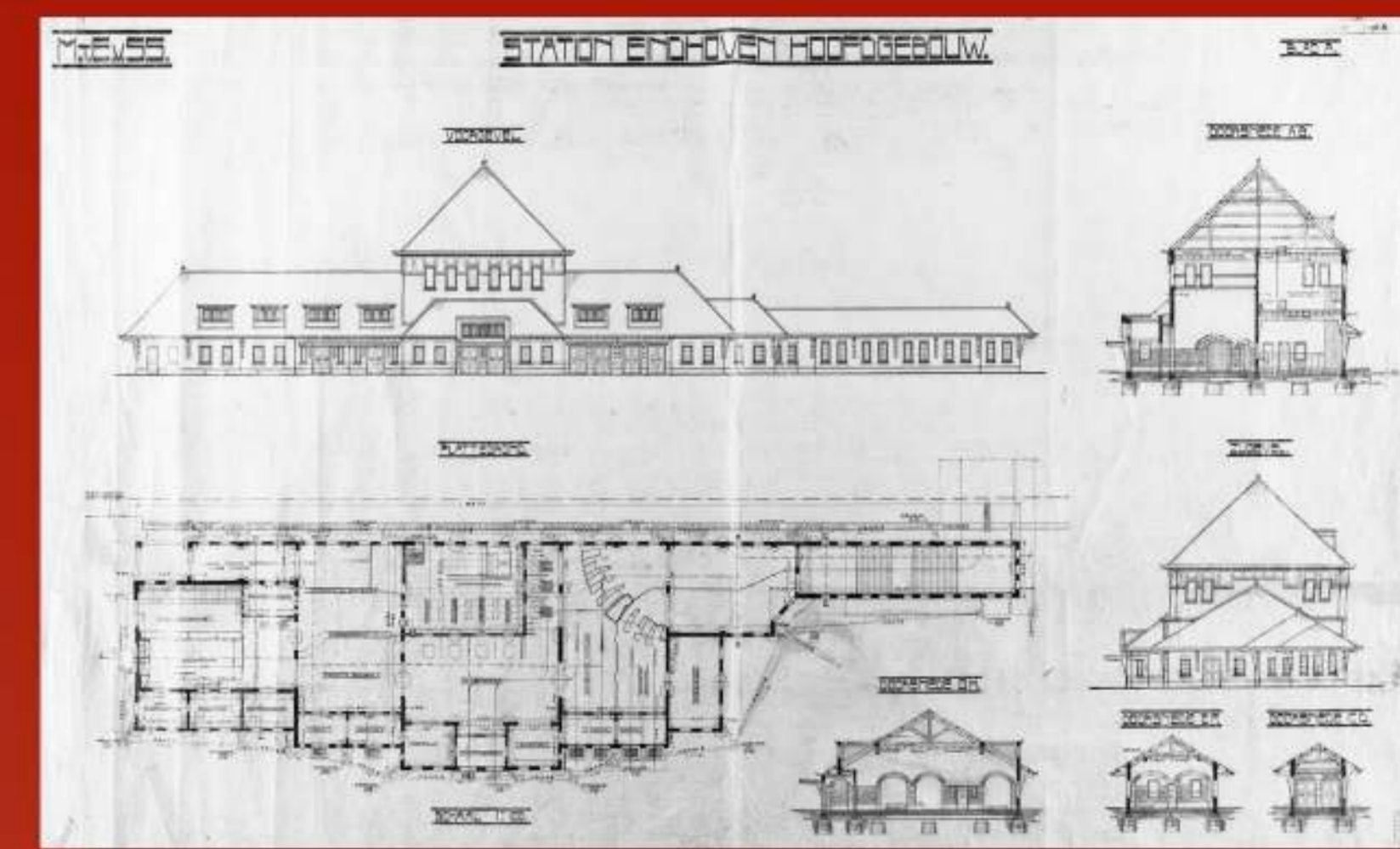
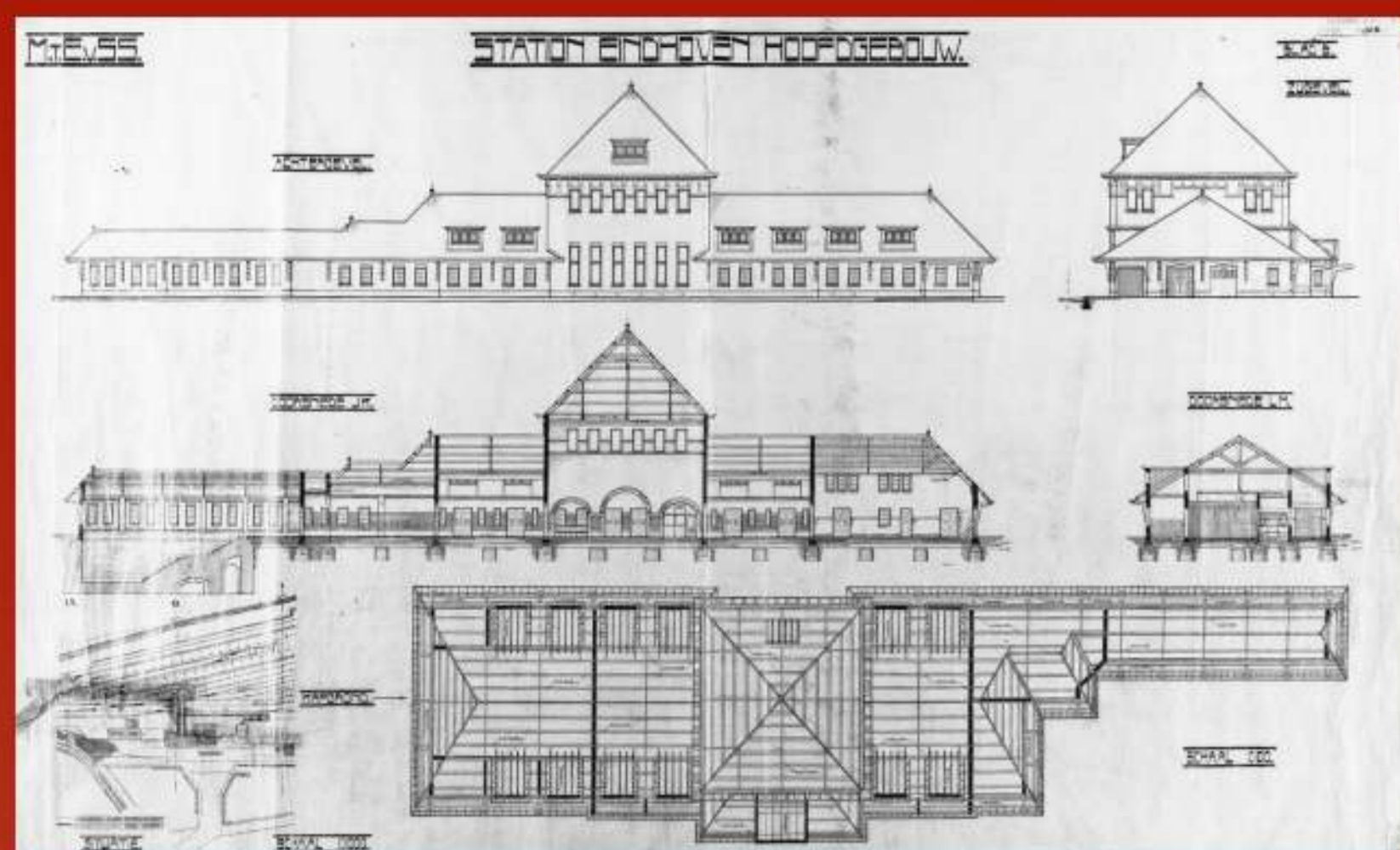


Perron oostzijde, 1915

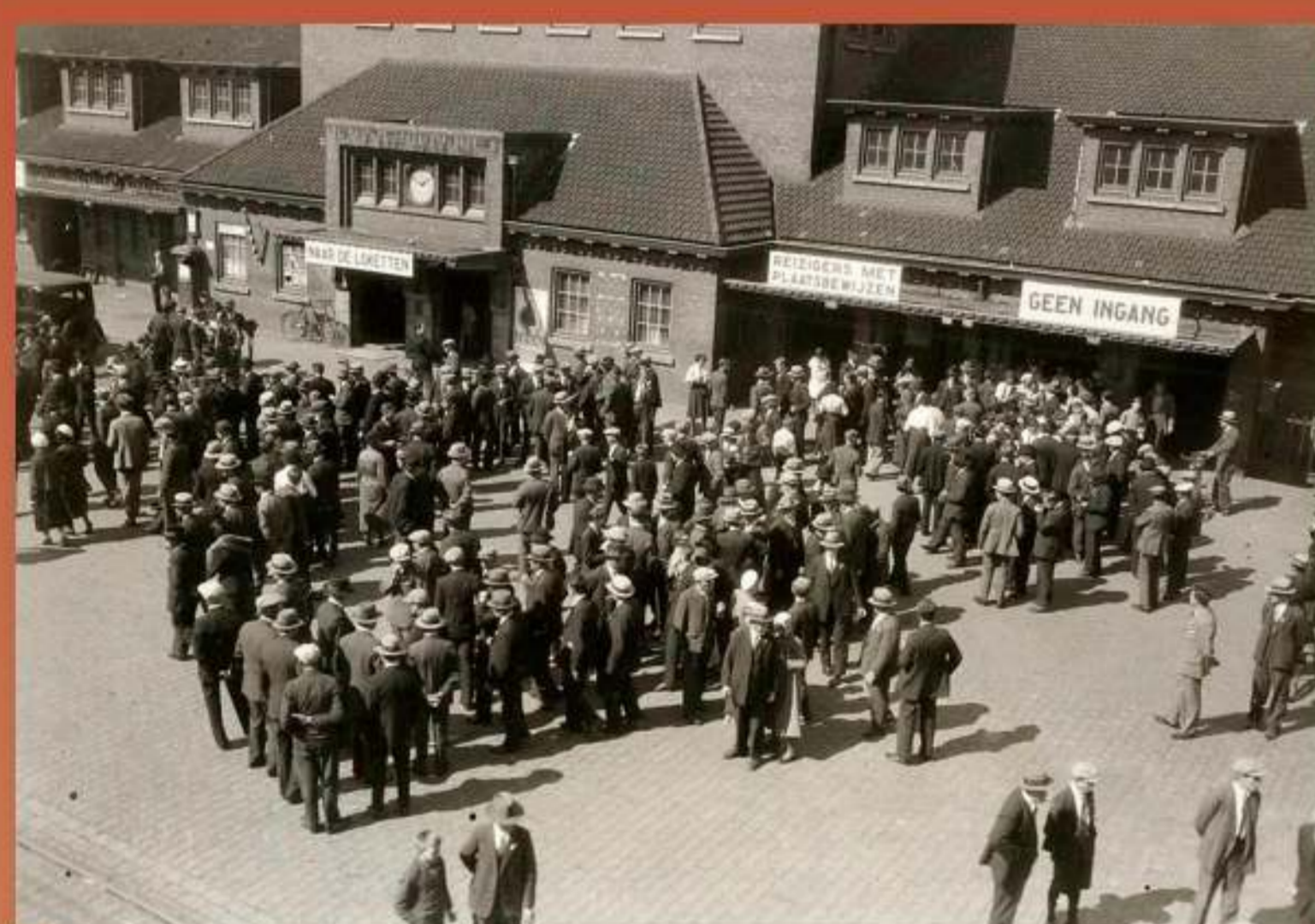


# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Tweede station 1916



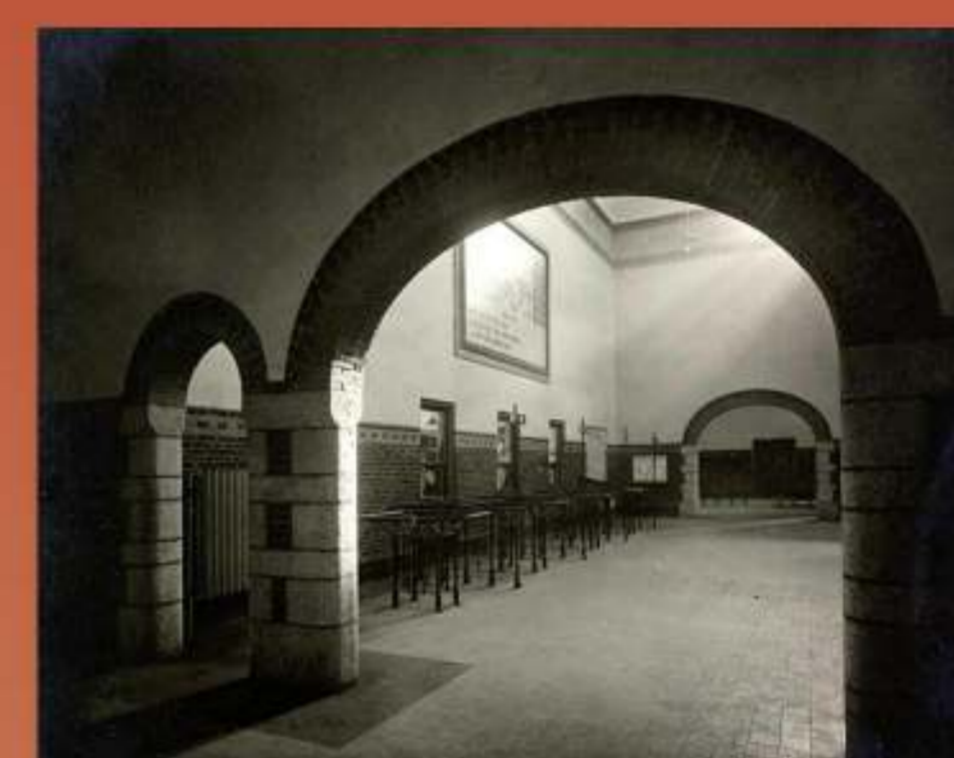
Waarschijnlijk is de versiering aangebracht in verband met het honderdjarig bestaan van het Nederlandse spoorwegwezen



Voorplein station 1935



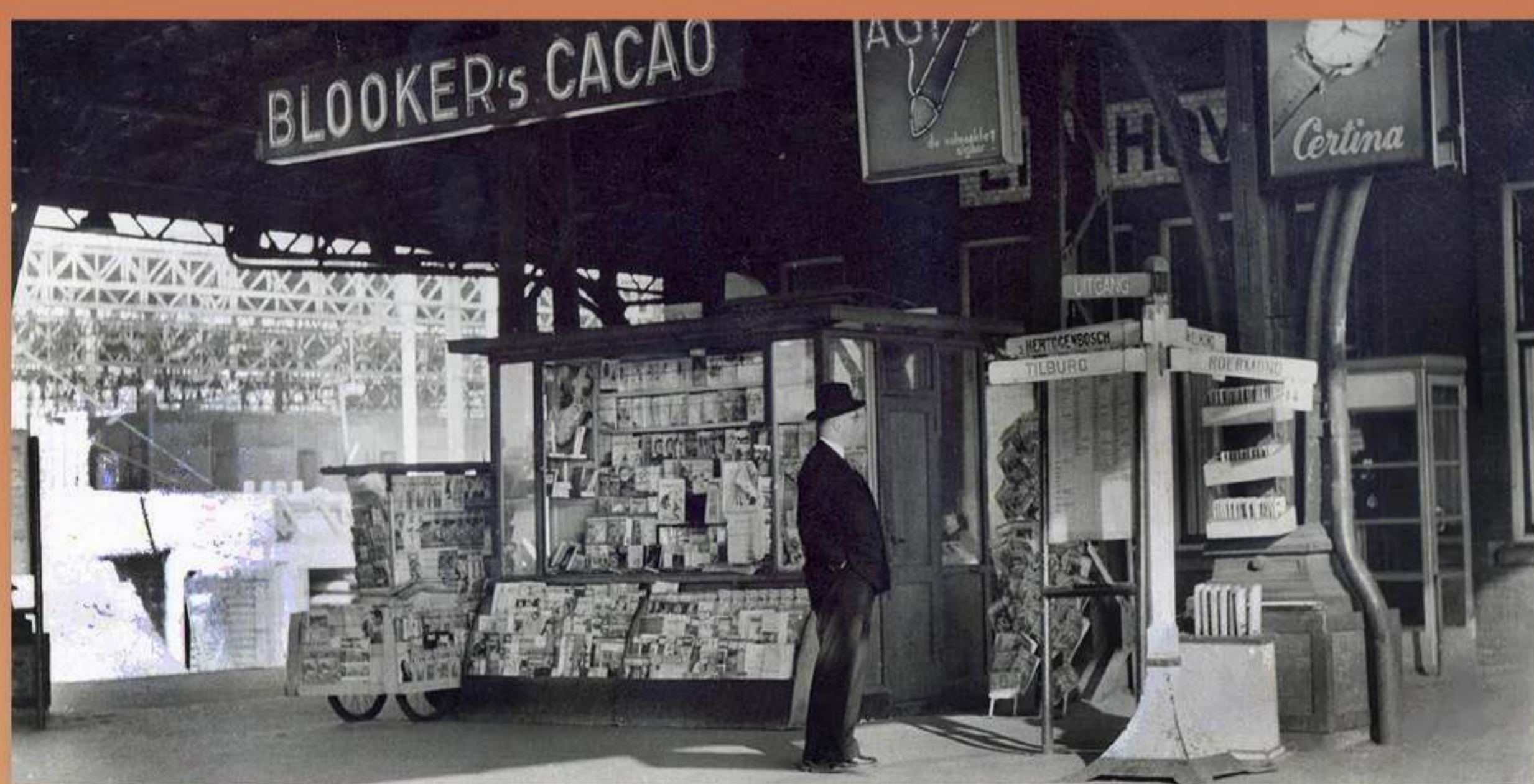
Controlehuisje 1913



Stationshal 1913



Stationshal 1953



Perron met kiosk 1914

In 1913 wordt begonnen met de bouw van een nieuw station, een ontwerp van architect G.W. van Heukelom.

Voor het centrale deel van het gebouw maakt hij gebruik van de fundamenten van het eerste station.

Het laatste deel van het station wordt opgeleverd in 1916. In het ontwerp is de tunnel opgenomen waardoor passagiers de verschillende perrons kunnen bereiken.



