

# Oorsprong en ontwikkeling van een West-Brabants spoorwegknooppunt (1840-1910)

## INLEIDING

Al sinds de opkomst van het toerisme per trein staat Roosendaal in reisgidsen en atlassen bekend als grensstation en spoorwegknooppunt. De vroeger aan het grensstation aanwezig zijnde douanefaciliteiten vormden uitstekende voorwaarden voor de vestiging van verschillende expeditie- en vervoersbedrijven te Roosendaal. Dat Roosendaal uitgegroeid is tot een 'spoorstad' (een status, die het overigens zichzelf pas in de laatste decennia heeft aangemeten), heeft de plaats uitsluitend te danken aan min of meer toevallige omstandigheden. Waarom werd nu juist Roosendaal gekozen als grensstation en spoorwegknooppunt en waarom groeide het baanvak Antwerpen – Roosendaal uit

Netkaart spoorwegen in België en Nederland, 1-1-1873 (Tekening M.C.J. Broos)

HIJSM = Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij

NRS = Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij

SS = Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen

AM = Aken-Maastrichtsche Spoorweg-Maatschappij

AR = Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam

NB(q) = Société Anonyme des chemins de fer du Nord de la Belgique

LT = Société Anonyme du chemin de fer de Turnhout

EST = Société Anonyme des chemins de fer de l'Est Belge

ESM = Société Anonyme des chemins de fer de l'Entre Sambre et Meuse

EB = chemins de fer de l'Etat Belge

tot de belangrijkste spoorwegverbinding tussen België en Nederland, terwijl daarentegen het baanvak Turnhout – Tilburg altijd een noodlijdend bestaan heeft gekend? In onderstaande literatuurstudie wil ik trachten deze vragen te beantwoorden.

## INTERNATIONALE ONTWIKKELINGEN (1840-1850)<sup>1</sup>

Na de Afscheiding van België in 1830 was er een sfeer van wederzijds wantrouwen tussen de beide landsdelen ontstaan. Om de nationale economie van de nieuwe staat te stimuleren maakte het Belgische parlement de aanleg van een bescheiden net van spoorwegen mogelijk ter verbinding van (Antwerpen en) Mechelen als centrum van het land met Frankrijk, Duitsland en Engeland (via Oostende). Wegens de gespannen politieke toestand tussen Nederland en België kon het vervoer van goederen vanuit Antwerpen naar het Duitse achterland langs de Hollandse binnenwateren niet langer worden gewaarborgd. De Belgen moesten dus wel zoeken naar een alternatief in de vorm van een spoorwegverbinding over het eigen grondgebied naar Duitsland.

In de jaren van het Koninkrijk der Nederlanden onder Willem I behoorde het traject Antwerpen – Rotterdam tot één van de drukste handelsroutes in Europa. Tussen de beide havensteden waren dagelijkse bootdiensten (langs Kreekrak, Eendracht en Volkerak) ingelegd, terwijl de

veerdienst tussen Moerdijk en Willemsdorp als de verbindende schakel in de route over land via Breda fungeerde. Het vervoer van goederen vanuit België en Frankrijk over Antwerpen en Rotterdam langs de Hollandse rivieren naar Rheine, Bremen en Hamburg leverde destijds zulke hoge opbrengsten op, dat zelfs het inzetten van dure stoomschepen op bepaalde gedeelten was gerechtvaardigd. Ook de straatweg van Antwerpen over Breda en Den Bosch naar Nijmegen en Arnhem was al sinds de tijd van koning Lodewijk Napoleon van groot belang in de verbinding over land tussen enerzijds België en Frankrijk, en anderzijds het noordwesten van Duitsland. Het had dus voor de hand gelegen langs deze route een spoorwegverbinding aan te leggen.

Rond 1840 was zo'n spoorwegverbinding tussen Antwerpen en Duitsland langs de kortste weg, dus over Noord-Brabant of Limburg, echter volstrekt onbespreekbaar. In 1843 dienden F. Sano en J.A. Visers een plan in tot de aanleg van een spoorwegverbinding van Antwerpen over Breda en Tilburg naar Den Bosch (inclusief een optie voor een verlenging naar Nijmegen en Arnhem) met een zijtak van Breda naar Moerdijk (inclusief een optie voor een verlenging naar Rotterdam). Dat werd na langdurig overleg tussen de verschillende departementen van de hand gewezen.