Wachtruimte 1913



Perron 1 reizigerstrein 1935



Perron 2 Werklozentrein 1935

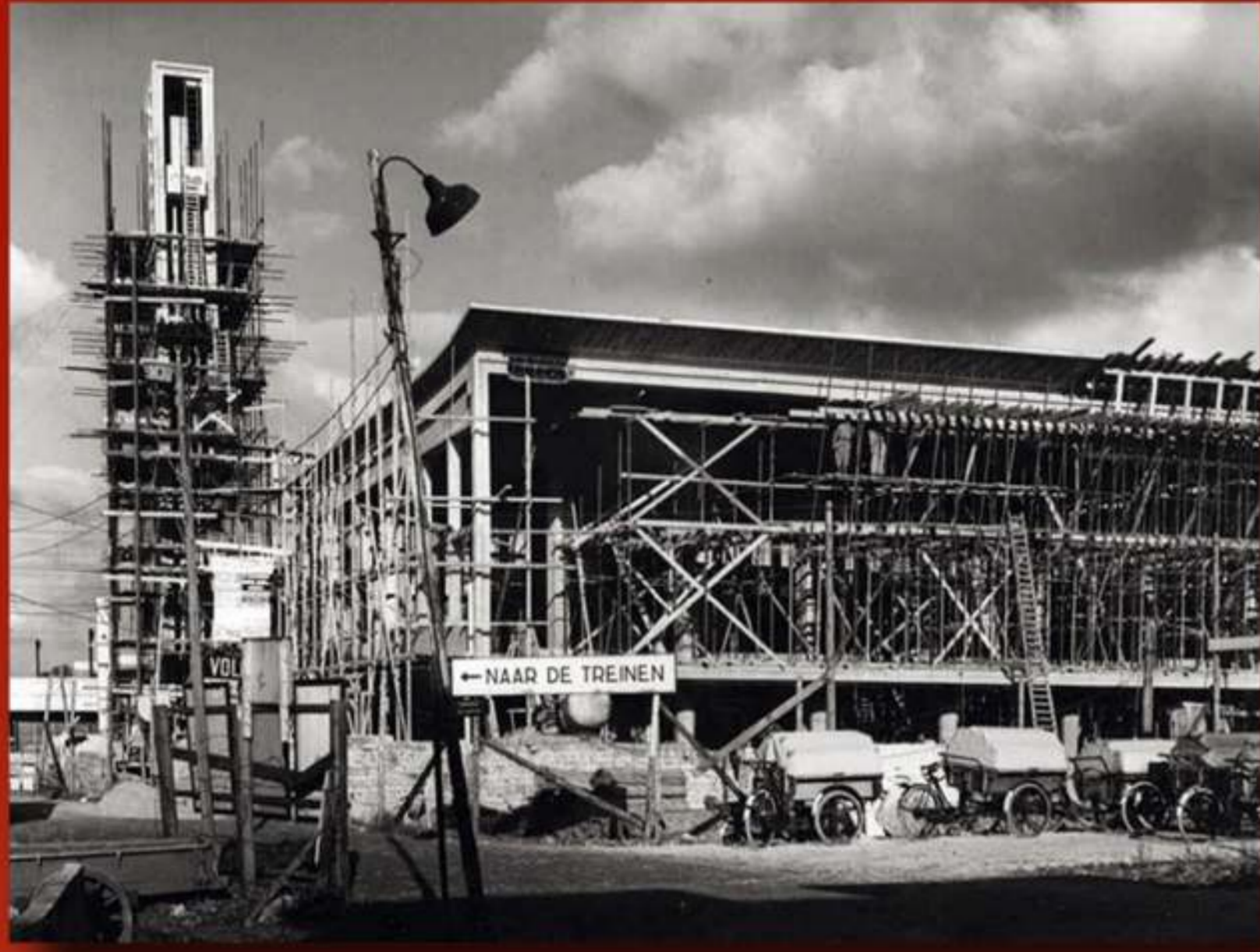


Wachtruimte 1953



# EINDHOVEN "CENTRAAL"

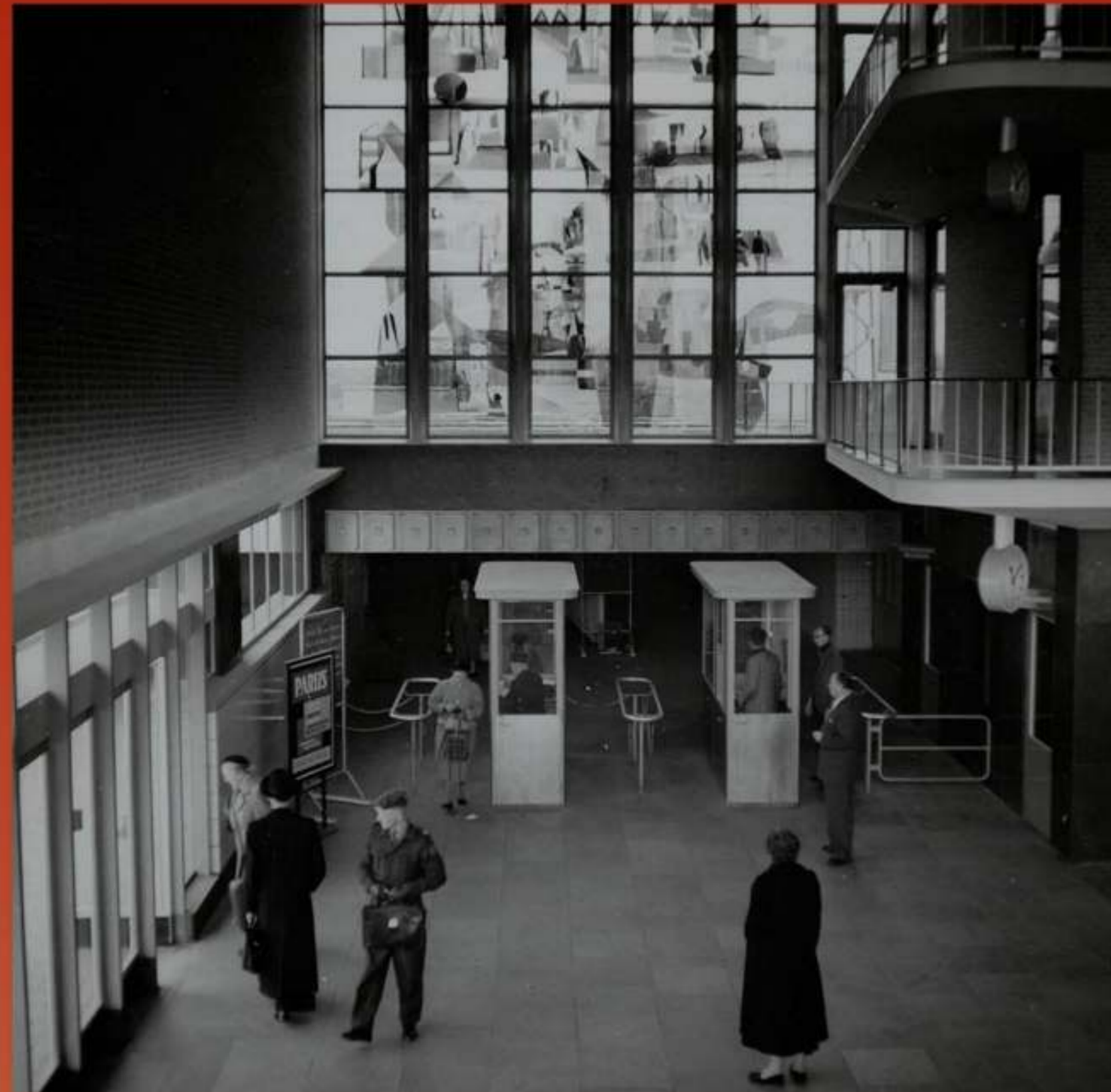
## Derde station 1956



Stationsrestaurant met zicht op de sloop van het tweede station, 1956



Busstation aan het 18 septemberplein



Hal met toegangspoortjes naar de perrons, 1957



Kaartverkoop in de hal van het station

### Station 3 en hoogspoor.

Het treintraject dwars door Eindhoven werd een steeds groter obstakel. Er werd beweerd dat de overwegen 50% van de tijd gesloten waren. Vooral de Woenselse overweg was berucht, met name als de Philipsfabrieken uitgingen. De luchtbrug over het spoor bracht nauwelijks verlichting, er waren regelmatig valpartijen, vooral omdat mensen hun fiets mee de trappen op en af sleepten. Al voor de Tweede Wereldoorlog waren er plannen om hieraan wat te doen, en direct na de oorlog werden deze plannen verder uitgewerkt. Er werd besloten tot een zogenaamd halfhoog spoor met verlaagd liggende viaducten eronderdoor. De werkzaamheden begonnen in 1947, in 1953 was de spoorlijn gereed. Noordelijker van het tweede station werd een nieuw station (het huidige) gebouwd. In tegenstelling tot wat wel beweerd wordt, heeft de architect (ingenieur K. van der Gaast) absoluut niet de bedoeling gehad het station op een transistorradio te laten lijken. Philips heeft pas in 1960 een radio gemaakt (de Philips Box15U) die erop lijkt. Het station is aan de noordzijde uitgebreid met een volwaardige aankomst- en vertrekhal. In 2016 is een tweede passagierstunnel aangelegd.



Stationsrestaurant met zicht op het hoogspoor, 1956



Wachtkamer op perron 1, 1955



Terras van de stationsrestaurant, 1956



# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Op een klein stationnetje



Bewoners en personeel van het stationsgebouw Nuenen-Tongelre, 1907



Het voormalige Station Nuenen-Tongelre op Eeneind te Nuenen, 1907



Station Nuenen

Verschillende kleine stations zijn intussen opgeheven. Station Tongelre stond ter hoogte van de overweg Tongelresche straat. Het heeft gefunctioneerd van 1913 tot 1935 en bestond uit een wachtershuisje, een loket en een eenvoudige reizigerswachtruimte.

Station Gestel lag bij wachtershuisje 37, de overweg van de lijn naar Hasselt en de Hoogstraat. Van 1902 tot 1938 was het open, evenals een korte periode in de zomer van 1940.

Vanaf 1898 was er een stationnetje in Acht. Het heeft gefunctioneerd tot 1935. Bij de Batafabrieken was ook een halte waar enkele treinen per dag stopten ten behoeve van Batapersoneel. Eind jaren 70 is ook deze opstapplaats opgeheven.

Station Beukenlaan is geopend in 1971. Indertijd bedoeld voor Philipspersoneel is het sinds de herontwikkeling van Strijp S eerder bedoeld voor de bezoekers van dit gebied. Vanaf 1 januari 2016 heet het officieel station Strijp S.



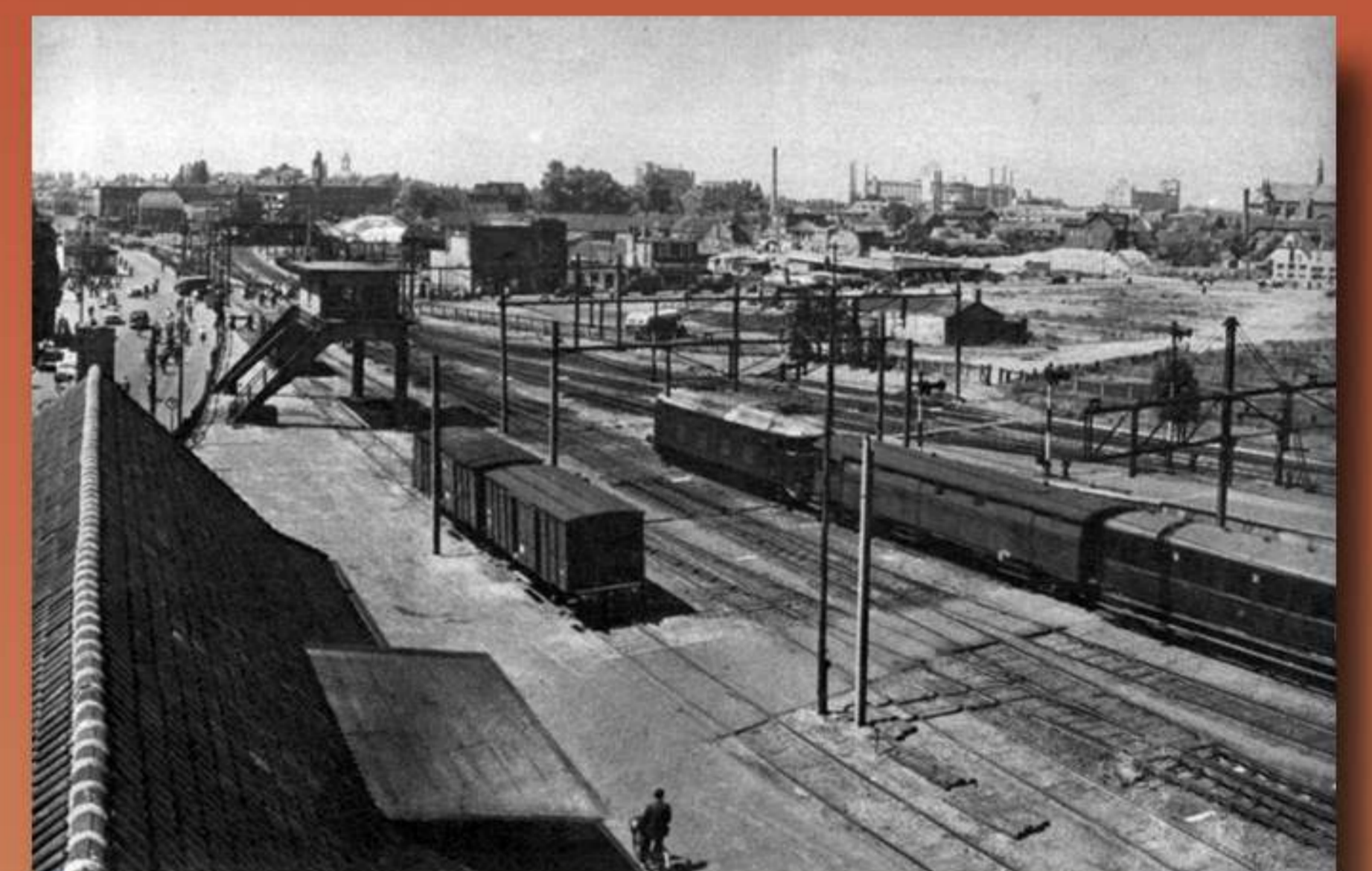
Station Tongelre, 1913



Acht bij de overweg. We kijken hier vanaf de Mispelhoefstraat de Waalstraat in, 1915



Station Acht, 1920



Station Acht, 1950



Station Beukenlaan, 1971



Station Beukenlaan tegenwoordig in gebruik als snackbar



Station Eindhoven Strijp-S, voorheen station Beukenlaan



# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Achter de schermen



Kaartverkoop in 1956

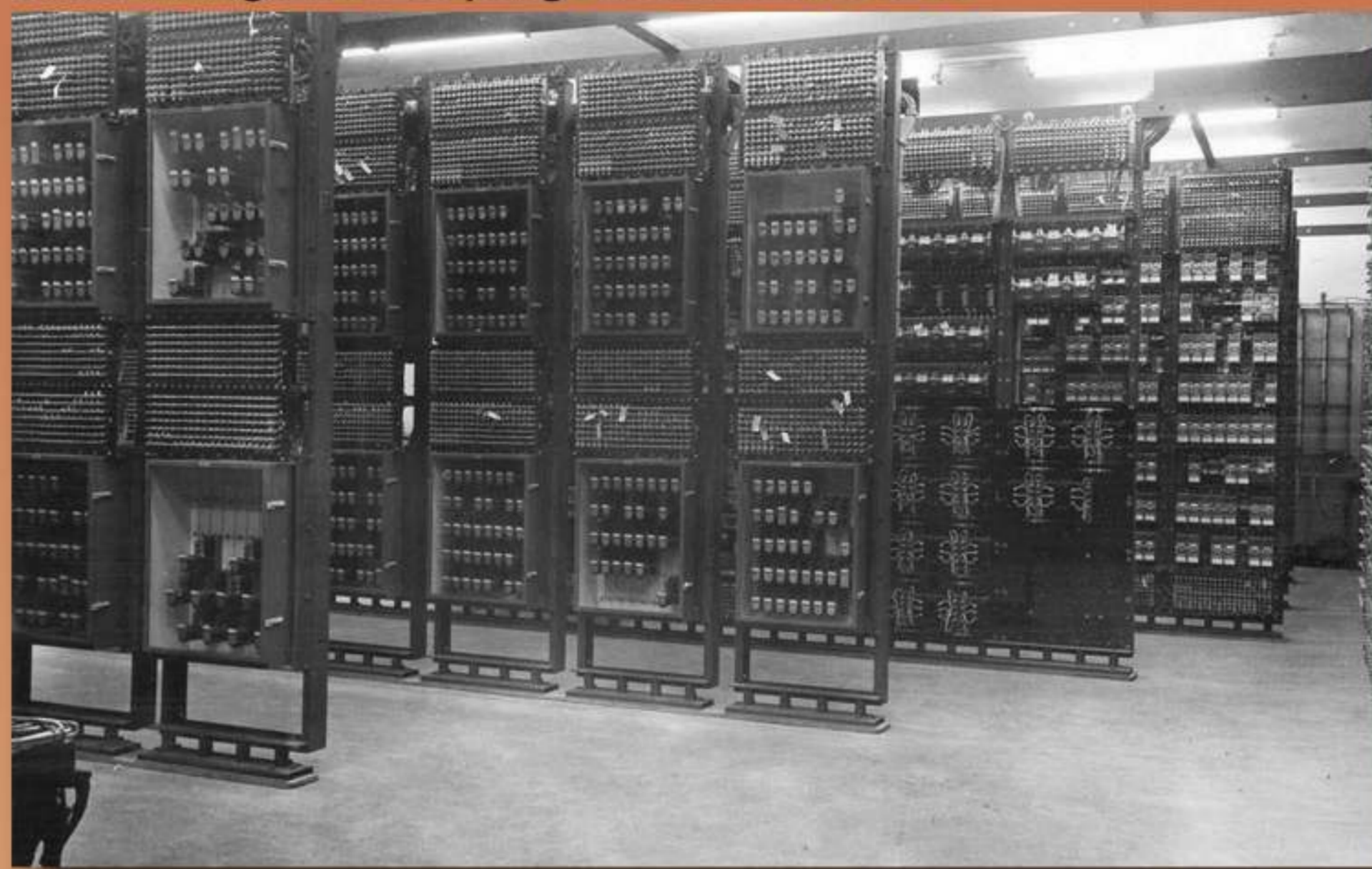


Kaartverkoop 1953

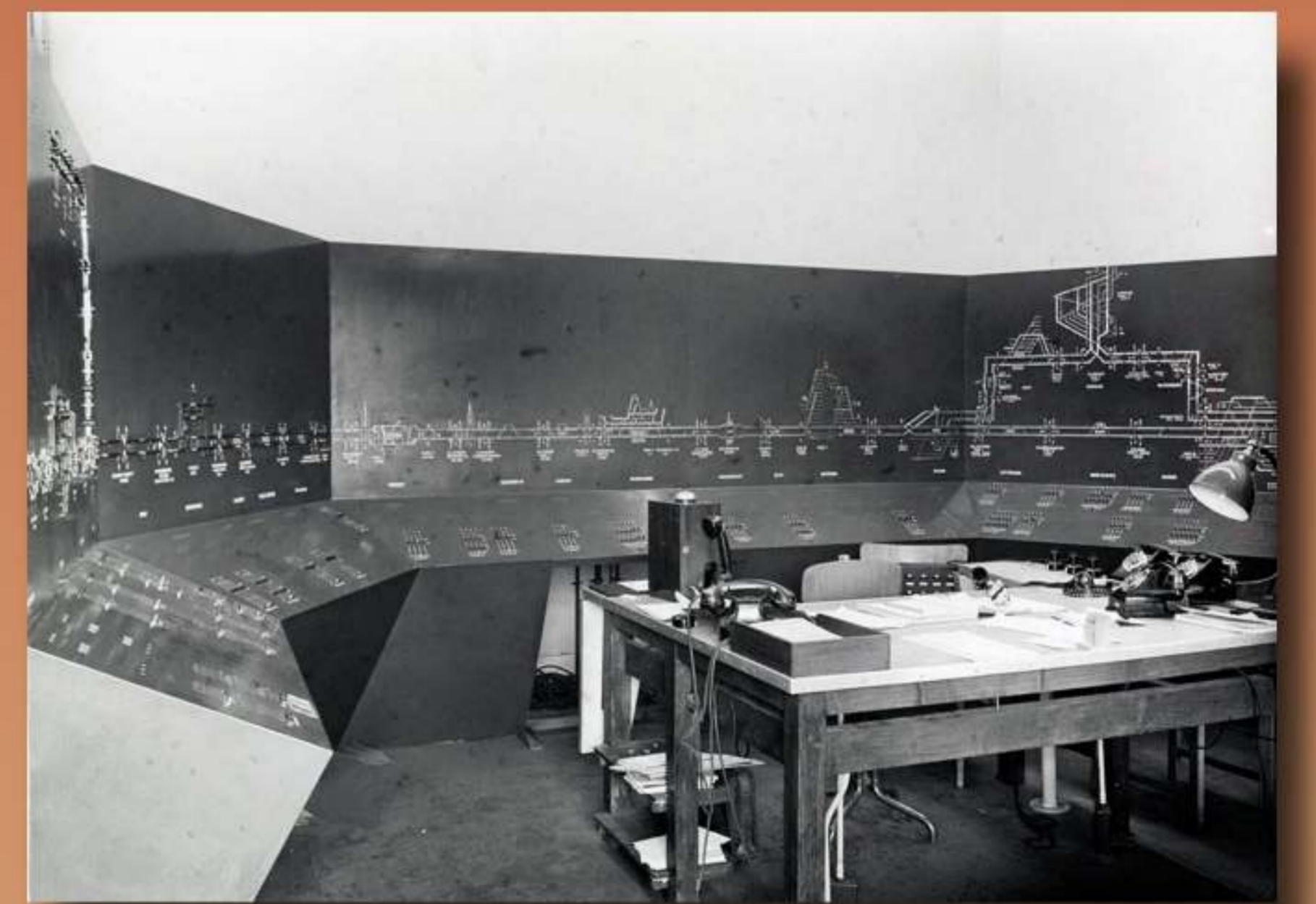
De conducteur



Station Wagons-Litsrijtuig Marechaussee 1955



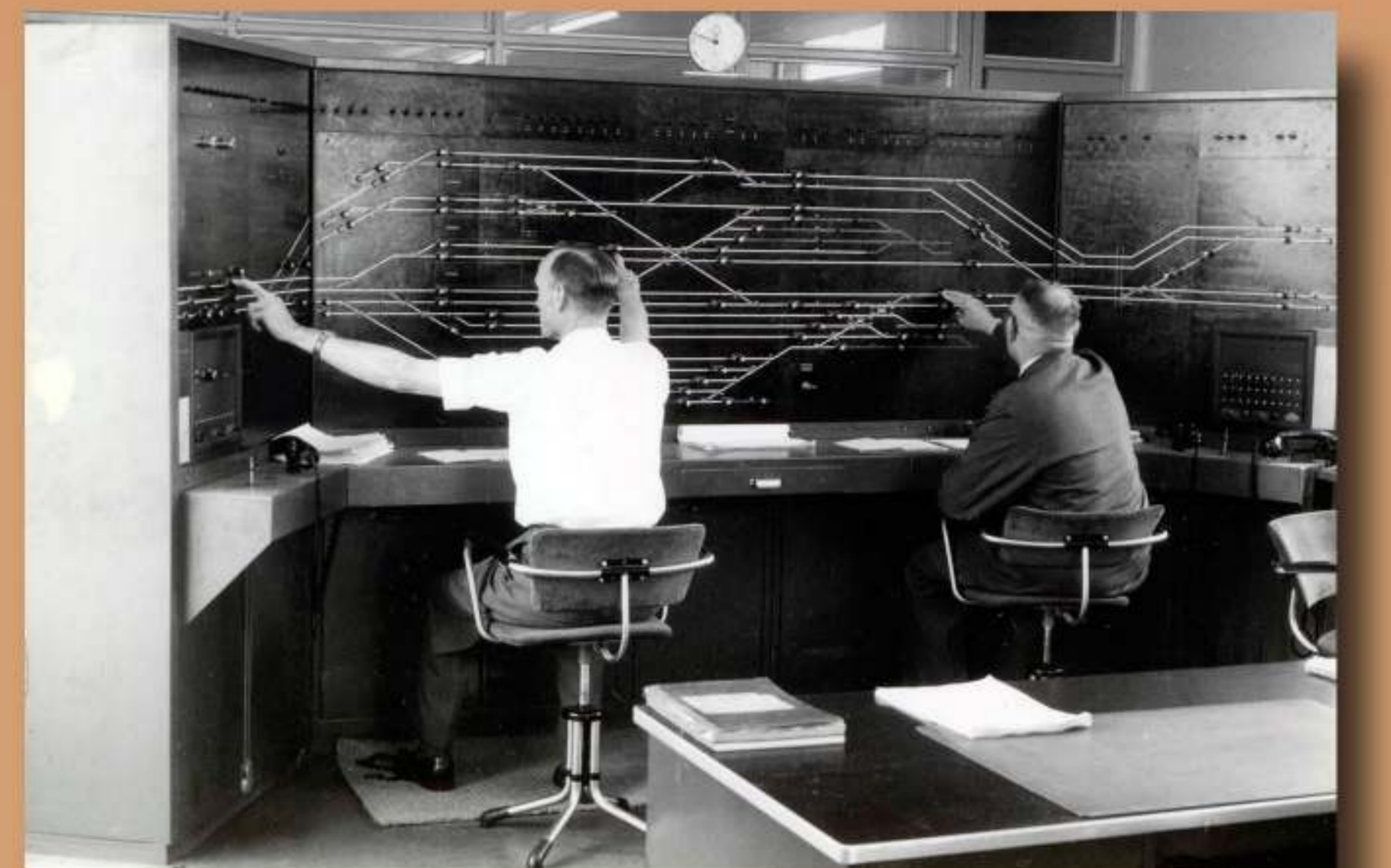
Relaiskamer 1953



Storingsbureau interieur 1949



Personeelskantine, 1956



NX-paneel, 1960

# EINDHOVEN "CENTRAAL"

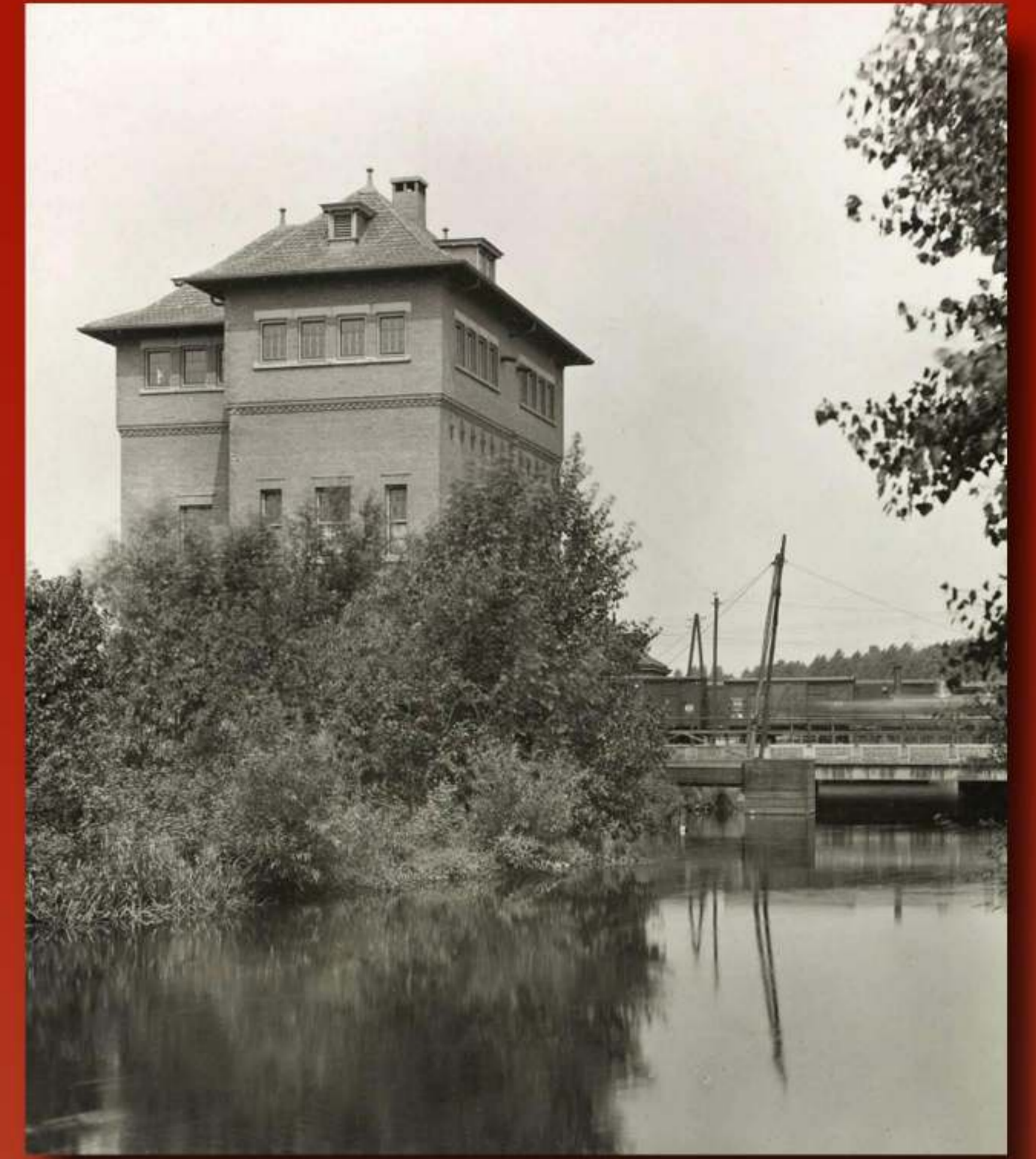
## Bijgebouwen



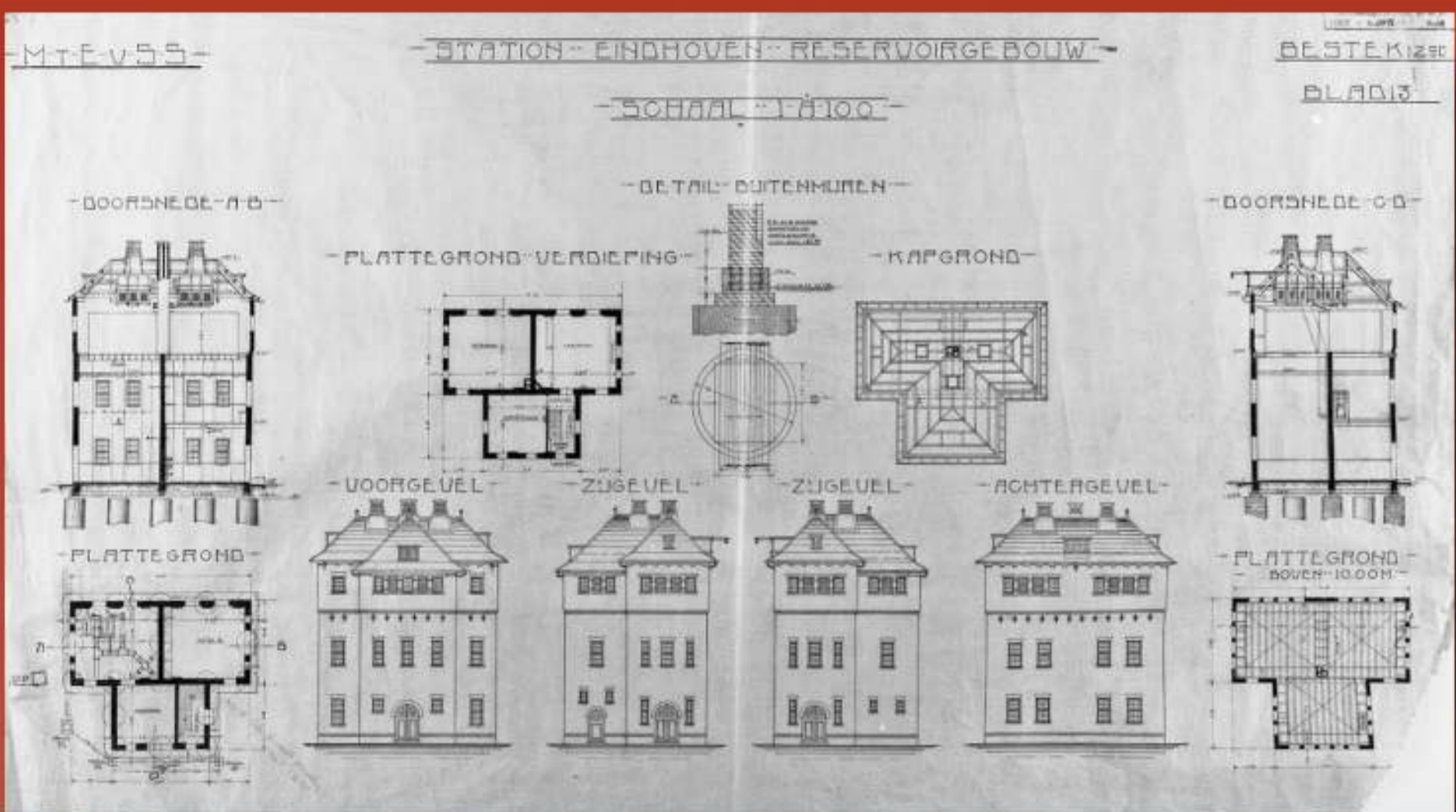
Dienstwoning, 1913



Baancontroleurs



Reservoirgebouw, werd op 17 september 1944 gebombardeerd door de Duitsers



Bouwtekening reservoirgebouw



Bestelgoederenloods, 1913



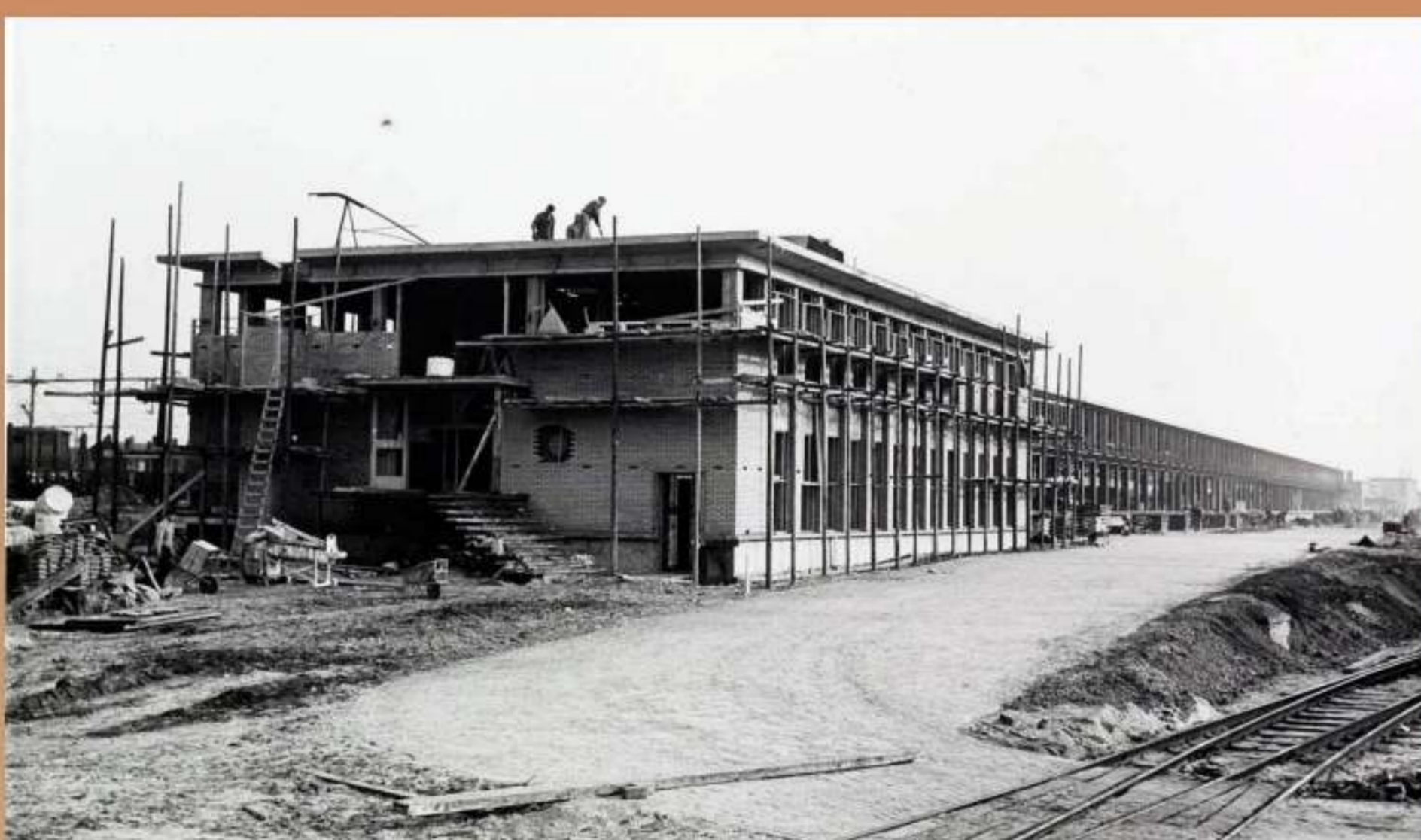
van Gend&Loos in het tweede stationsgebouw