Het Ministerie van Oorlog eiste uit vrees voor een militaire aanval uit België zodanig kostbare voorzieningen rond de ves-

ting Breda, dat Binnenlandse Zaken genoodzaakt was af te zien van elke verdere medewerking aan de concessieaanvraag. Men moest vervolgens in Nederland met lede ogen toezien, hoe in België de snel in betekenis toenemende havenstad Antwerpen al in datzelfde jaar een spoorwegverbinding kreeg met Duitsland over Luik en Aken. De lijn Antwerpen – Mechelen – Leuven – Luik – Aken (– Keulen) van de 'chemins de fer de l'Etat Belge' (EB) met een totale lengte van 248 kilometer kwam in oktober 1843 als de eerste grensoverschrijdende spoorwegverbinding ter wereld volledig voor het reizigers- en goederenvervoer in gebruik. Vrijwel vanaf het begin van de exploitatie kwamen er echter uit handelskringen allerlei klachten over deze verbinding. Niet alleen de aanleg van de verbinding in de buurt van Luik en Aken<sup>2</sup> was een kostbare zaak geweest, maar ook de exploitatie leverde allerlei ongemakken op bij het grote vervoersaanbod uit de Antwerpse haven. De verbinding betekende daarnaast ook een flinke omweg voor een groot deel van het goederenvervoer, met name dat in de richting van het noordwesten van Duitsland.

Rond 1845 zagen Antwerpse handelskringen als de meest gewenste oplossing voor deze problemen de bouw van een tweede lijn, die de EB door concurrentie tot meer dienstbetoon zou nopen. Twee mogelijkheden stonden daarbij open. Enerzijds kon men gebruik maken van het recht op een 'corridor-verbinding' door Nederlands Limburg, dat in 1839 bij de



Briefhoofd in reliëfdruk van de spoorwegmaatschappij van Antwerpen naar Rotterdam (AR), 1854 (Foto M.C.J. Broos)

officiële afscheiding van het Koninkrijk der Nederlanden was afgedwongen. Anderzijds kon men trachten om nagenoeg geheel over Nederlands grondgebied een uitweg in de richting van het Duitse achterland te zoeken. Beide mogelijkheden lagen zeer gevoelig bij de landsbesturen. De Belgische regering stond lange tijd afwijzend tegenover het eerstgenoemde plan, omdat haar lijn van de EB rendabel moest blijven. De Nederlandse regering zag in het algemeen in iedere lijn die van het zuidwesten naar het noordoosten liep een bevoordeling van de havenstad Antwerpen ten koste van Rotterdam en de eigen handel op het Duitse achterland. Ondanks de terughoudendheid van de beide regeringen ontbrak het echter niet aan particulier initiatief. In 1845 kwam de Belg Louis Gihoul voor het eerst met een concessieaanvraag voor een spoorwegverbinding van Antwerpen naar Rotterdam. Ook in 1845 verzocht de 'Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij' (NRS), die toen nog alleen de verbinding Amsterdam (Weesperpoort) – Utrecht – Arnhem ex-

ploiteerde, om een optie voor een lijn van Utrecht over Breda naar Antwerpen. In 1846 kreeg de firma Dronkers & Co een concessie voor de lijn Vlissingen – Roosendaal – Den Bosch – Venlo – Maas-tricht. Alle plannen kwamen evenwel wegens geldgebrek niet tot uitvoering.

---

#### DE AANZET TOT EEN GRENSOVERSCHRIJDENDE SPOORWEGVERBINDING<sup>3</sup>

Vanaf 1848 groeide tussen Nederland en België enige toenadering. De politieke ontwikkelingen in Frankrijk tijdens het omverwerpen van het koninklijk gezag deden in beide landen vrees voor herhaling van de gebeurtenissen van 1795 ontstaan. Ten aanzien van een internationale spoorwegverbinding kwam het eerste initiatief van Nederlandse zijde. In 1850 werd de Belgische regering voorzichtig gepolst, of daar soms belangstelling bestond voor een grensoverschrijdende verbinding. Uiteraard was dit niet tegen dovemansoren gezegd. Nu de noorderburen

zo'n tolerante opstelling aan de dag legden, was immers het klimaat gunstig geworden voor de ontwikkeling van een verbinding met het Duitse achterland over Nederlands grondgebied. Toch achtte de Nederlandse regering uitsluitend een verbinding in de richting van Rotterdam bespreekbaar.