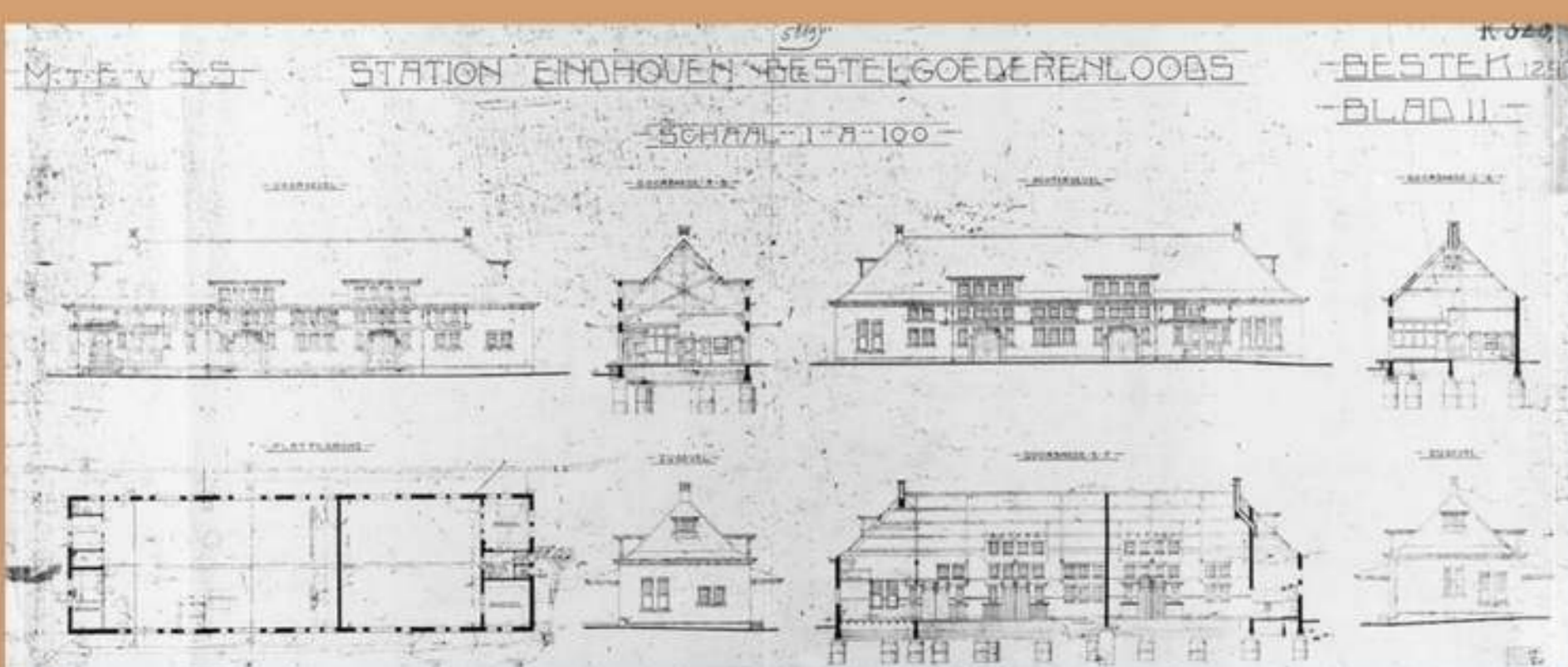
BBA remise, 1965



VVV kantoor aan het Stationsplein, 1974



bouw van Gend&Loos aan de Fuutlaan, 1955

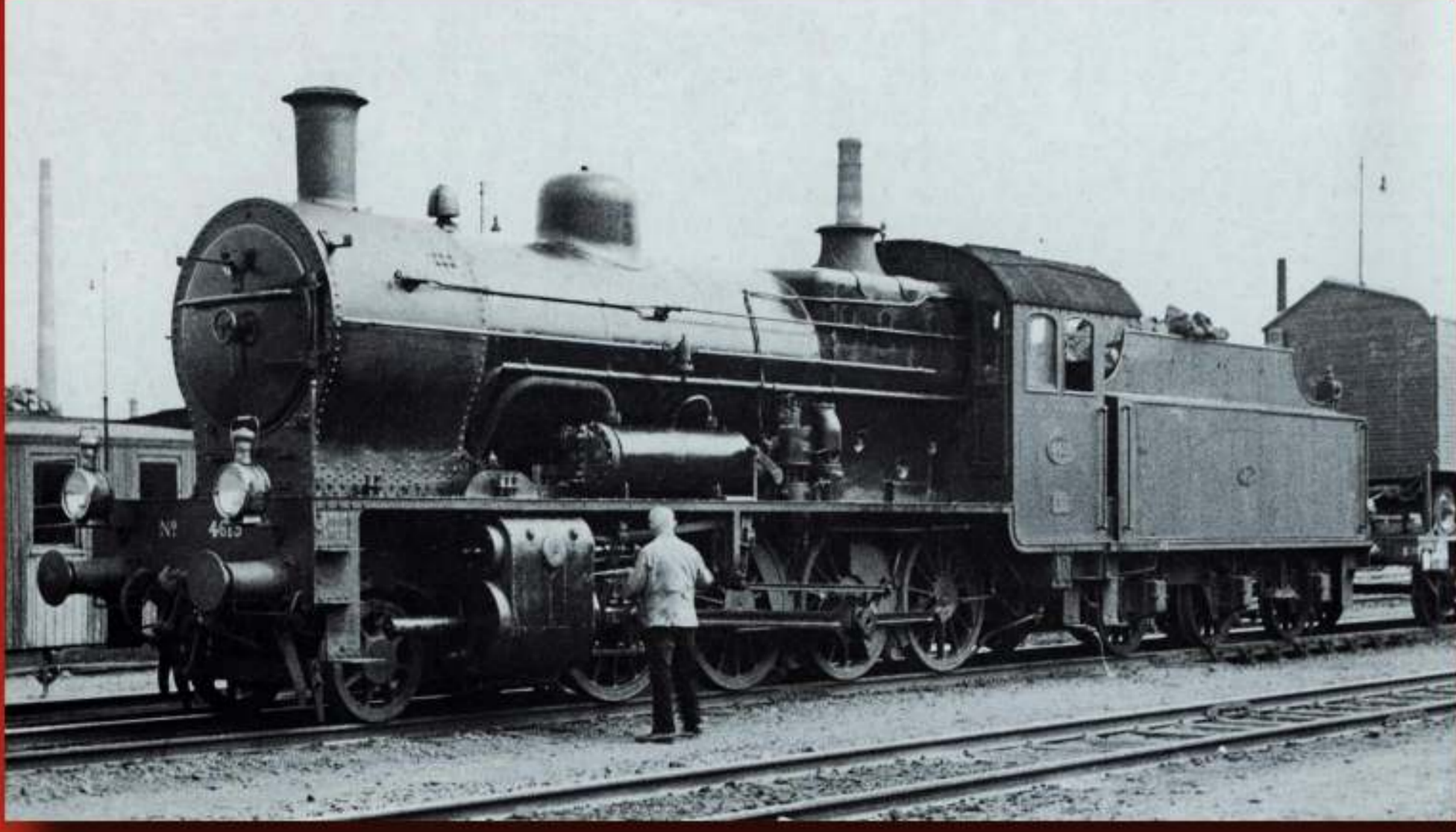


Douaneloods, 1955

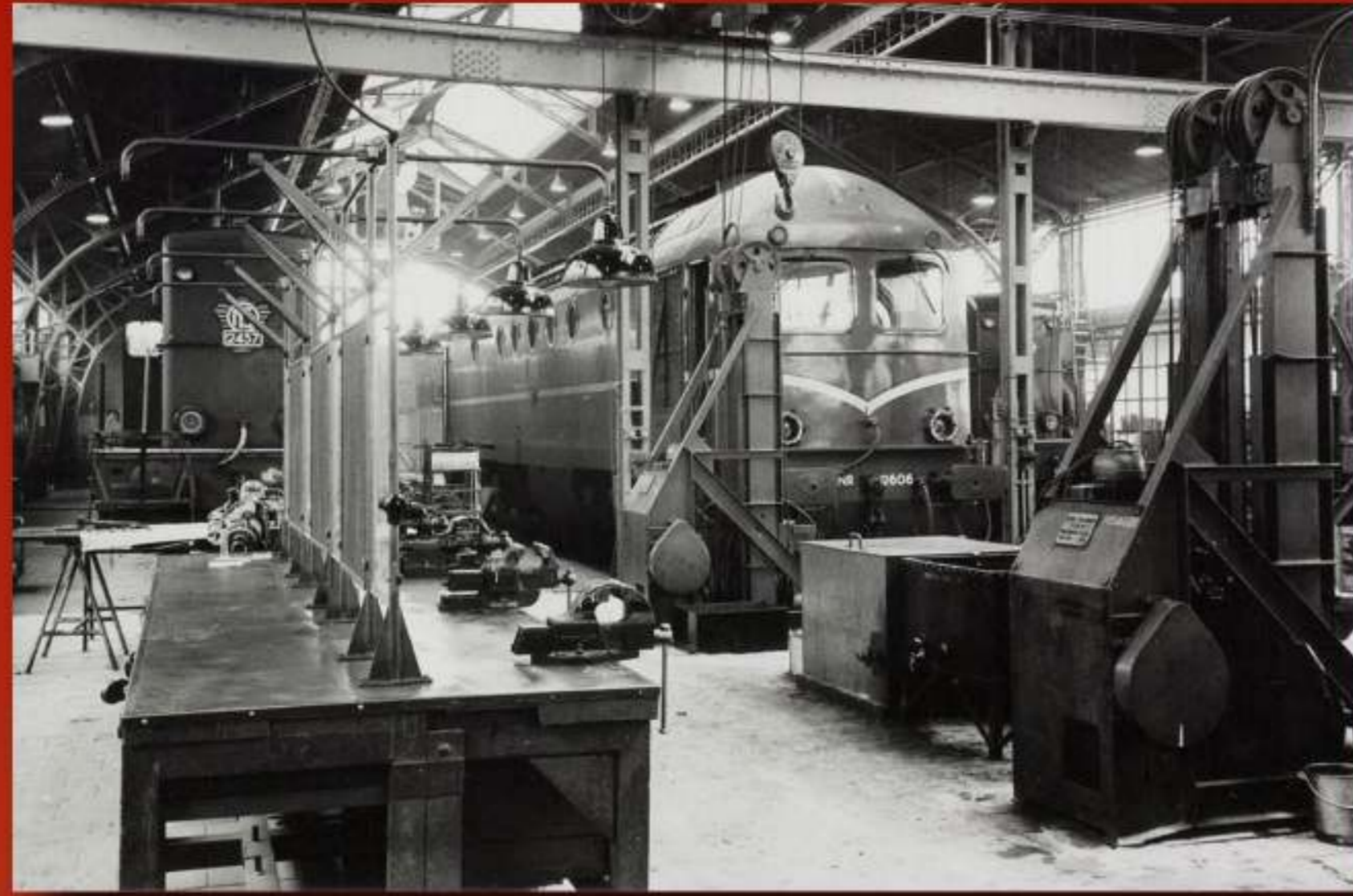


# EINDHOVEN "CENTRAAL"

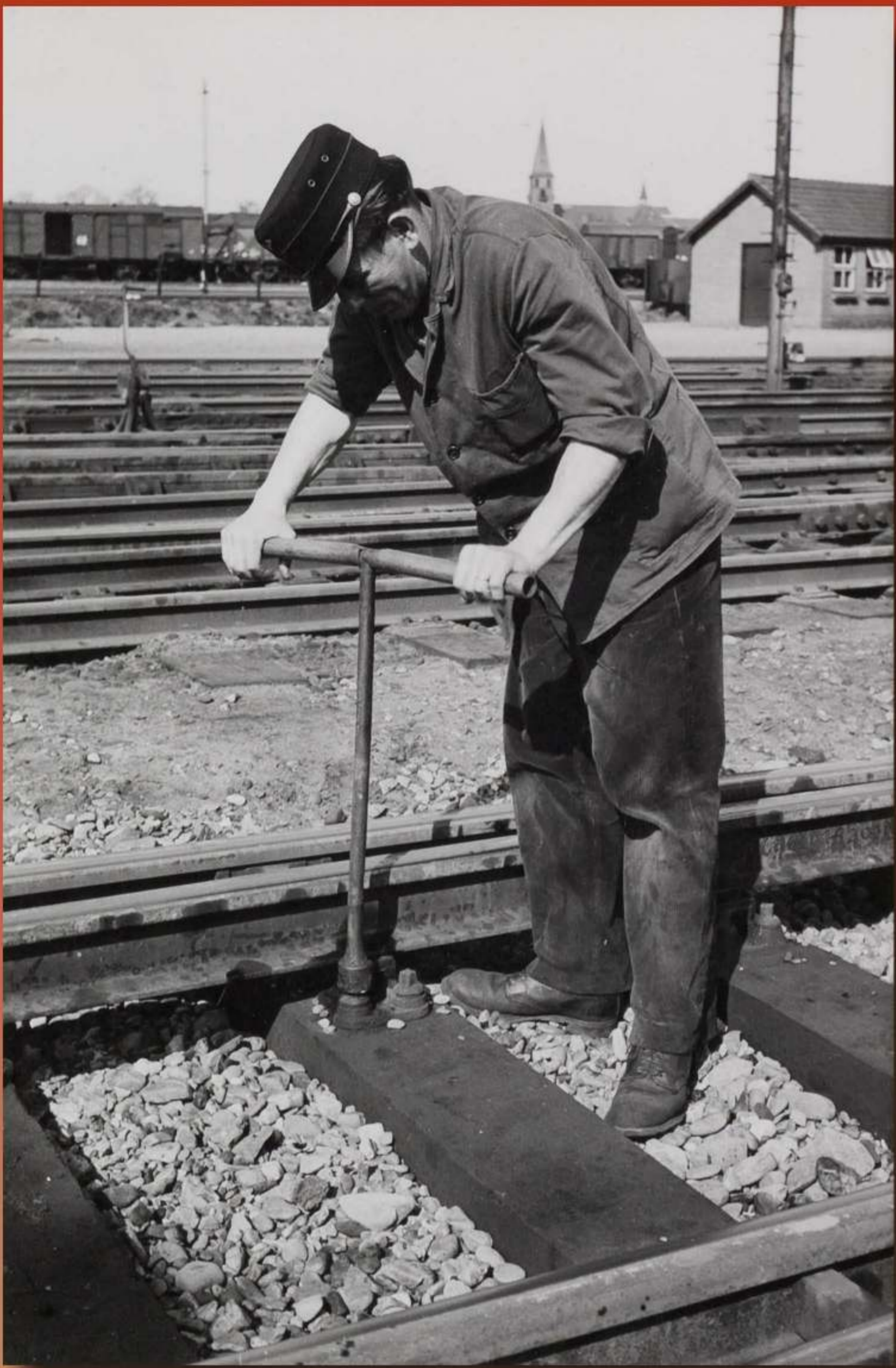
## Werk op en aan het spoor



Loc 4615 krijgt een smerbeurt



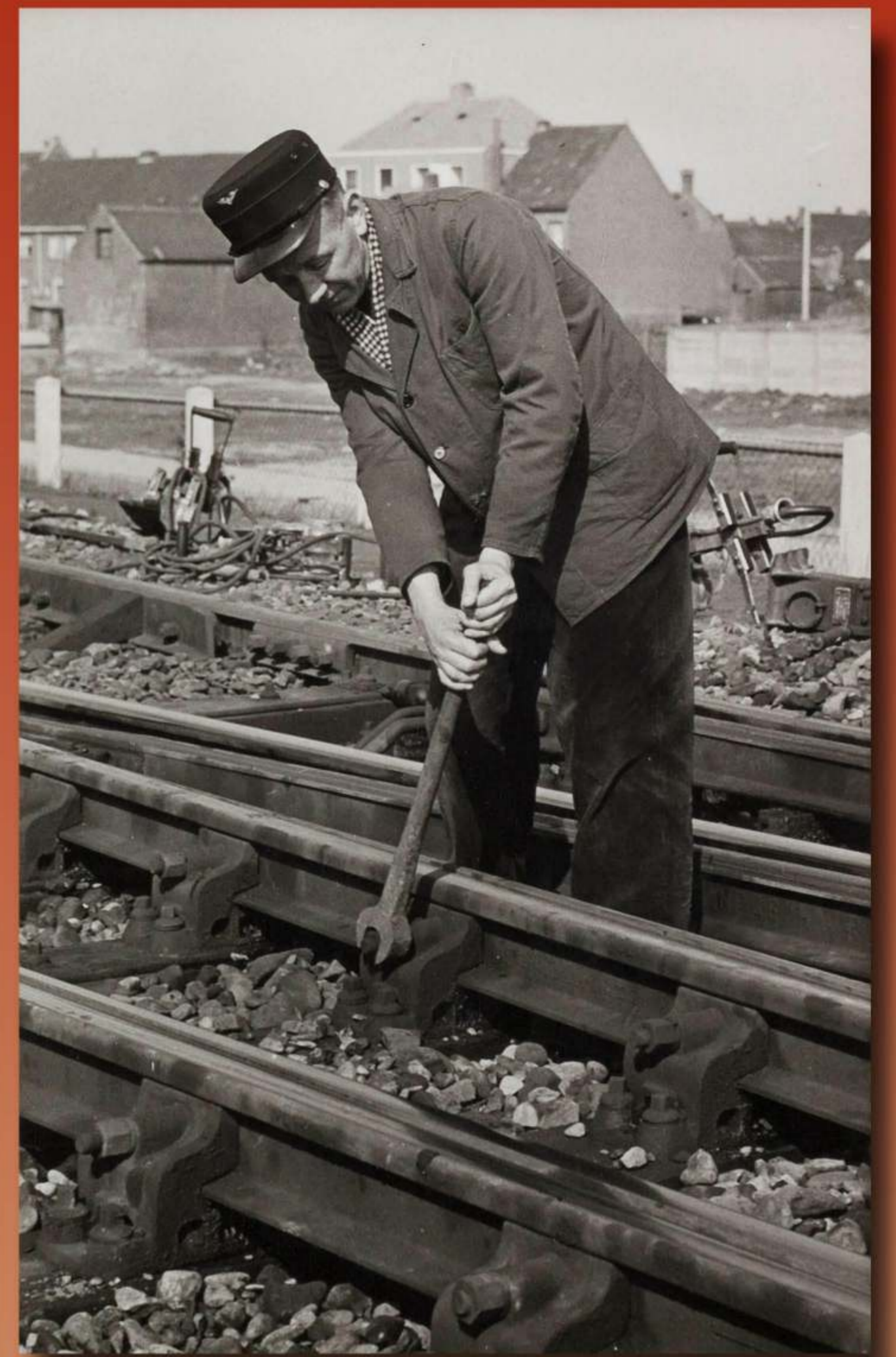
Werkplaats DE locs, 1955



Wegwerker draait railbouten aan, 1955



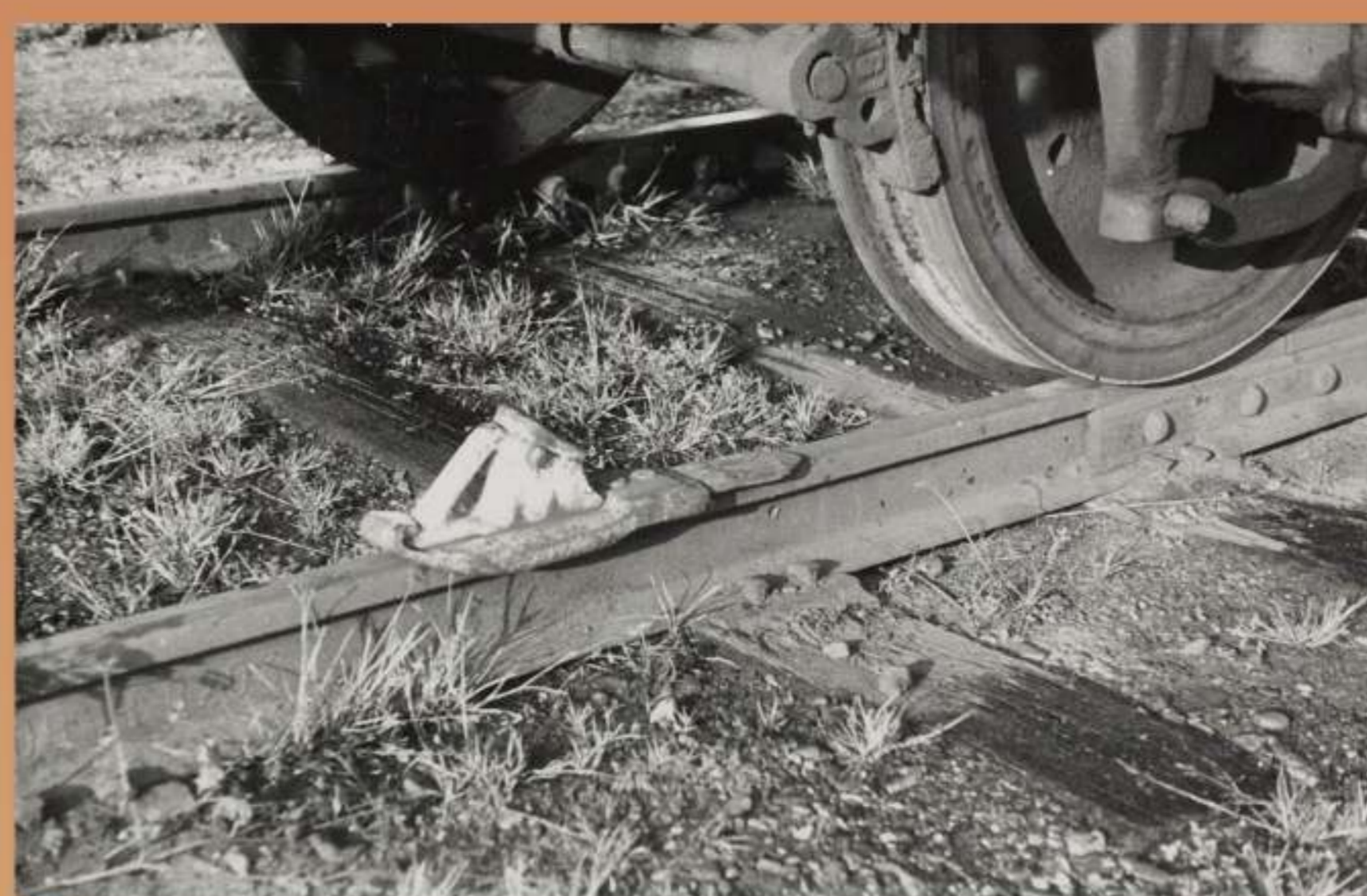
Herstel locomotiefdepot, 1945



Wegwerker draait railbouten aan, 1955



Spoorwegwerkers, 1935



Losse remsloffen werden vaak gebruikt om tijdens het rangeren goederenwagens af te remmen.



Kraan lost kolen in een tender, 1935



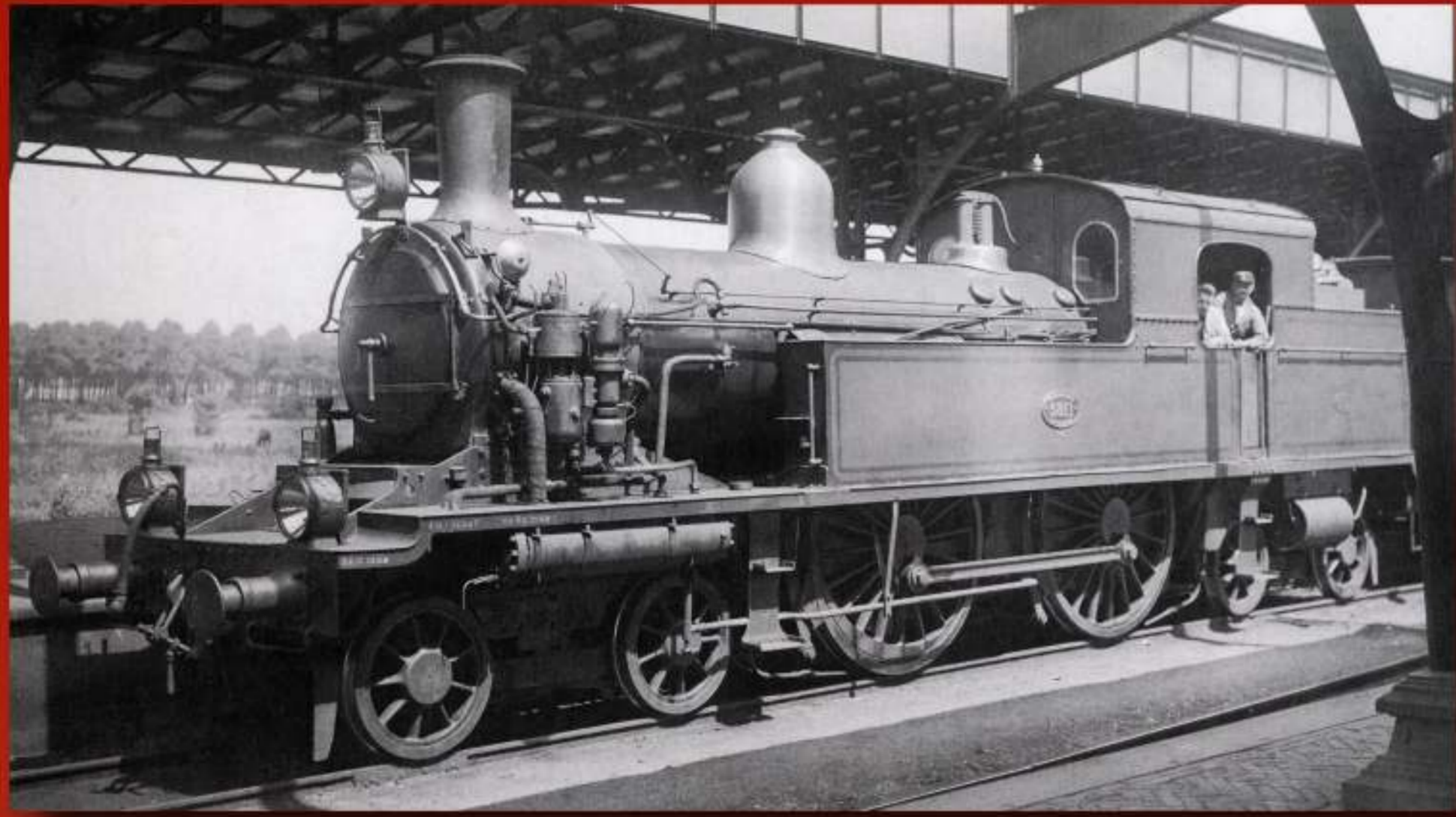
Wasinstallatie, 1960





# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Treinen



Loc 5811 met een ketel van 1900-serie, 1931



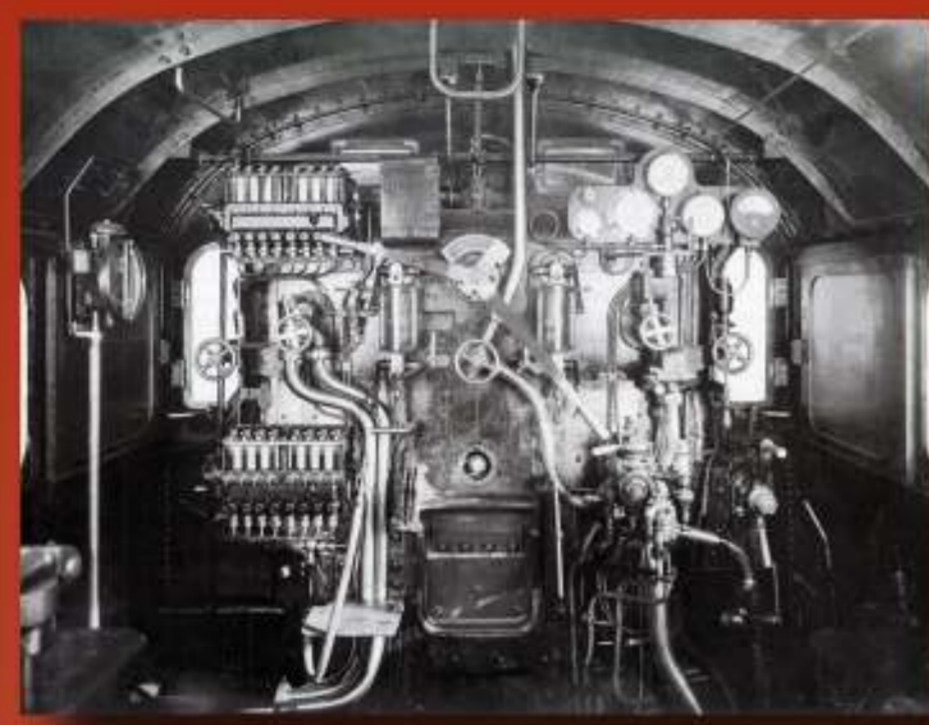
Replica van locomotief De Arend, 1839 onder stoom.



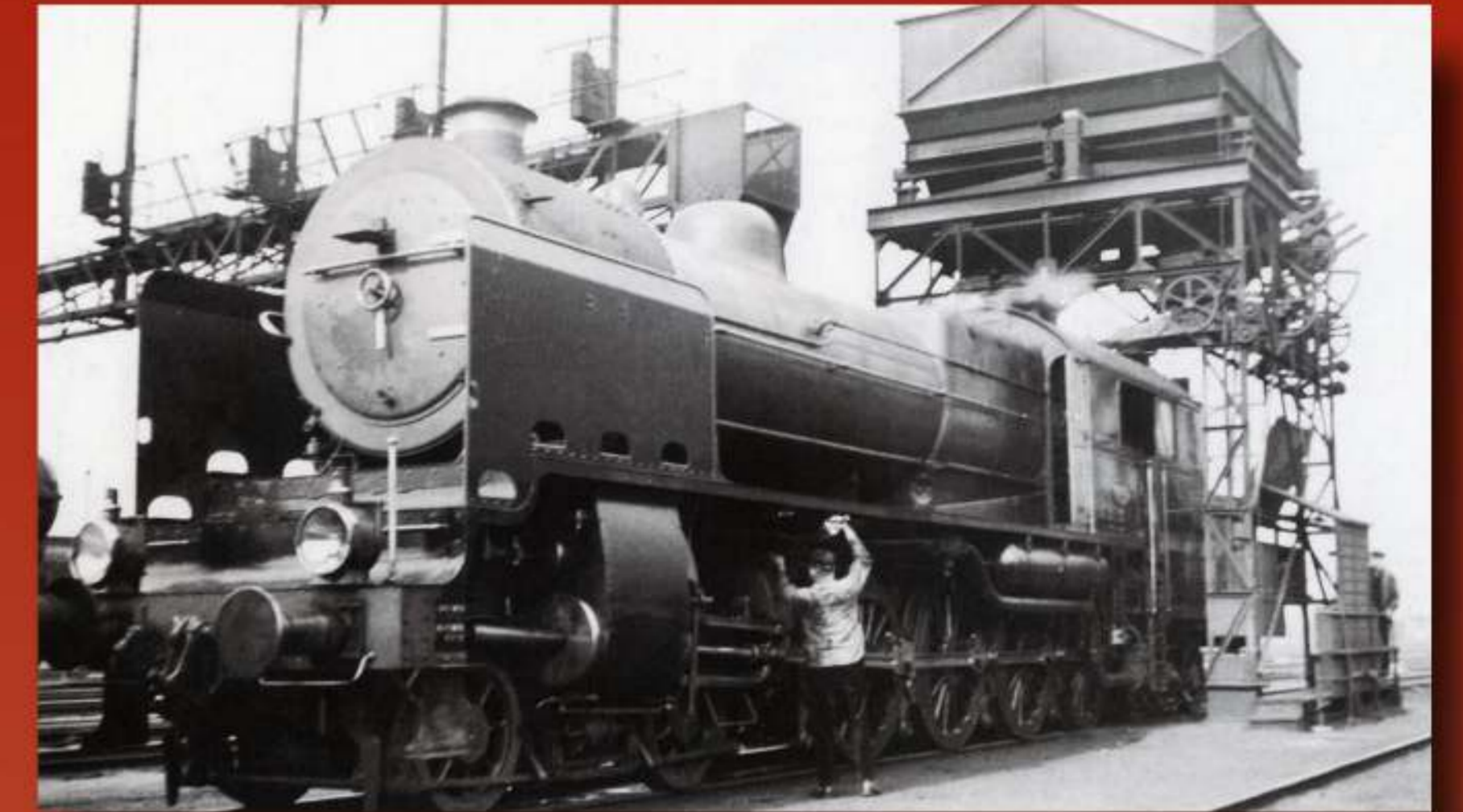
Draaischijf aan de Fuutlaan, 1938



Stoker aan het werk



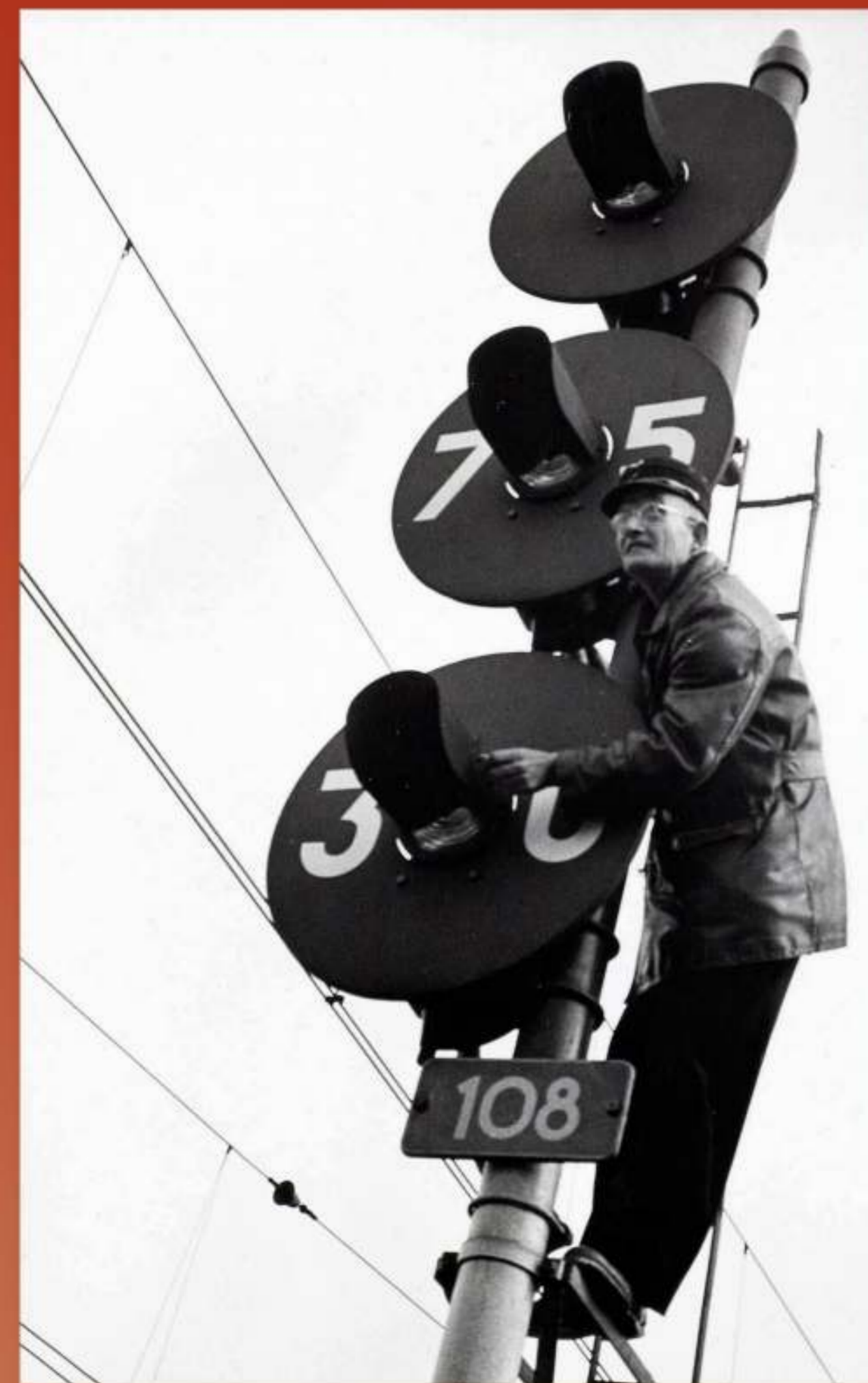
Interieur van loc 6110 uit 1929



Loc 6300-serie krijgt hier een smerbeurt, 1939



Diesel, 1954



DE lok 1956



Loc 1221



Goed zicht is ook belangrijk!



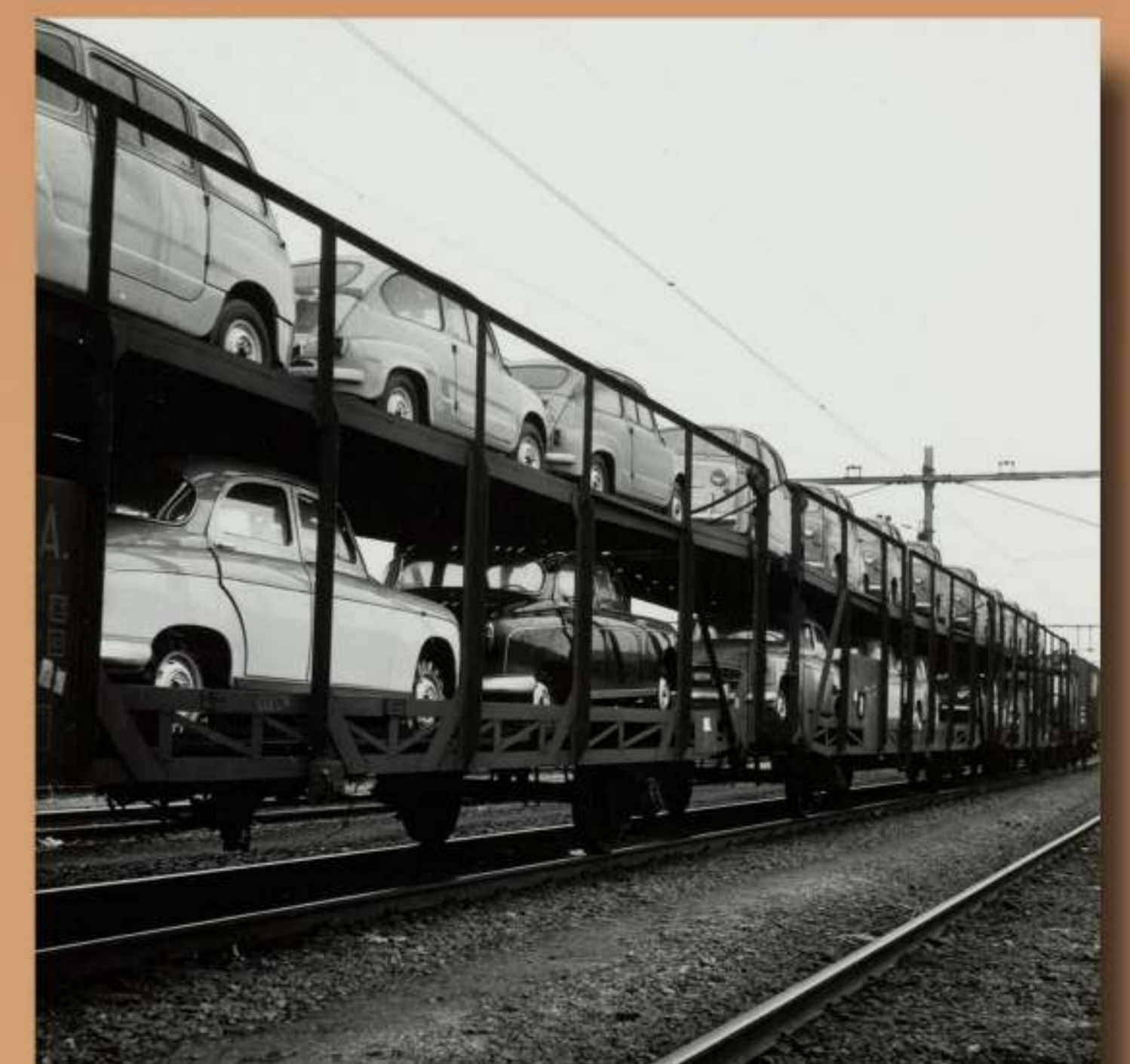
De "slaaptrein"



De Hondenkop op spoor 4



DE1 41 op weg naar zijn huidige thuisbasis, het Spoorwegmuseum in Utrecht.



Autotransport, 1954



# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Openbaar vervoer: Bels Lijntje



Het tweede station



Station PerronWestzijde



Het derde station



Luchtfoto aansluiting met het spoor naar Turnhout



### Bels lijntje.

In 1866 werd de spoorlijn Eindhoven-Valkenswaard-Hasselt-Luik in gebruik genomen. Het traject kreeg in de volksmond al snel de naam "Bels Lijntje". Driemaal per dag kon men daardoor van Amsterdam naar Luik reizen. Niet alle overwegen waren bewaakt, maar op de Hoogstraat is nog baanwachtershuisje 38 te zien, momenteel in gebruik als buurtinfocentrum. Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd het lijntje gebruikt door de Duitsers. Omdat de trein erg langzaam reed, konden mensen aan het spoor laadkleppen openzetten en zo bijvoorbeeld steenkolen bemachtigen.



Overweg Bels Lijntje t.h.v. het Lod. Napoleonplein



Overweg Willemstraat



Overweg Hoogstraat



Hagenkampweg



Overweg Gennepweg



Station Aalst Waalre



Station Valkenswaard



Goederwagons onderweg naar België

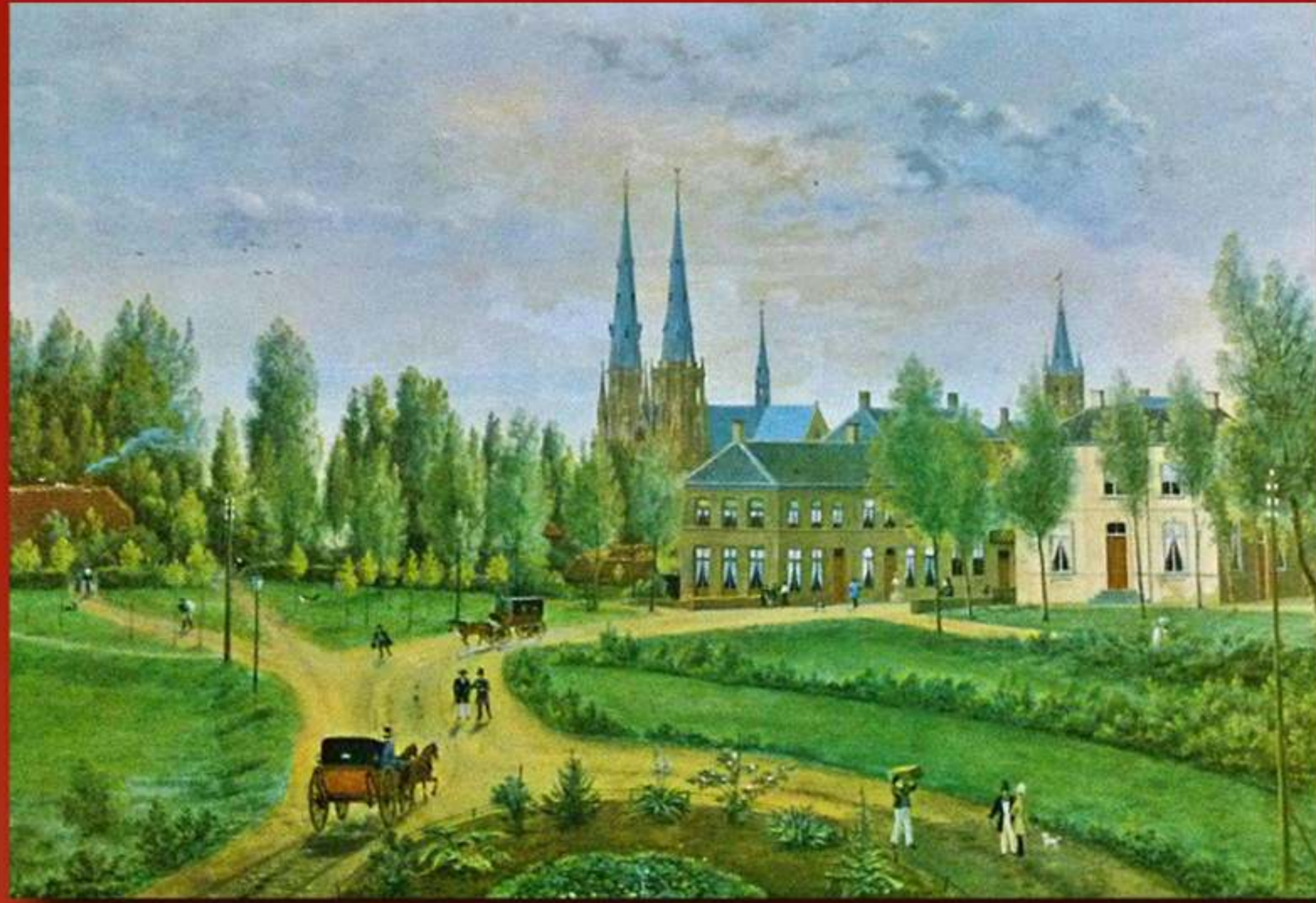


Aansluiting in Turnhout naar Eindhoven

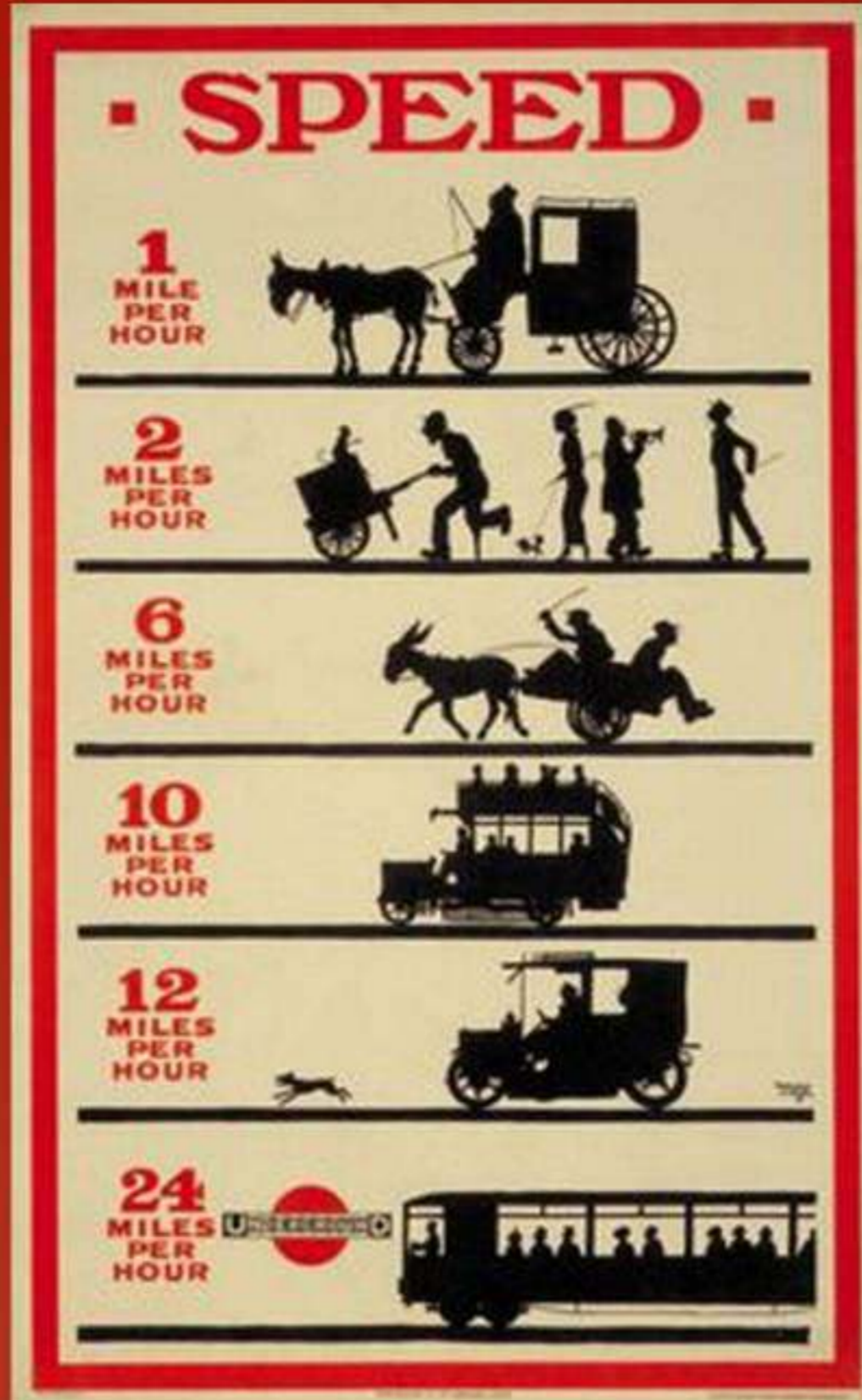


# EINDHOVEN "CENTRAAL"

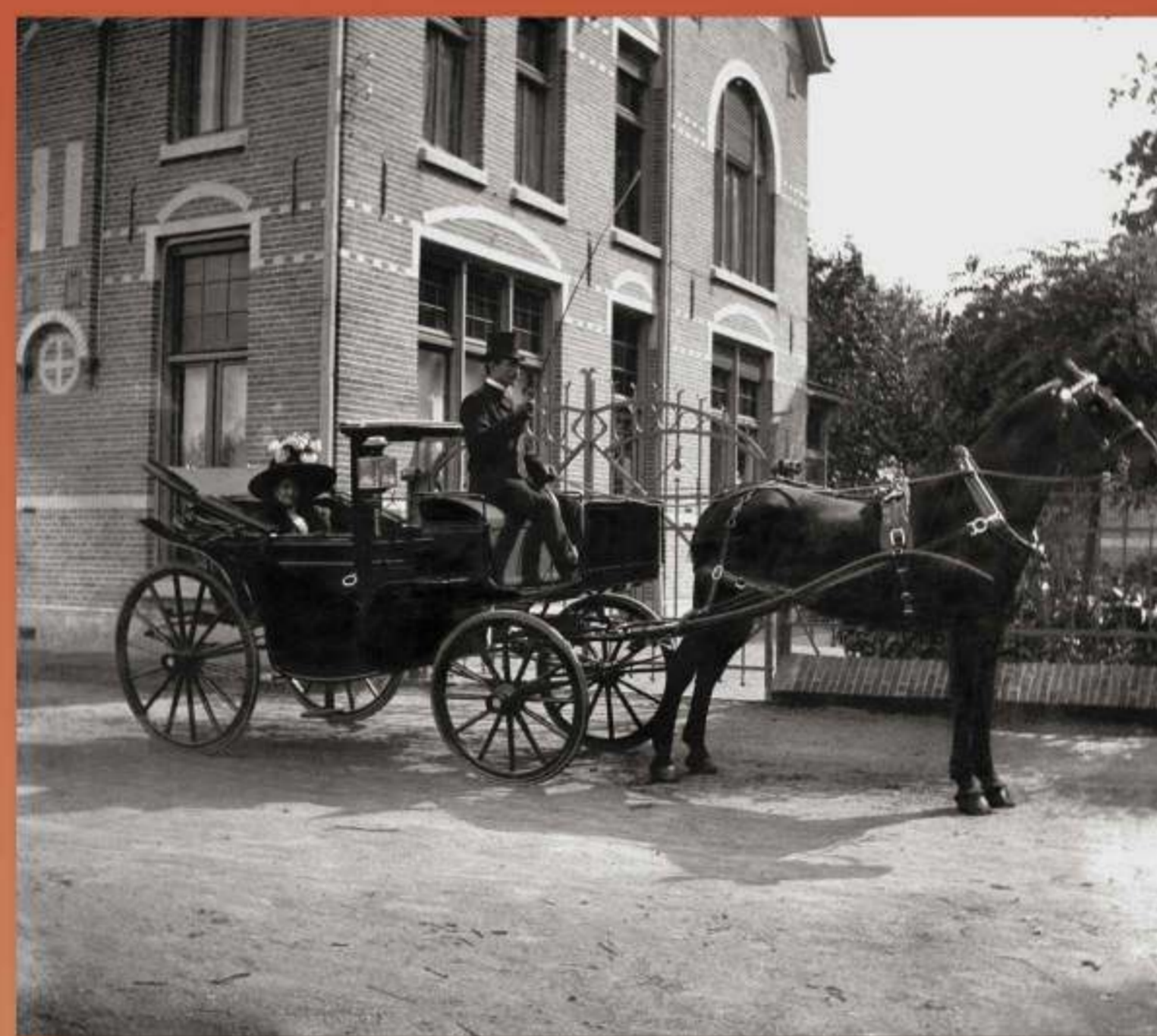
## Openbaar vervoer paardenkracht



Zicht vanuit het eerste station van Eindhoven, ca. 1870



Diligence 1900 (postkoets)



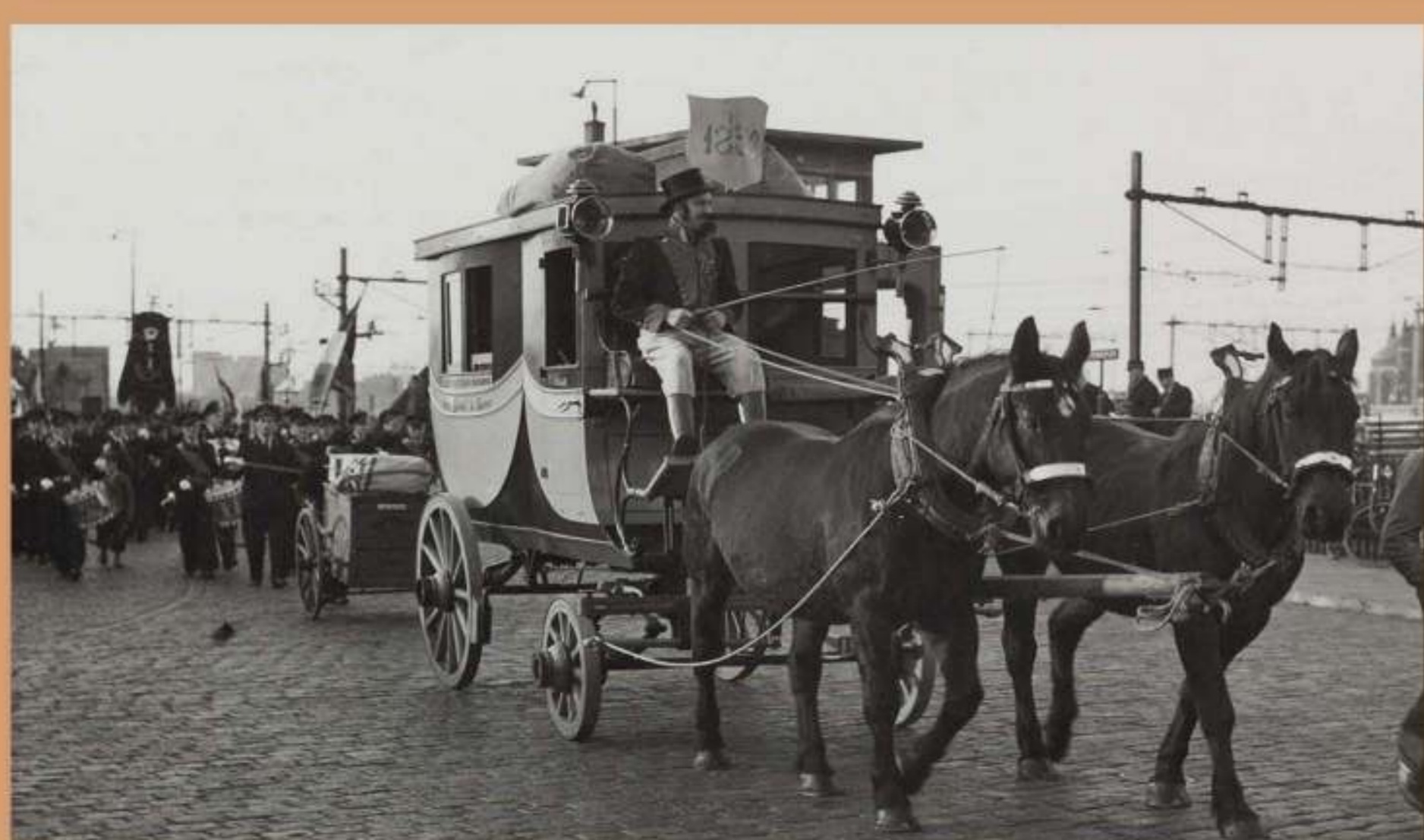
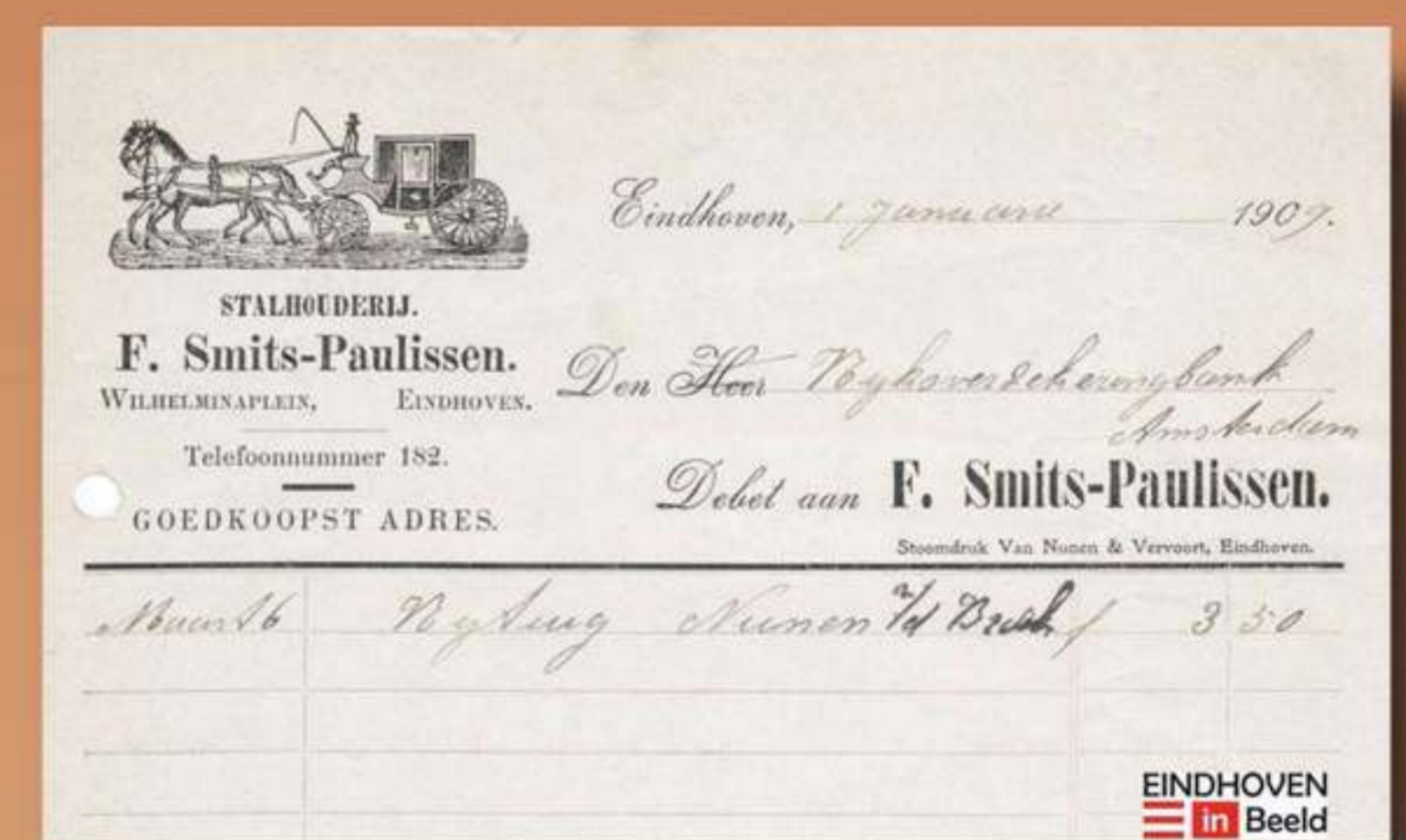
Koets fam. Fens