Indien het vervoer vanuit Antwerpen over Rotterdam zou gaan, was dit zeker in het voordeel van de Nederlandse havenstad. Een lijn over Breda en Den Bosch of over Nederlands Limburg naar Duitsland zou de belangen van de Rotterdamse haven maar al te veel schaden. Ongetwijfeld speelde de moeilijke bereikbaarheid van de Rotterdamse haven vanuit de Noordzee, evenals trouwens die van de havens van Dordrecht en Amsterdam, een rol van betekenis. De Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal waren immers nog niet gegraven, terwijl Antwerpen al sinds eeuwen over een uitstekende verbinding met de open zee kon beschikken. Wel hadden zowel Dordrecht als Rotterdam goede waterwegverbindingen met het Duitse achterland.

Een commissie bestaande uit vertegenwoordigers van beide landen boog zich over de kwestie, die in 1851 door Louis Gihoul met een hernieuwde concessieaanvraag voor een spoorwegverbinding van Antwerpen naar Rotterdam sterk werd beïnvloed. De verhoudingen tussen Nederland en België waren inmiddels zodanig verbeterd, dat zelfs het ministerie van oorlog bereid was om medewerking te

verlenen, zij het dan dat een spoorwegverbinding beslist langs een vestingstad (Breda of Bergen op Zoom) moest worden aangelegd. Het Dordrechtse gemeentebestuur was echter fel gekant tegen een tracé over Bergen op Zoom. Het zag niets liever dan dat ook Dordrecht een aansluiting op de internationale spoorwegverbinding zou krijgen. Louis Gihoul was eventueel wel genegen om aan het Dordrechtse verlangen tegemoet te komen, maar toen het ministerie van oorlog zijn voorkeur voor Breda uitsprak en daaraan sterk bleef vasthouden, wees Gihoul dit van de hand. Hij zag door zo'n omweg de rentabiliteit van zijn toekomstige onderneming in gevaar gebracht en wilde bovendien alle moeilijkheden vermijden die aan het passeren van een vestingstad waren verbonden.

---

#### EEN CONCESSIE VOOR LOUIS GIHOUL<sup>4</sup>

Eind 1851 dreigde de 'spoorwegkwestie' in een impasse te raken. Nederland wilde maar niet afstappen van een lijn over Breda en Moerdijk, terwijl Louis Gihoul bleef vasthouden aan een verbinding over Roosendaal en Willemstad. Aangezien er zich geen andere serieuze gegadigde voor een concessie had gemeld, terwijl Gihoul bovendien nog de zozeer gewenste en noodzakelijke financiële zekerheid kon bieden, zou het stijfkoppig vasthouden aan de voorkeur van de Nederlandse regering onherroepelijk het einde van een goed plan hebben betekend. En

dat terwijl juist Nederland het initiatief had genomen voor een spoorwegverbinding tussen beide landen.

In 1852 kwamen moeizame onderhandelingen op regeringsniveau op gang, die uiteindelijk leidden tot een compromisvoorstel van Nederlandse zijde. De spoorwegverbinding mocht over Roosendaal leiden, maar het voorlopige eindpunt bij het Hollandsch Diep moest bij de Roode Vaart (later nog gewijzigd in Moerdijk) worden aangelegd om Dordrecht niet 'links' van Rotterdam te laten liggen. Voorts diende een zijtak van Roosendaal naar Breda ter verbinding van Breda met de Hollandse steden 'in een richting die later ten zuiden of ten noorden van Breda kan worden verlengd' tot stand te komen. Ofschoon de Nederlandse regering een eventueel doortrekken van de spoorweg voorbij Breda niet graag zag en te allen tijde zou dwarsbomen, moest men deze bepaling in het voorstel wel opnemen. Zonder dit vooruitzicht zou Gihoul waarschijnlijk nooit op het aanleggen van een zijtak zijn ingegaan.