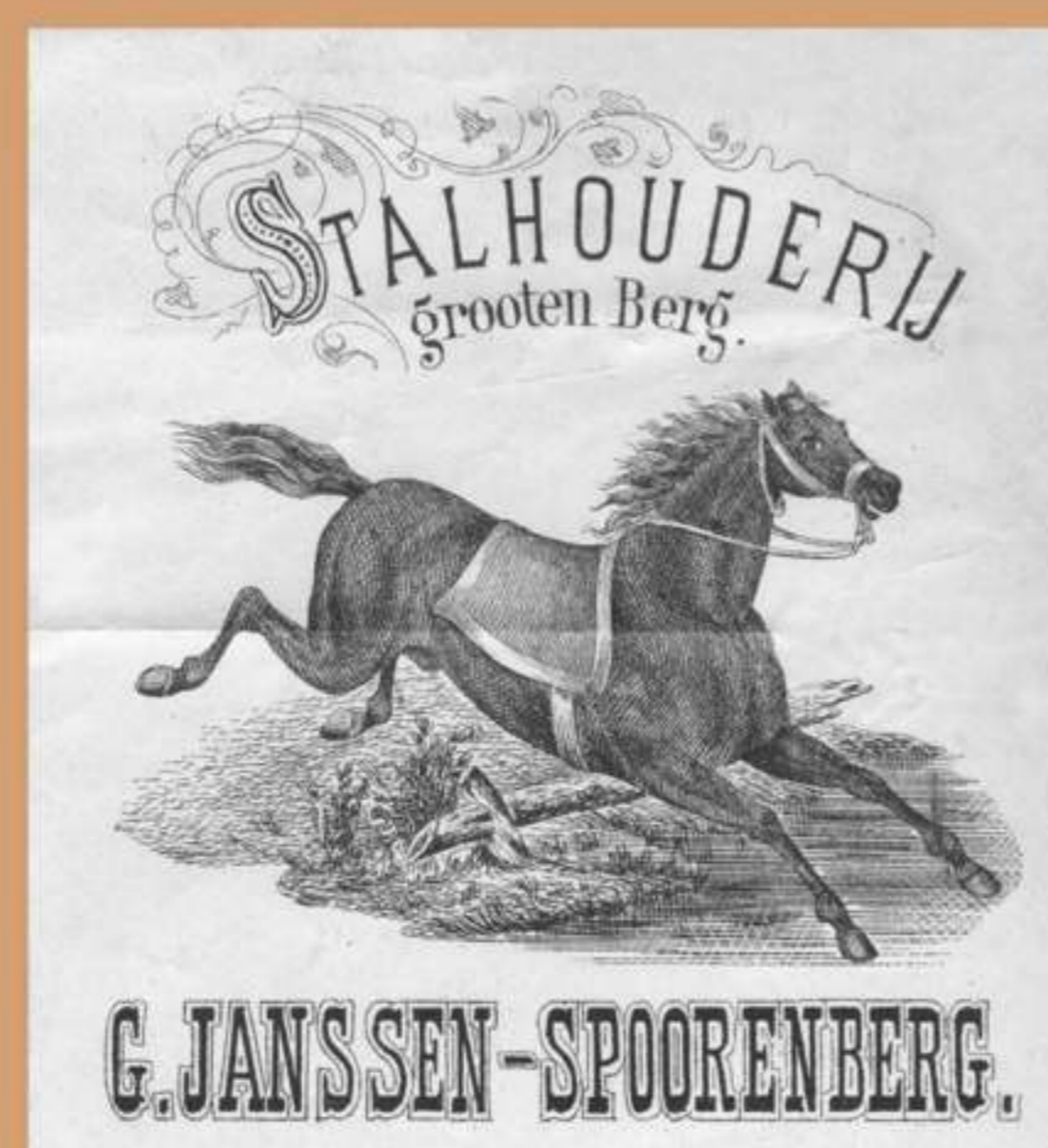
Diligence 1700 (postkoets)



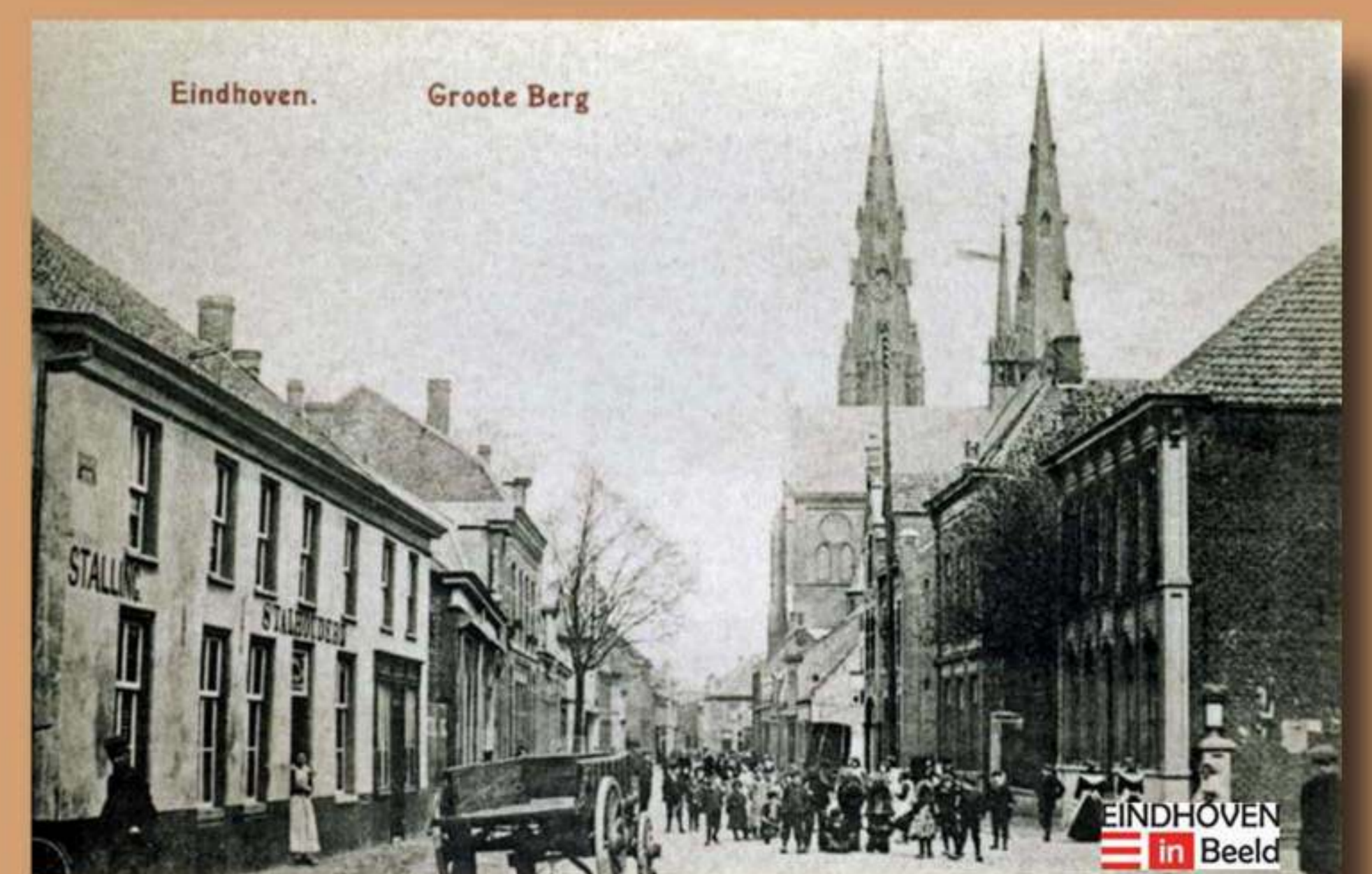
**Paardenkracht**  
 Vóór de ontwikkeling van de stoommachine en de verbrandingsmotor was men aangewezen op trekdieren, voornamelijk paarden. Personenvervoer per postkoets tussen verschillende plaatsen was veel voorkomend. Binnen grotere plaatsen kon men een koetsje huren om zich van het ene adres naar het andere te laten vervoeren. Deze vormen van vervoer kunnen beschouwd worden als voorlopers van de bus, respectievelijk de taxi.



NS-optocht 28-11-1953



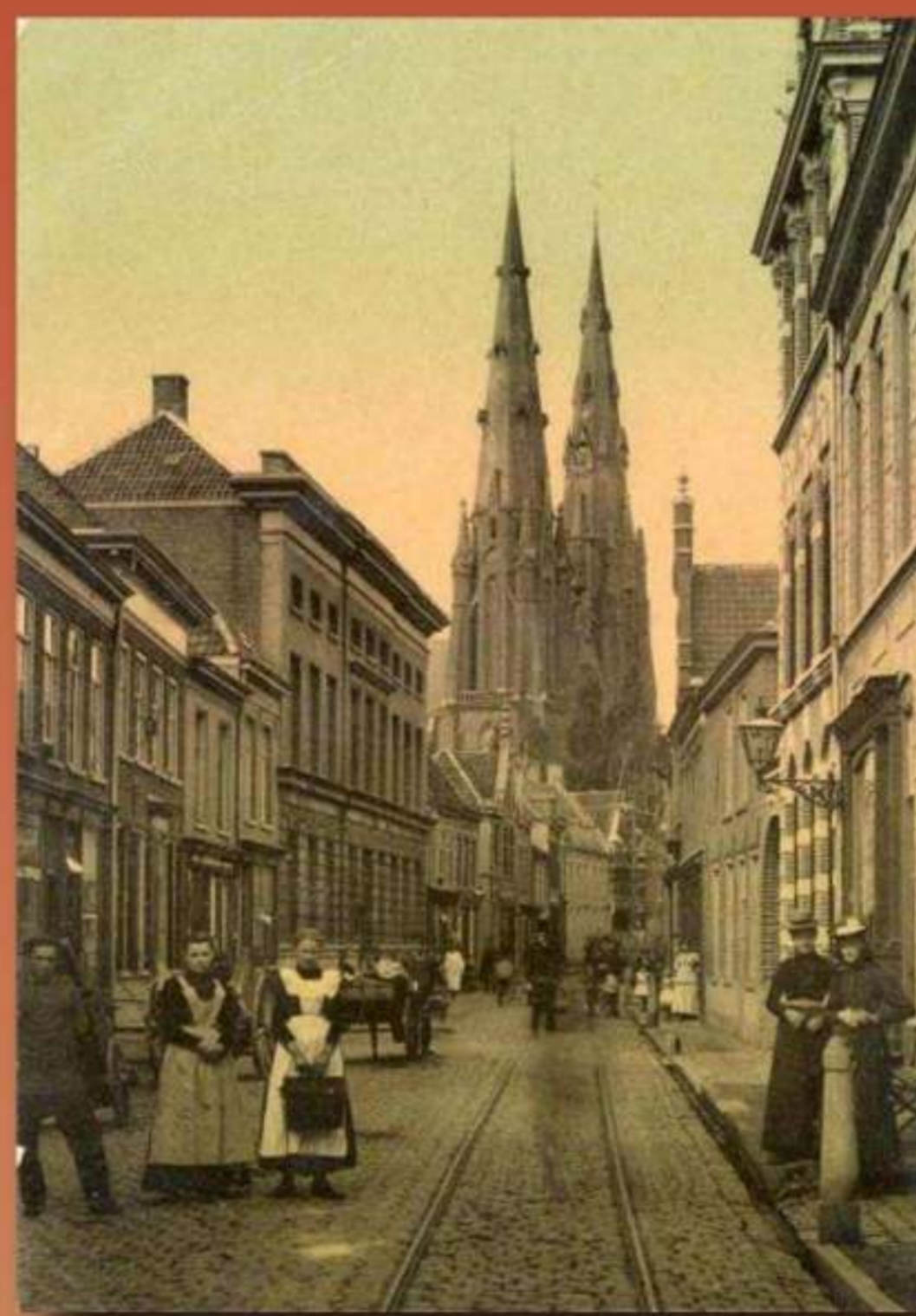
Stalhouderij G. Janssen-Spoorenberg 1899



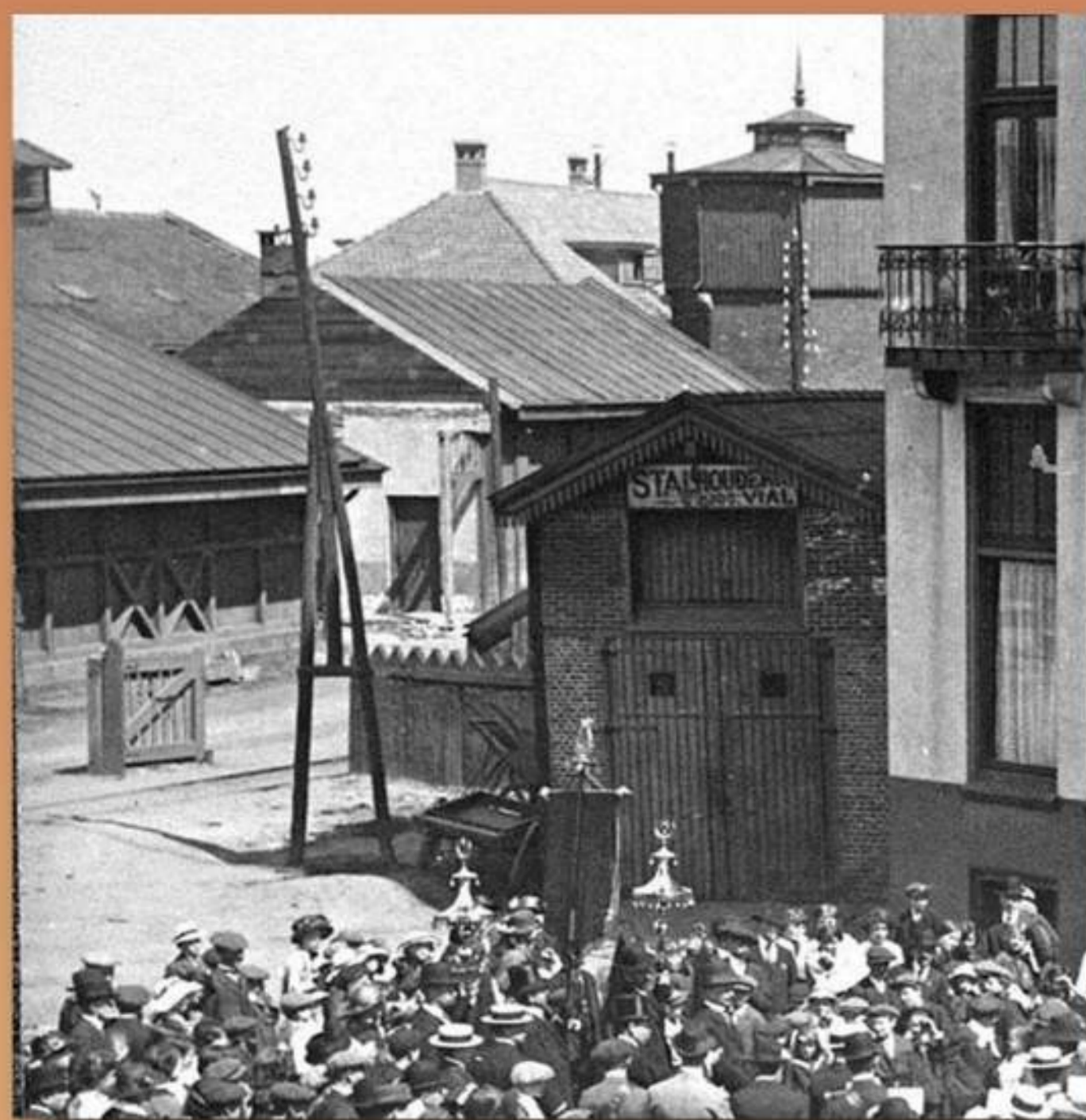
Stalhouderij G. Janssen-Spoorenberg 1899

# EINDHOVEN "CENTRAAL"

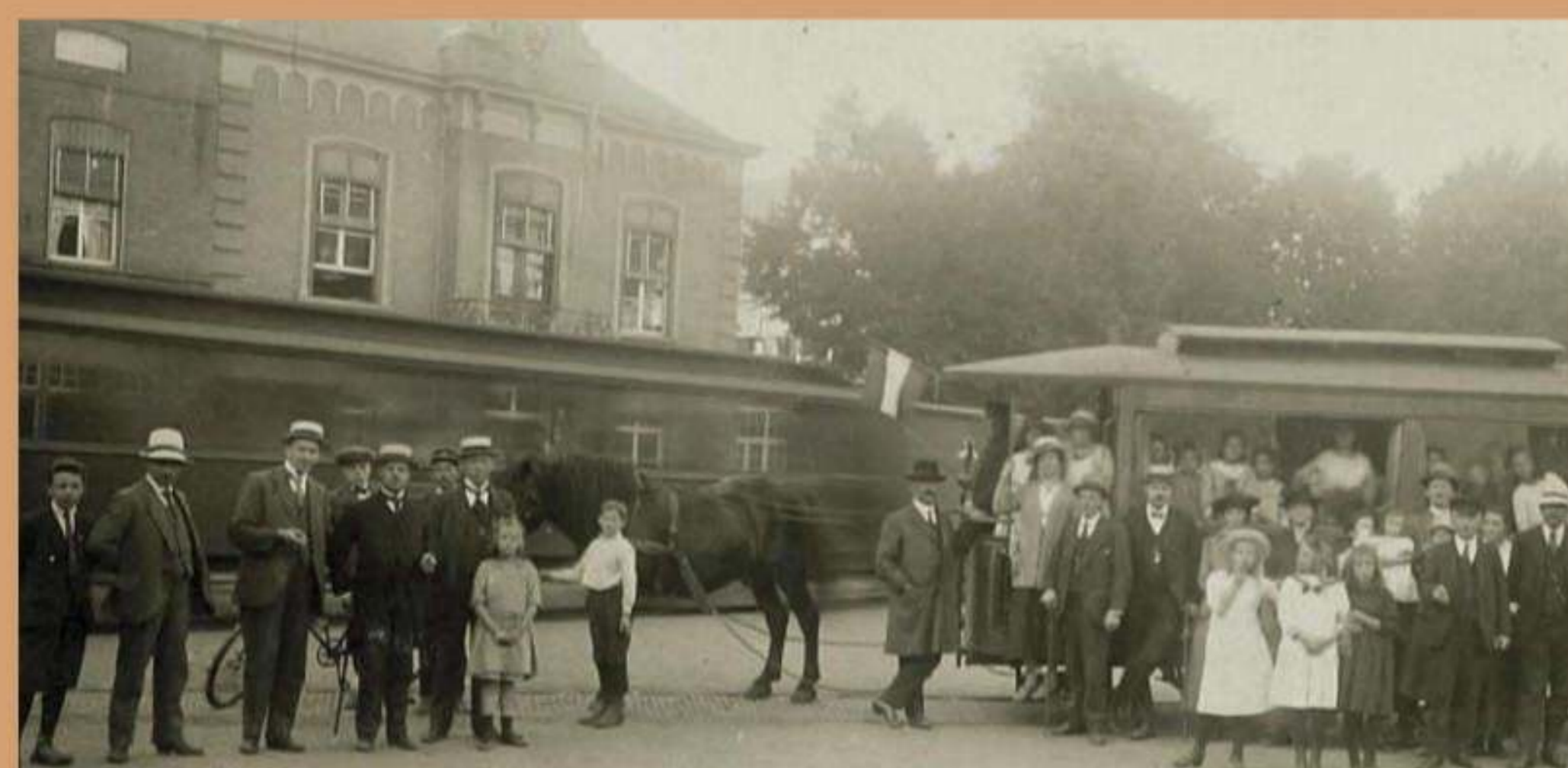
## Openbaar vervoer: paardentram



Links de remise van de paardentram van de TEG 1900



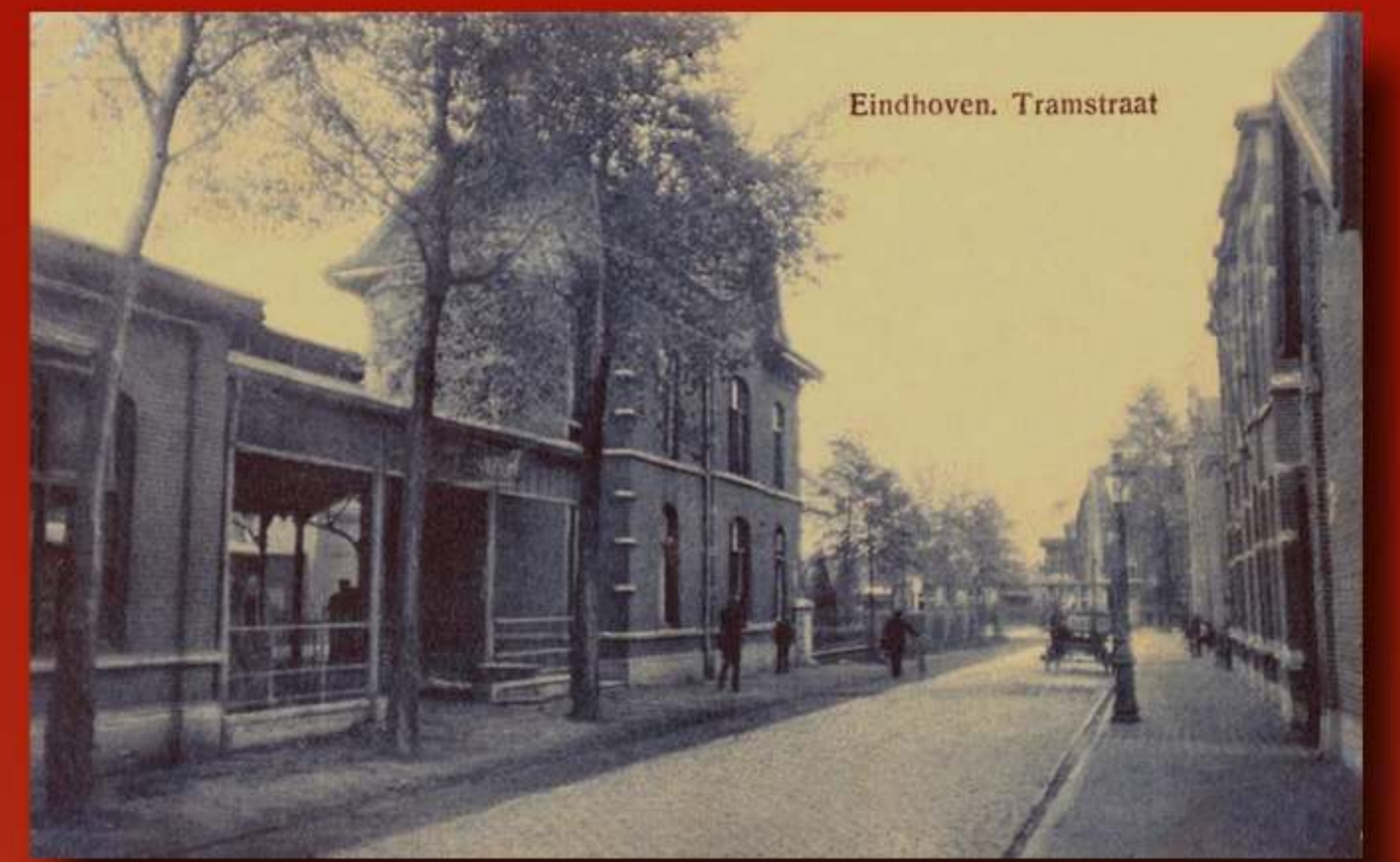
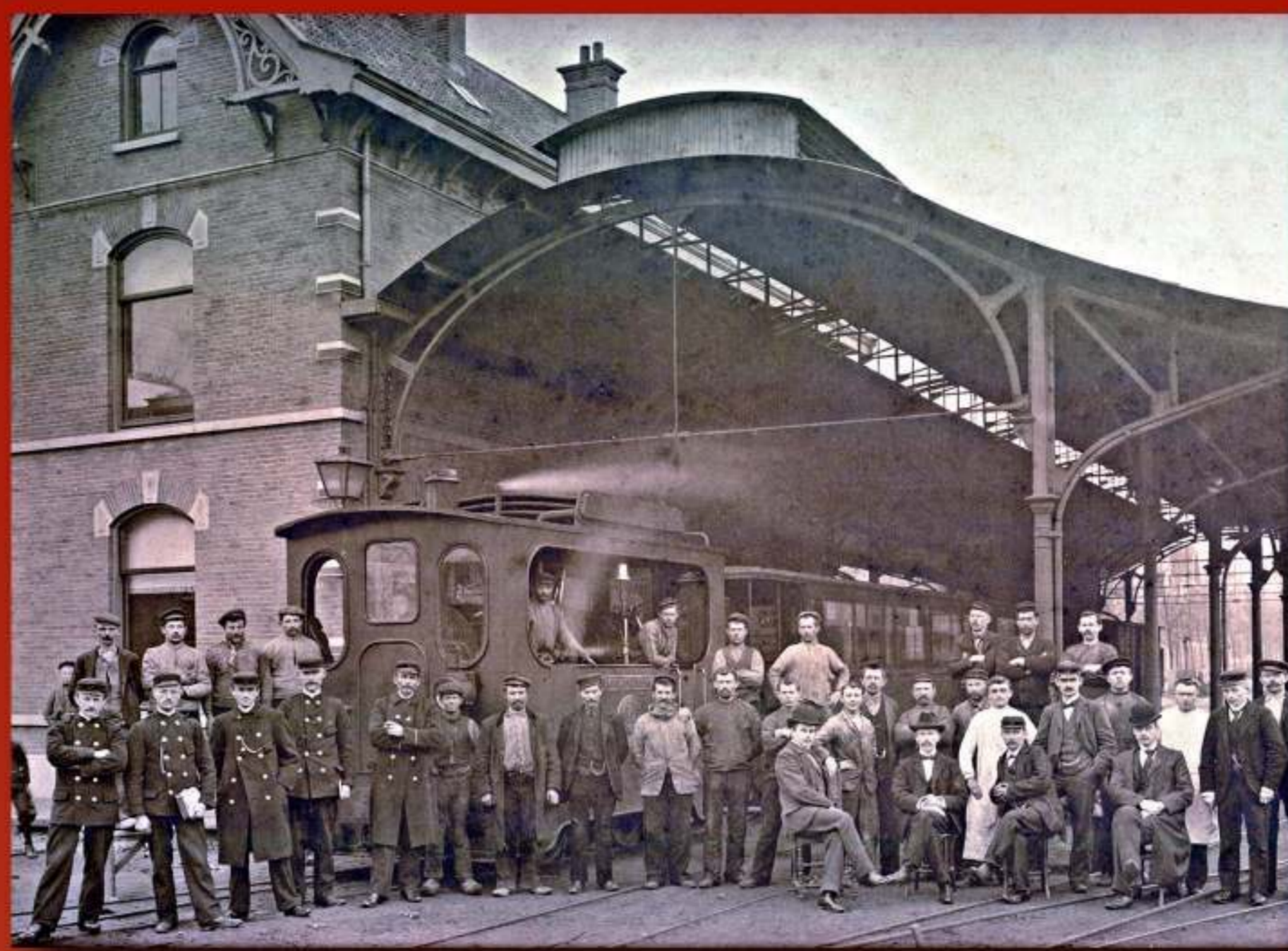
**Paardentram**  
 Een koets op rails werd comfortabeler geacht dan een slecht geveerde koets op hobbelige keien. Zo is het idee van de tram ontstaan.  
 De eerste paardentram in Nederland reed in 1864 in Den Haag. Al snel volgden andere steden, Eindhoven in 1888. De Eindhovense paardentram van Tramwegmaatschappij Eindhoven Geldrop (TEG) reed via het Stationsplein en het centrum naar de Geldropseweg. Aanvankelijk tot Geldrop, maar in 1907 werd de lijn doorgetrokken naar Heeze. Rond 1907 rijdt de laatste paardentram op dit traject en wordt overgestapt op de stoomtram.



De laatste rit van de paardentram naar Geldrop Heeze 1921

# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Openbaar vervoer: Tramstation



Personeel van de trammatschapij De Meierij

Kantoor en entree van het tramstation in de tramstraat



Tramstation met fraaie stationoverkapping 1897

Eindhoven Tramstation

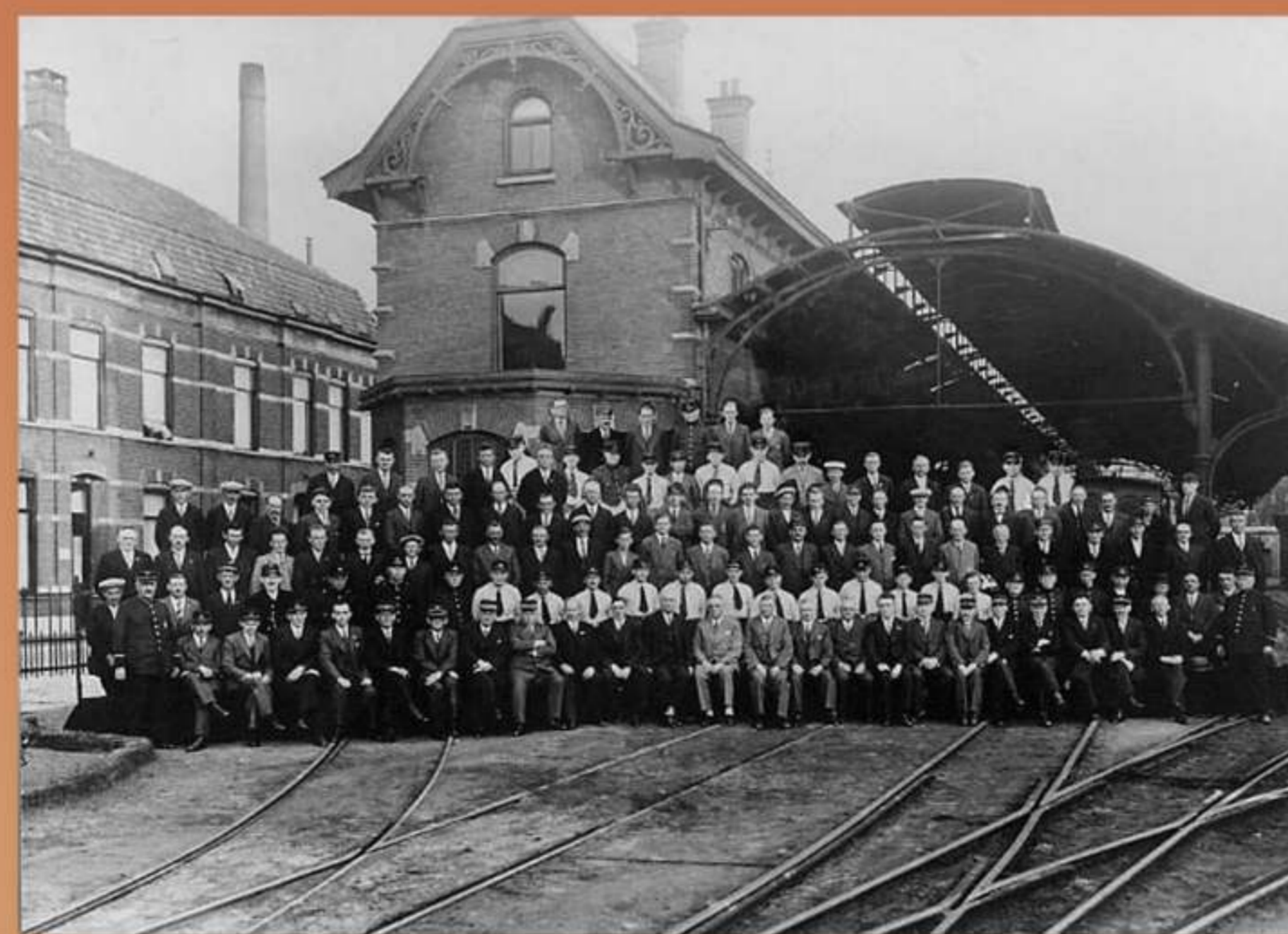
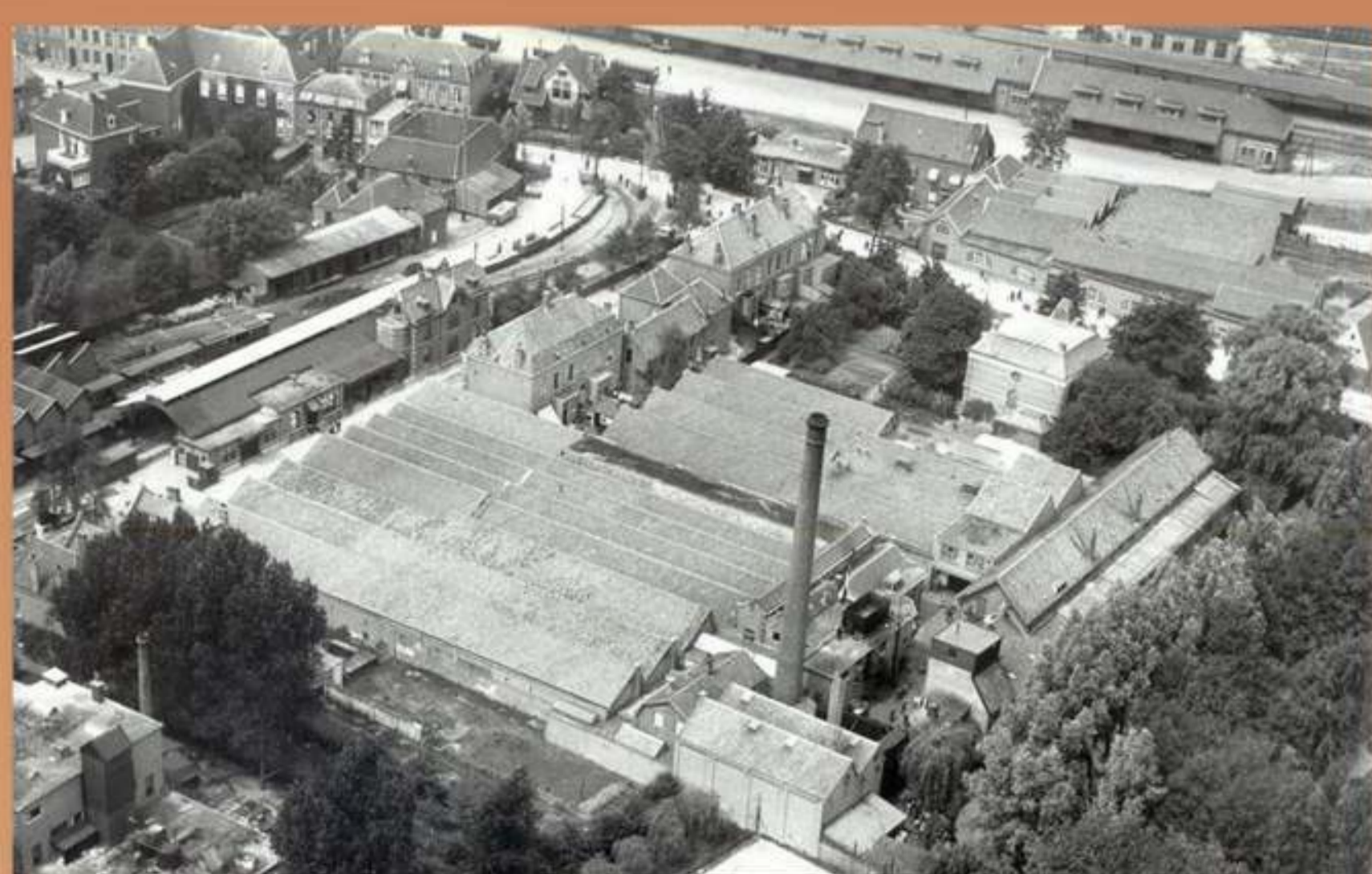
Tramstraat. EINDHOVEN.



**Stoomtram**  
 Ook voor de stoomtram had Den Haag in 1878 de primeur. Eindhoven volgde in 1897 met de lijn naar Reusel. Deze werd geëxploiteerd door de Tramwegmaatschappij de Meierij. Via de lijn worden zowel personen als goederen vervoerd. In 1935 stopt het bedrijf met personenvervoer, in 1937 ook met goederenvervoer. De Tramwegmaatschappij de Meierij is een jaar eerder opgegaan in de BBA (Brabantse Buurtpoorwegen en Autobusdiensten). In 1906 wordt op het traject Eindhoven -Geldrop de paardentram vervangen door de stoomtram. De lijn wordt dan ook doorgetrokken naar Heeze. De openstelling van de spoorverbinding Weert-Heeze-Geldrop-Eindhoven in 1913 maakt de stoomtramverbinding min of meer overbodig. In 1921 wordt de stoomtramverbinding beëindigd.

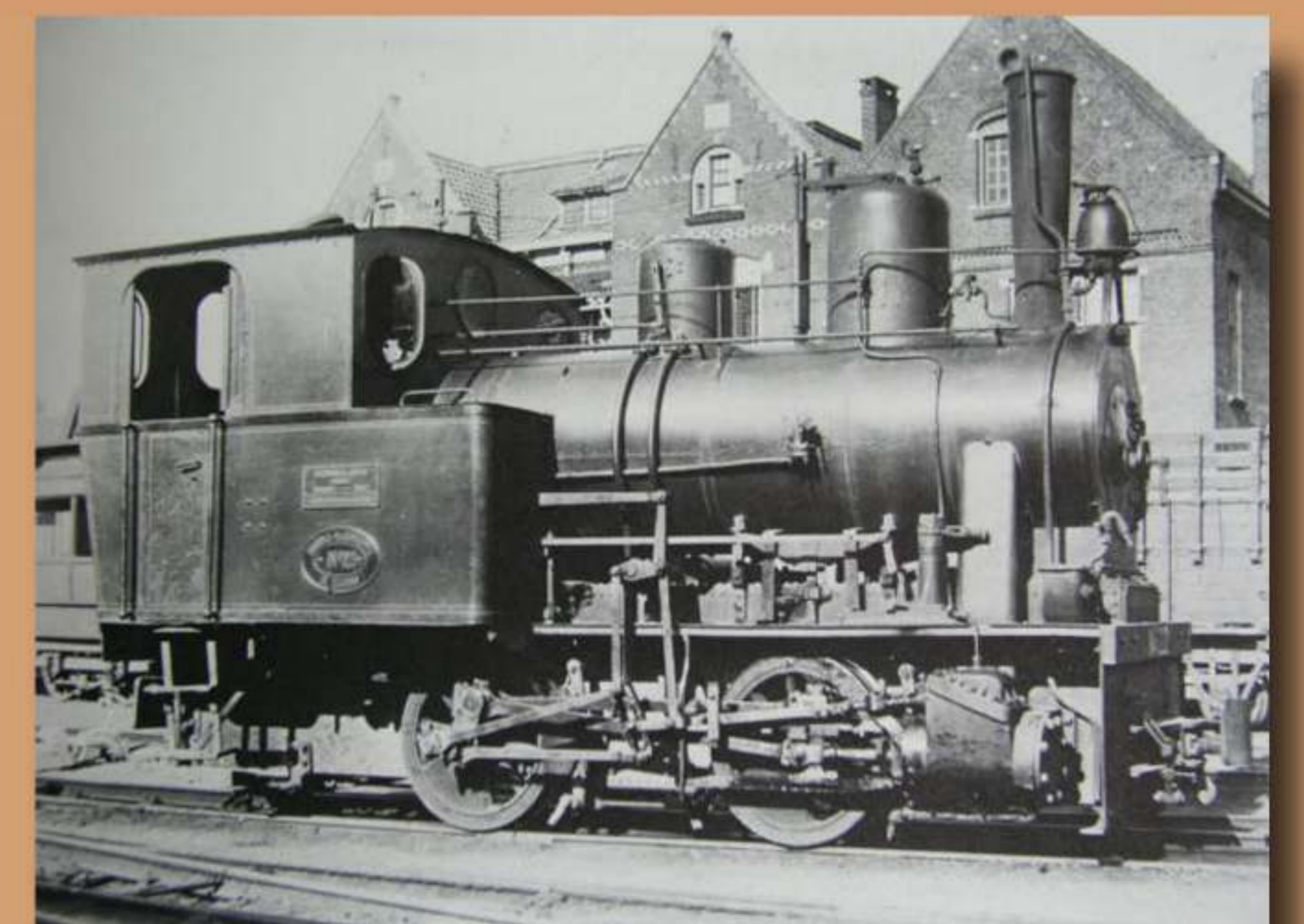


De Heer J. H. v.d. Broek, Directeur van de Stoomtram Mij. „De Meierij“ en eerste Directeur van de N.V. „B.B.A.“, in zijn werkkamer op het Hoofdkantoor der „Meierij“ te Eindhoven.



Personeel van De Meierij en de N.V. Brabantse Buurtpoorwegen en Autodienst BBA samengevoegd voor een groepsfoto 1934

De Meierij had in totaal 18 Backer & Rueb-locomotieven.



Backer & Rueb-locomotieven in de remise

Tramlocomotief merk Henschel 1902

# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Openbaar vervoer: tramvervoer



Emmasingel



Eindhoven — Philipsfabrieken



Villapark



Melkvervoer per tram Emmasingel

De splitsing: links naar Reusel, rechts naar St. Oedenrode.