Het was uiteraard in Nederland bekend, dat men in België bijzonder veel waarde hechtte aan een toekomstige spoorwegverbinding van Antwerpen over Breda, Tilburg, Den Bosch, Nijmegen en Arnhem naar Rheine (de toegangspoort tot het noordwesten van Duitsland).

Het voorlopige eindpunt bij het Hollandsch Diep was noodzakelijk, omdat men het in 1852 uit waterbouwkundig oogpunt amper of niet aandurfde bruggen

over de grote rivieren te bouwen. Men was bang voor de sterke en veranderlijke stromingen, naast de elke winter veel voorkomende ijsgang. Ook de te verwachten hoge kosten vormden een groot struikelblok voor de concessionaris. Vanaf het voorlopige eindpunt zou een dienst met stoomschepen voor zowel reizigers- als goederenvervoer langs Dordrecht naar Rotterdam worden ingelegd. Het ministerie van oorlog zorgde er wel voor, dat de op te richten spoorwegmaatschappij geen enkel financieel voordeel zou behalen met het verlaten van de omweg over Breda. Aan de Roode Vaart dienden namelijk op haar kosten militaire verdedigingswerken tot een maximum bedrag van 110.000 gulden te worden aangebracht. Hoewel Louis Gihoul slechts op minder dan de helft had gerekend, ging hij toch akkoord met deze bepaling wegens de gunstige rentestand op de geldmarkt. Een uitstel zou alleen maar nieuwe moeizame onderhandelingen en misschien ook financiële tegenvallers kunnen opleveren. Op 9 juli 1852 kon tenslotte een verdrag tussen Nederland en België worden gesloten. Het eindresultaat bevatte slechts een marginale versoepeling van allerlei Nederlandse voorwaarden. Bij Koninklijk Besluit van 21 juli 1852 (14 juli 1852 in België) werd aan Louis Gihoul de gevraagde concessie verleend.

---

 ROOSENDAAL OF OUDENBOSCH  
 ALS SPOORWEGKNOOPPUNT<sup>5</sup>

Het feit, dat Louis Gihoul om de concessie voor een spoorwegverbinding van Antwerpen naar Rotterdam had verzocht, bleek gunstige gevolgen te hebben voor de positie van het dorp Roosendaal in West-Brabant. Dat de Belg zo verbeterd vasthield aan het traject over Roosendaal, valt te verklaren uit de verstrengeling van familiebelangen en belangen van de havenstad Antwerpen. De familie Gihoul bezat namelijk het uitgestrekte landgoed Hemelrijk, dat gelegen was ten westen van het dorp Essen. Indien de spoorwegverbinding langs Essen en Roosendaal zou komen te lopen, dan kon enerzijds de aankoop van een deel der gronden zonder problemen plaatsvinden en anderzijds kreeg de familie Gihoul een station voor de poort van het landgoed, zodat ook de waarde van haar gronden in de naaste omgeving zou stijgen.<sup>6</sup>

Indien de familiebelangen van Louis Gihoul geen rol van betekenis hadden gespeeld, dan was de keuze voor Oudenbosch als spoorwegknooppunt best aanvaardbaar geweest. De rechtstreekse verbinding van Antwerpen naar de Roode Vaart had immers oostelijk van Essen en Roosendaal naar Oudenbosch kunnen lopen. Bovendien waren dan de afstanden wat korter geweest, terwijl de zijtak van Oudenbosch naar Breda over Etten en Leur ook Hoeven een gunstig gelegen halte of station had kunnen geven.

Oudenbosch, dat iets meer dan de helft van het aantal inwoners van Roosendaal telde, had ook een goede waterwegverbinding met havenfaciliteiten.

Nadat het pleit was beslist, hoefde in Roosendaal niet lang te worden nagedacht over de ligging van het tracé en de plaats van het station. Wegens het belang van de lokale handel werd de lijn tussen Groot- en Klein-Roosendaal iets ten oosten van de haven aangelegd, terwijl het emplacement aan de noordzijde van de toenmalige straatweg van Bergen op Zoom naar Breda (Markt/Kade) kwam te liggen.