Overweg Gagelstraat



Geldropseweg



Goederenkonvooi op de Kleine Berg 1930



De Boerenbond Boschdijk 1975



Boschdijk met Pauluskerk



Tramhalte Geldrop 1906



De tramhalte bij Bal van Gennip



Frankrijkstraat



Woenselschestraat 1930



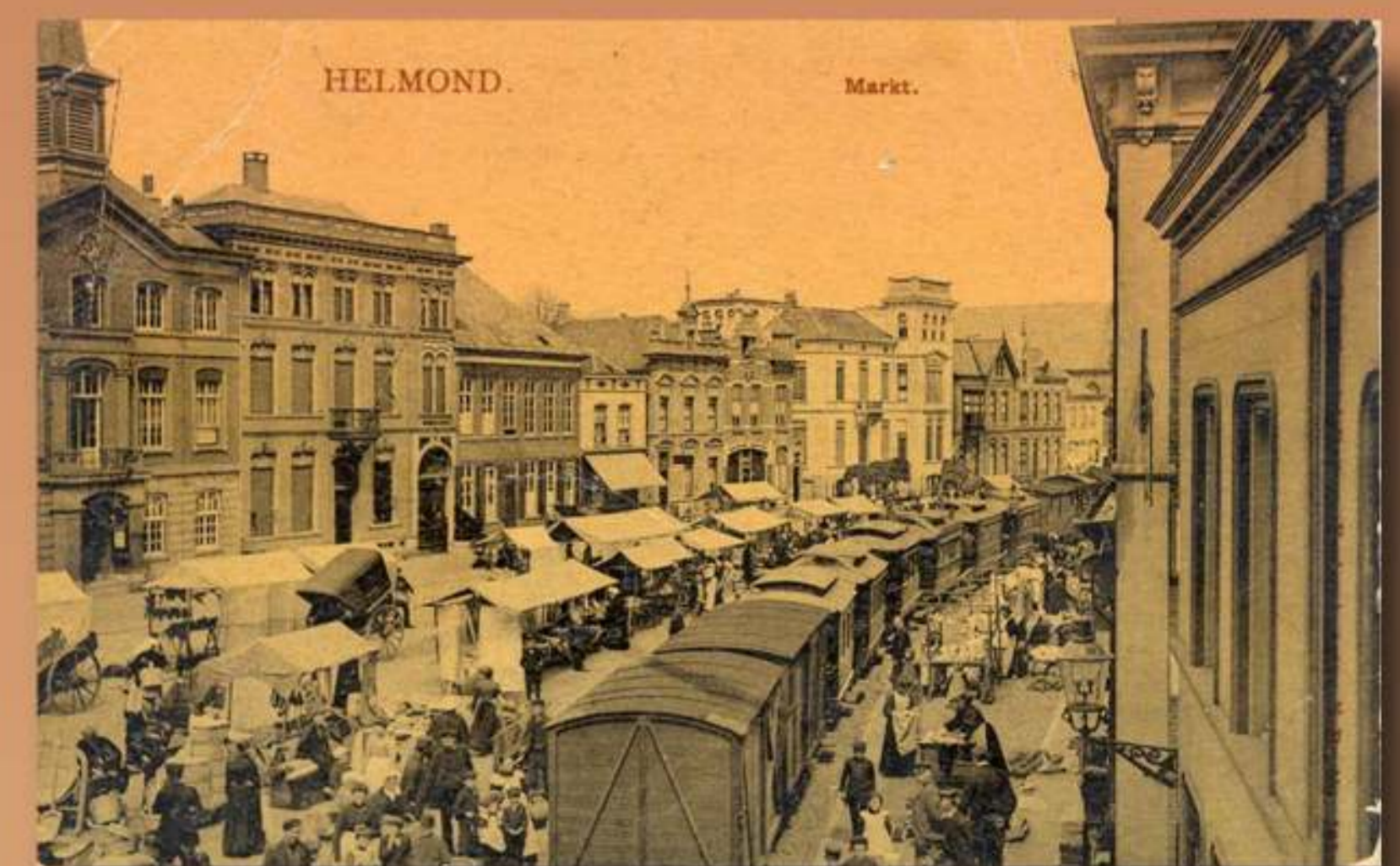
Geldrop



De tram rijdt hier Eersel binnen 1924



THEE & KOLONIALEHANDEL OPPERICHT 1844. ST. OEDENRODE HOLLAND



Helmond

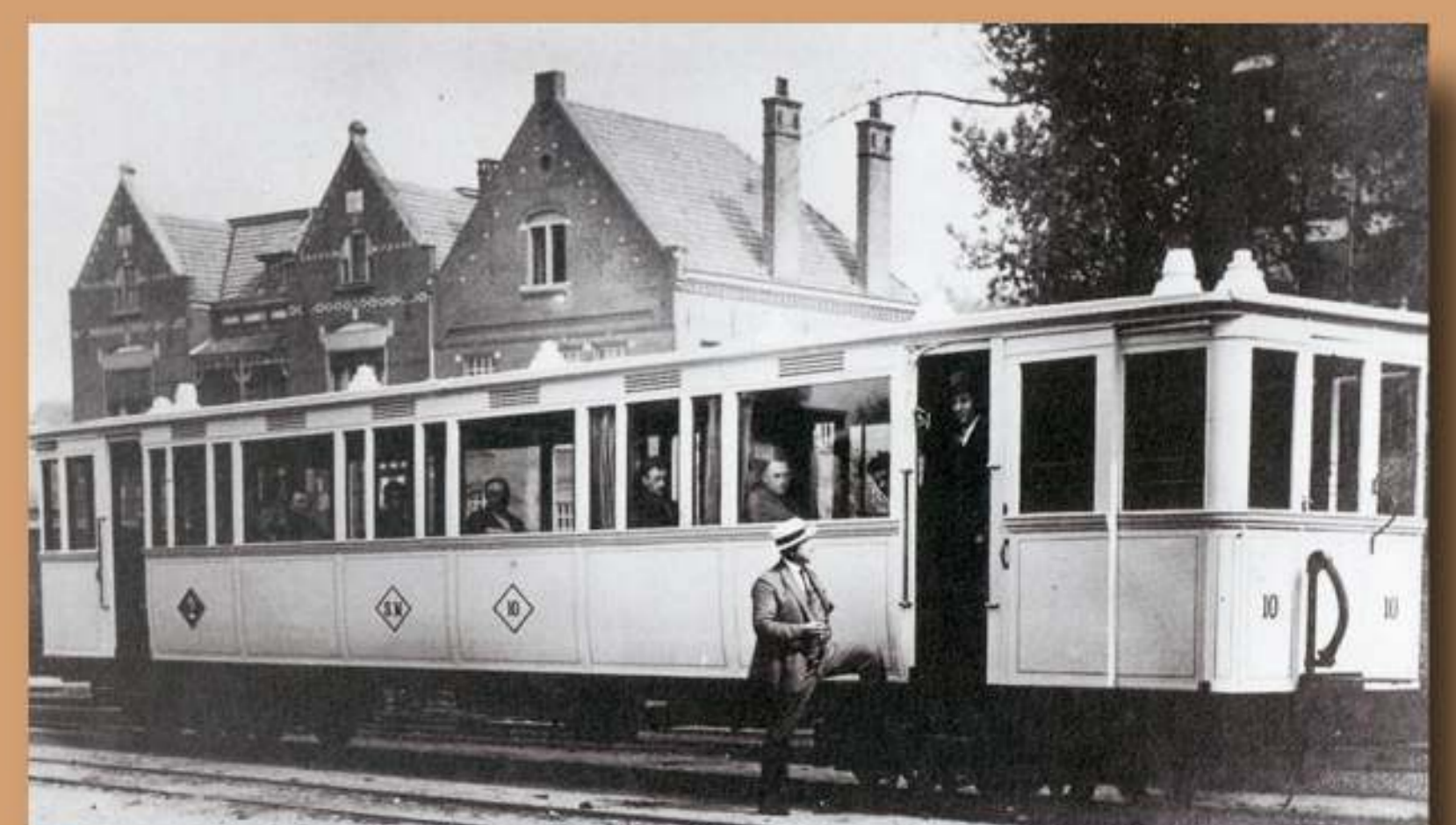


Tramgrensstation Reusel 1897

N.V. Tramweg Mij "De Meyerij" - Eindhoven		
	1e Klasse	
	BAGAGE	KIND
Gestel	Woonseel	Eindhoven 1
Blaarhem	Bokt	Haltweg 0 2
Zeeft	Son	Outdrop 3
N.Veldhoven	Nijsselt	Zangschicht 4
Veldhoven	St. Oedenrode	Hanze 5
Gerle	Haltweg	Makereinde 6
Wintre	Voght	Mierlo 7
Vossen	Baltzerant	Mierlo Hout 8
Hogeloo	Schilder	Helmond 9
Steenel	Schilder	Paelik 10
Eersel	Zilw. Duing	Beersdijk 11
Dalst	St. M. Gestel	Beek Lierop 12
Hapert	Duisenberg	Groenendijk 13
Bladel	Duisenberg	Asten 14
Reusel	Sluis O	15
Balg. grens	"	16
10	45	80 115 16
15	50	85 120 17
20	55	90 125 18
25	60	95 130 19
30	65	100 135 20
35	70	105 140 21
40	75	110 145 22
Overgangspunten:		
Geldrop	Reusel	Elsthoove 23
31	30	29 28 27 26 25 24

D. Eindhoven Belgische grens en omgekeerd.											
Tramnummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Eindhoven (Stat. Tram) V	650	910	1250	1615	1820	1910	2100				
Eindhoven (Station N.R.)	658	918	1258	1618	1823	1913	2103				
Gestel (Woonseel)	705	927	1248	1625	1837	1937	2137				
Zeeft	710	932	1253	1630	1842	1942	2142				
Meereldhoven	716	938	1260	1637	1849	1949	2149				
Veldhoven	723	945	1267	1644	1856	1956	2156				
Woonseel „de Lecht“	730	950	1270	1647	1859	1959	2159				
Steeft „de Heibloem“	735	955	1275	1650	1862	1962	2162				
Steeft	740	960	1280	1653	1865	1965	2165				
Forsel	747	967	1287	1660	1872	1972	2172				
Duisel	750	970	1290	1663	1875	1975	2175				
Hapert (Kull)	758	977	1297	1670	1882	1982	2182				
Hapert	801	1081	1351	1734	1943	2043	2243				
Bladel	808	1088	1358	1741	1950	2050	2250				
Bladel (Houtwiel)	815	1095	1365	1748	1957	2057	2257				
Reusel	820	1051	1411	1755	1965	2065	2265				
Reusel (Grens) A	820	1100	1420	1800	2015	2250					
Tramnummer	2	3	4	5	6	8	10	15			
Reusel (Grens) V	600	900	1220	1510	1820	1920	2116				
Reusel	606	910	1230	1520	1826	1926	2126				
Bladel (Houtwiel)	620	922	1242	1530	1839	1939	2137				
Hapert	627	930	1250	1540	1846	1946	2145				
Hapert (Kull)	631	934	1254	1544	1849	1949	2149				
Duisel	639	943	1263	1553	1857	1957	2157				
Reusel	644	948	1268	1558	1860	1960	2160				
Steeft	656	1001	1321	1611	1912	2012	2215				
Steeft „de Heibloem“	660	1005	1325	1615	1916	2016	2219				
Woonseel „de Lecht“	710	1015	1335	1625	1927	2027	2229				
Veldhoven	716	1021	1341	1631	1934	2034	2235				
Meereldhoven	723	1028	1348	1638	1941	2041	2243				
Zeeft	728	1033	1353	1643	1946	2046	2247				
Gestel (Woonseel)	734	1039	1359	1649	1952	2052	2253				
Eindhoven (Station N.R.)	742	1047	1367	1657	1960	2060	2261				
Eindhoven (Stat. Tram) A	745	1050	1370	1660	1963	2063	2265				

De tramlijnen stoppen bovendien op tijdstip vóór aan de door bordjes aangegeven stopplaatsen.



Motortram bij tramremise 1930

# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Openbaar vervoer: busstations



Bussen op de Markt



Eindhoven - Stationsplein



Eindhoven - Station



BBA Raiffeisenplein



Eindhoven - Stationsplein



Eindhoven - 18 Septemberplein



EINDHOVEN, Stationsplein met Postkantoor

**Autobussen.**  
 Vanaf 1881 ontstaan er in Brabant verschillende stoomtrammaatschappijen die interlokale diensten onderhouden. Als een zestal maatschappijen, waaronder De Meijerij in Eindhoven fuseert ontstaat de BBA, de Brabantse Buurtspoorwegen en Autobusdiensten. Het personenvervoer per tram stopt in 1937, in 1939 ook het goederenvervoer. Personenvervoer gaat vanaf dat moment uitsluitend per bus, goederen worden met vrachtwagens vervoerd. Na WO2 kost het enige tijd voordat de vervoerscapaciteit weer op sterkte is, maar in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw maakt busvervoer een grote bloei door. In grotere plaatsen zijn intussen ook stadsdiensten gevestigd. De toenemende welvaart en het daarmee gepaard gaande autoverkeer vanaf de jaren 70 brengt stads- en streekvervoer in problemen. Fusies en samenwerking zijn aan de orde van de dag. In 1977 wordt samenwerking met de Maatschappij Zuid-Ooster gezocht. Uiteindelijk zal maatschappij Hermes in Eindhoven het lokale busvervoer gaan uitvoeren.



# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Openbaar vervoer: de bus



Stadsautobusdienst Eindhoven



BBA,  
Brabantsche  
Buurtspoorwegen en  
Autodiensten



EMA,  
Eerste Meierijsche Autobedrijf



Zuidooster Autobusdiensten NV, vroeger geschreven  
als Zuid-Ooster



Phileas





# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Taxivervoer



De chauffeurs van de Veta Taxi-onderneming N.V. van Jacques van der Meulen, 1937



Taxistandplaats voor het tweede station, 1940

Veta Taxi op de Hoogstraat, 1948



In 1948 werden in de Eindhovense taxi's de eerste mobilifoons geïnstalleerd.



1956



Veta-taxi's, 1957



1949



De hoek Vestdijk-Parallelweg, met Carlton en taxibedrijf Honert & Zn: Hotax, 1951



Taxibedrijf Harry van Kempen

Het woord taxi is een afkorting van het Franse "Taximètre". Dit is weer verwant aan het Duitse "Taxameter", een huurkoets.

In 1905 reed in Amsterdam de eerste auto die met chauffeur gehuurd kon worden. De eerste taxivergunning in Amsterdam werd in 1909 uitgegeven en in 1934 werd de ATO (Algemene Taxi Onderneming) opgericht.

Andere steden waren al eerder gevolgd. Concurrentie tussen verschillende ondernemingen kwam regelmatig voor, soms uitmondend in vechtpartijen tussen chauffeurs.

Hotax is een van de oudste taxi-ondernemingen binnen Eindhoven. Van de geschiedenis van de verschillende taxibedrijven is niet veel bewaard gebleven.



Taxistandplaats van de Hotax achter hotel Royal, 1957



Taxibedrijf Harry van Kempen, Jan van Lieshoutstraat



Tijdens de oorlog werd er op gas gereden, vanwege de benzineschaarste, 1941



# EINDHOVEN "CENTRAAL"

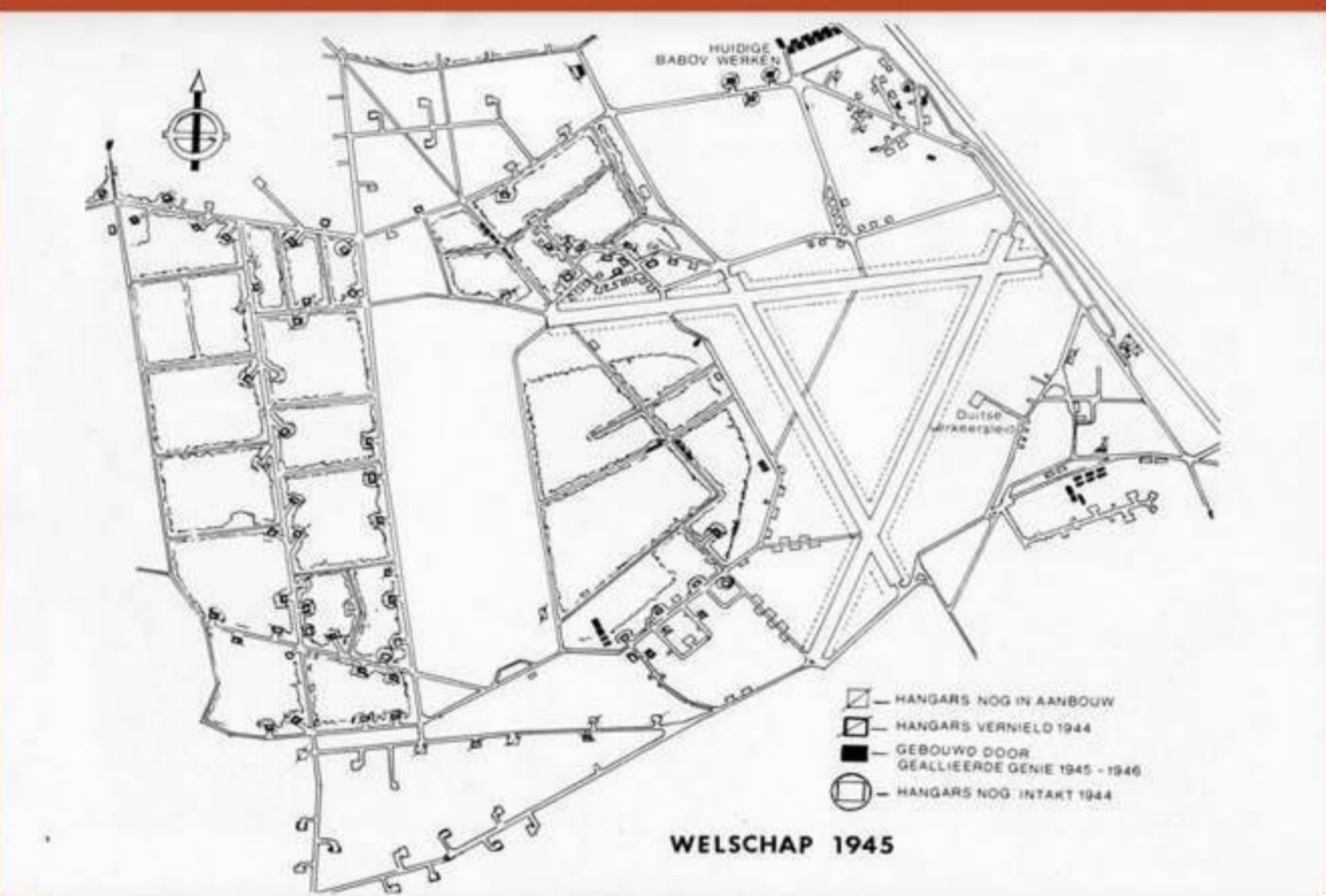
## Openbaar vervoer: vliegveld Welschap



Openingsdag Welschap 1932



Openingsdag Welschap 1932



Spottersplaats aan de overkant van het Beatrixkanaal

Eindhoven in het wereldvliegverkeer! Zaterdag 10 Sept. Officiële opening van den Gemeentelijken Luchthaven. 63 H.A. groot! 900 M. bij 700 M! Gelegen in 5'trip! Schitterend terrein. Schitterende omgeving! De K.L.M. met dezelfde Fokkers die dagelijks gaan naar Londen-Parijs-Berlin. Met een A'dam-Batavia machine. Met haar vermaarde pilooten Evert van Dijk, Gellistendorffer, ca. K.L.M. Pleziervluchten à f6,-! Allez Brabant! Vliegt in de comfortabele Fokkers der K.L.M. Ziet vanuit de lucht Uw eigen woonplaats, Uw eigen erf, Uw eigen huis. De geheele vloot der Rotterdamse Aero Club. Twentsche Aero club. Neerlandi eerste particuliere vliegers. De sângmakers van allen-door-de-lucht Pandermachines, Kooihoven etc.

De Nationale Luchtvaart school met de 4 exellente instructeurs, Schmidt Grans, Postma, De Mul, Willy van Graf! Ze demonstreeren de Iervlucht! Ze leeren U vliegen. En ze vertoonen de Hooge school der superbe aviatische acrobatiek.

Vliegende vrouwen! Fraulein Liel Bach! Duitsland's beste kunstvliegerin. Winnares Zürich 1932. Fraulein Bach op Siemens-Klemm! Eerst stunts. Daarna Amerikaansch luchtrennen tegen den Duitschen specialist Fluglehrer Jakob Miltgen.

De D-trein in de lucht. Vliegen-zonder-motor door de Münsteraner Werno Weichelt en Rudo Merichadt. Het motorlooze 18 M. breede Cassel-Zweefvliegtuig opgetrokken door een motorplane. Loshaakt op 1000 M. hoogte, daarna geruschlooze cirkelvucht met landing vlak voor de tribunes. En bovendien nog de Autogiro van den Spaanschen Markias de la Cierva te Londen. De kolossale attractie begeerd door metropol-aerodroms, doch aangeworven voor Eindhoven met de la Cierva's sympathie voor de opening van den Zuid-Nederlandschen luchthaven. De Auto-Giro van de la Cierva. Het vliegtuig met de molenwieken. Vrijwel horizontale start! Vrijwel horizontale landing! Een nieuwe phase van de aviatick.

**OPENING VLEGVELD EINDHOVEN 10 TOT MET 18 SEPTEMBER**

Bezoekt de Vliegweek Eindhoven. Iederen middag een pracht-program. Ziet de laatste wonderen der aviatick. De machines staan vlak vóór U! De start- en landings-piste der luchtreizigers! De jump der kunst-vliegers! Het attractie-luchttoernooi der piloten. Ge zult het zien: Vliegen is geen kwestie meer van dârf, vliegen is een kwestie van begeerte. Zien vliegen, doet vliegen!

*'n pracht-evenement!*

Winkelhab K.L.M. almede etreke en parkerkeuzen in Voorrekkoo van 1 sept. bij de K.L.M.-aanstalt: Eindhoven: Kool: Wijk 44, Tel. 2321, Tiltburg: M. Th. J. Wassing, Willelm B. Kruat 75, Tel. 823, Breda: Van den Bary & Co., Nv. Glanvakenstr. 43, Tel. 48; 's-Hertogenbosch: G. van der Waayen, Prinsstr. 12, Tel. 1450, Venlo: J. T. Janssen, Prinsstr. Tel. 46. Entree Voorrekkoo: Garantieveerd f. 2,40; Paddock f. 1,40; Promenade f. 0,65; Entree te reizenveerkoo: Garantieveerd f. 2,30; Paddock f. 1,30; Promenade f. 0,55. Kinderen tot 13 jaar onder geleide alreke lopende Promenade f. 0,25; Zijn kinderen onder geleide dan vander extra-bekende ook lossege tot 0,15 reiserveerd sed. en Paddock. Werkloosege op veekege haat 0,25. Gewoone verlokken met vroege en vroege f. 0,40; Parkreukerkege auto's f. 0,75; Voorrekkoo f. 0,50; Rijwielrekege motorrekege 0,10. Alle kanten met liberale veege bekende. Het vliegveld is geteeked te 1930, 6,5 km. veege v. Hartelkoochaven, Rotterdamrekege veege U gemakkelik oek goedege west. Openes der loketten 1 uur. Adviesge demonstratie 2,45 uur. vliechten K.L.M. vanaf 1 u. Tot veegekooing van stapskege te het reidrekege, parkerkeuzen in Voorrekkoo te kooprekege voor R.H. Automobillisen.



Opening verkeerstorengebouw Welschap 1935

### Luchthaven Welschap - Luchtmachtbasis Welschap

In 1932 word bij Zeelst een grasbaan aangelegd ten behoeve van de Noord-Brabantse Aero Club (NBAC), waarvan Frits Philips een van de enthousiaste leden was. In 1934 wordt de verbinding Eindhoven-Rotterdam-Amsterdam en ook de verbinding Eindhoven-Twente-Groningen geopend. In 1939 wordt in het kader van de mobilisatie Welschap gevorderd voor militaire doeleinden. Tussen 1940 en 1944 wordt door de Duitse bezetter het vliegveld (dat dan Fliogerhorst heet) verschillende malen uitgebreid. Na de oorlog worden er Engelse en Amerikaanse squadrons gestationeerd en in 1952 wordt Welschap een militair vliegveld. De burgerluchtvaart blijft medegebruiker.



Fokker F27 Friendship Welschap Eindhoven 314 sqn

**10 t.m. 18 SEPTEMBER**  
**OPENING SCHITTEREND VLEGVELD**  
**"EINDHOVEN"**

Eén grote groene reuze weide, 63 H.A. 900 bij 700 M! Nationale en Internationale luchtkrachten. - 'n Pracht-evenement. - Bezoekt deze vliegweek, de mooiste ooit in Nederland.



Fokker F27 Friendship Philips Welschap Eindhoven



Bezoek van koning Olav V van Noorwegen in 1964, overzicht van de aankomst op vliegveld Welschap

# EINDHOVEN "CENTRAAL"

## Openbaar vervoer: Eindhoven Airport



De oude en de nieuwe terminal naast elkaar



Platform Eindhoven Airport



Overzicht oude hal en terminal Eindhoven Airport



Terminal Eindhoven Airport



Panoramaterras van het vliegveld.



Philips Vliegdiens



Vliegtuigen Philips Vliegdiens



Start- en landingsbaan



Dit beeld staat voor de terminal op Eindhoven Airport

### Eindhoven Airport.

Rond 1980 wordt in Den Haag beslist over de toekomst van de luchthaven. Naast het militaire gedeelte (Welschap) wordt het burgerluchtvaartdeel verder ontwikkeld. Eindhoven Airport is hiermee een feit. In 1984 wordt Eindhoven Airport officieel geopend door prins Claus. In de daaropvolgende jaren groeit Eindhoven Airport stormachtig. Ryan Air start een reguliere verbinding met Stansted, en andere bestemmingen volgen. Ook andere maatschappijen gaan vliegen vanaf Eindhoven Airport. Momenteel wordt er gevlogen op ongeveer 100 bestemmingen. Per jaar maakt bijna een half miljoen reizigers gebruik van Eindhoven Airport.



Overzicht Eindhoven Airport en het militaire platform.



Terminal Eindhoven Airport incheckbalies



Aankomsthal en vertrekhal Eindhoven Airport



**Jan Antonius  
Van Gijzel**



**Geboren**

9 februari 1912  
te Cromvoirt

**Overleden**

15 december 1998

**Datum uitreiking**

22 januari 1980

# Jan van Gijzel

Van Gijzel was correspondent bij dagblad Het Vrije Volk van 1963 tot zijn pensionering. Van Gijzel werd geboren in Cromvoirt. Dat weerhield hem er niet van om zichzelf als rasechte Eindhovenenaar te zien, of te gedragen.

De eerlijke en hartelijke Van Gijzel had zich op veel maatschappelijke terreinen ingezet, iets wat min of meer een gegeven is van de ereburgers.

Van Gijzel nam vele functies op zich, allen van bestuurlijke aard. Vooral in de sportwereld was hij actief. Tussen 1940 en 1956 had Van Gijzel verschillende bestuursfuncties bij de KNKV (Koninklijk Nederlands Korfbalverbond).

Hij was ook medeoprichter en later ook secretaris van Zwemvereniging 'De Watervrienden', secretaris van de Zuidelijke Sportpers, bestuurslid en voorzitter van de Eindhovense Persclub, medeoprichter en bestuurslid van de Eindhovense Sportraad en lid van verscheidene burgerijcommissies zoals '60 jaar Philips' en 'Nieuwe stadhuis van Eindhoven'.

Van Gijzel was bovendien ook bestuurslid van de Stichting Zuid-Nederlandse Ontmoeting. Het doel van deze stichting was om de contacten tussen Zuid-Nederland en België te verbeteren.

Daarnaast was hij vele jaren nauw betrokken bij de activiteiten ter herdenking van de bevrijding van Eindhoven. Ook van de Eindhovense feesten moet de Cromvoirter het hebben: hij was lid en medeoprichter van carnavalsvereniging De Hoveniers.

Jarenlang vervulde hij de rol van Sinterklaas op de Nutsschool St. Norbertuslaan en samen met pater Mijnsbergen (wie ook ereburger is) ging hij geld inzamelen voor het Ritahuis en het Labrehuis.

Als hij in 1980 als journalist met pensioen gaat, krijgt Van Gijzel, de vader van huidig burgemeester Rob van Gijzel, het ereteken van de stad Eindhoven.