---

 DE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ<sup>7</sup>

De gebeurtenissen volgden elkaar nu in een snel tempo op. Louis Gihoul bracht de voorbereidende plannen en de concessie onder in de naamloze vennootschap 'Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam' (AR), die opgericht was op 18 november 1852 met een maatschappelijk kapitaal van 500.000 pond, afkomstig van Engelse geldschietters. Het kapitaal, dat vergaard was via relaties in Antwerpse handelskringen, werd verdeeld in 50.000 aandelen van 250 frank (totaal 6.250.000 gulden). Daarnaast werd nog een obligatielening afgesloten voor het aanschaffen van rollend materieel en inventarisgoederen. De locomotieven liet men in Engeland bouwen, terwijl de rijtuigen en de goederenwagens in eigen land werden gemaakt. De aanleg van de lijnen werd voor een bedrag van 492.000



J.G.W. Fijnje van Salverda (1822-1900).  
Olieverf op doek van Abraham van Pelt,  
ca 1850 (Fotocol. Iconografisch Bureau  
Den Haag)

pond geheel uitbesteed aan een groot aannemersbedrijf uit Londen. Het resterende bedrag van 8000 pond betaalde men uit aan Louis Gihoul voor zijn primaire inbreng in de onderneming. Volgens de voorwaarden van het contract moest de Engelse aannemer tijdens de bouw van de spoorwegverbinding een rente van vijf procent betalen over het gestorte deel van het kapitaal tot aan de dag van oplevering. Hij had er dan ook alle belang bij om de werkzaamheden te bespoedigen. Hij was wel zo wijs om zowel op het Belgische als het Nederlandse gedeelte een ingenieur in dienst te nemen die bekend was met de problematiek ter plaatse. Op het Nederlandse grondgebied werd J.G.W. Fijnje van Salverda aangesteld. Vanuit Brielle vestigde de nog jonge ingenieur zich op 27 november 1852 te Roosendaal. Nog in

hetzelfde jaar begon men zowel te Antwerpen als te Roosendaal met de werkzaamheden. De bouwmaterialen voor het gedeelte in Nederland (zand, rails en dwarsliggers) werden per schip in de havens van Roosendaal aangevoerd.

De Nederlandse regering hield door middel van de concessievoorwaarden een stevige vinger in de pap bij de spoorwegmaatschappij. In de Raad van Commissarissen van de maatschappij zetelde zelfs een door de Nederlandse regering benoemde vertegenwoordiger in de persoon van J.H. Gaade. In 1860 werd zijn taak overgenomen door de bij wet van 21 augustus 1859 ingestelde 'Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten'.

---

 AANLEG EN OPENING VAN DE  
LIJNEN IN WEST-BRABANT<sup>8</sup>

Met uitzondering van enige percelen nabij Etten kwamen alle benodigde gronden vlot in handen van de spoorwegmaatschappij. Op 26 juni 1854 vond de officiële opening plaats van het traject Antwerpen – Roosendaal. Een week later kwam dit baanvak in exploitatie voor het reizigers- en goederenvervoer.<sup>9</sup> Nadat de gedeelten tot Oudenbosch en Etten (Vossendaal) in gebruik waren genomen, werden aansluitende omnibusdiensten naar en van Moerdijk en Breda ingesteld. Hoewel de Nederlandse regering aanvankelijk afwijzend stond tegenover een exploitatie in gedeelten, liet de maatschappij er geen gras over groeien elke mogelijkheid aan te grijpen om geld in het laatje te brengen. Het leverde weliswaar geen winst op, maar het verschaftte toch enig inkomen, terwijl het personeel tevens wat ervaring kon opdoen.

De aannemer kon alles ruimschoots binnen de in het contract gestelde termijn van drie jaar opleveren, ondanks dat de beide laatste baanvakgedeelten met enige maanden vertraging gereed kwamen. De moeilijkheden bij de aankoop van de benodigde gronden op Vossendaal waren oorzaak van het aanzienlijk later in gebruik nemen van het baanvak Etten – Breda. In Breda kwam het station van de AR te liggen aan de westzijde van de rivier de Mark even buiten de Waterpoort. Het eindpunt van de lijn van Antwerpen

naar het Hollandsch Diep werd tenslotte niet aan de Roode Vaart gesitueerd. In het oorspronkelijke plan had men dit aan de uitmonding van de haven van Zevenbergen geprojecteerd, omdat toen vóór de haven van Moerdijk zandbanken met ondiepe vaargeulen lagen. Ondanks bezwaren van de inwoners van Moerdijk en hun vroede vaders (gemeente Klundert en gemeente Hooge en Lage Zwaluwe), ging de minister van binnenlandse zaken op 7 maart 1854 met het plan voor een haven aan de Roode Vaart akkoord. Maar in de winter van 1853/1854 bleken de zandbanken met ondiepe vaargeulen in het Hollandsch Diep wegens werkzaamheden ter verbetering van de scheepvaart in de Dordtsche Kil zodanig van plaats te zijn veranderd, dat voor een spoedige verzanding van de nieuw te graven haven aan de Roode Vaart moest worden gevreesd. De aanbesteding van de werkzaamheden werd dan ook voorlopig aangehouden en in de zomer van 1854 ontstond het plan om het eindpunt van de lijn uit Antwerpen alsnog op de westelijke havenkade te Moerdijk te plaatsen. De benodigde gronden konden gelukkig vrij snel in eigendom worden verkregen, anders had dit ongetwijfeld voor een langdurig openthoudd gezorgd. Bij de overeenkomst van 1 november 1854 nam men officieel het besluit uit te wijken naar Moerdijk. De inwoners van Moerdijk bleven nu verzekerd van hun inkomsten uit het vervoer van reizigers en goederen in aansluiting op de verschillende bootdiensten. Aangezien

het werk aan het baanvak vanaf Zevenbergen al in een vergevorderd stadium verkeerde, ontstond in het tracé iets ten zuiden van het dorp Moerdijk een eigenaardige kronkel. In de eerste maanden van 1855 liepen de werkzaamheden als gevolg van langdurige vorst een flinke stagnatie op. Toen op 1 mei 1855 het baanvak Zevenbergen – Moerdijk als sluitstuk in gebruik werd genomen, was het emplacement aan het eindpunt nog volop in aanbouw. Op enkele voorlopige sporen werd de treindienst afgewikkeld. Wegens de toen oplopende rentestand duurde het nog tot in de zomer van 1857, voordat de maatschappij de in eigen beheer uitgevoerde werkzaamheden in Moerdijk kon beëindigen.

Dat het eindpunt van de spoorwegverbinding voorlopig bij het dorp Moerdijk zou blijven liggen, kon Dordrecht en zeker ook Rotterdam weinig schelen, daar de verdere behandeling van de per schip aangekomen goederen toch in hun havens moest plaatshebben. De Belgen, die vanaf het begin hadden aangedrongen op een doorlopende lijn, kregen in 1855 een optie voor drie jaar tot het verlengen van de stamlijn met het gedeelte Moerdijk – Rotterdam. Ofschoon Louis Gihoul er telkens de nadruk op legde, dat de bootdienst als iets zeer voorlopigs was te beschouwen, kwam hij weldra tot de conclusie, dat de bouw van bruggen over de grote rivieren zonder financiële hulp van de overheid vrijwel onuitvoerbaar zou zijn voor een particuliere onderneming. Vol-

gens een rapport uit 1853 was inmiddels wel gebleken, dat het bouwen van bruggen technisch mogelijk zou zijn, mits men maar geschikte punten koos en niet naar de kostprijs hoefde te kijken. Het grote nadeel van de verbinding Antwerpen – Rotterdam was, dat men bleef aangewezen op een tijdrovende bootdienst.

---

BELANGEN VAN DORDRECHT,  
ROTTERDAM, ANTWERPEN EN  
VLISSINGEN<sup>10</sup>

In Dordrecht en in Rotterdam zag men in 1855 mogelijkheden voor het handelsverkeer met België en Frankrijk ontstaan. Wel nam Rotterdam aanvankelijk een afwachtende houding aan, als het er om ging het traject Moerdijk – Rotterdam als spoorwegverbinding uit te voeren. Een overbrugging van de Maas bij Rotterdam zou vertraging kunnen opleveren voor de binnenlandse scheepvaart met als gevolg een bevoordeling van de haven van Dordrecht.<sup>11</sup>

De havenstad Antwerpen zag in 1855 met de lijn over Roosendaal en Moerdijk naar Rotterdam een kortere en snellere verbinding met het noordwesten van Duitsland ontstaan, al had zij liever gezien, dat een verbinding als Antwerpen – Breda – Tilburg – Den Bosch – Nijmegen – Arnhem was gerealiseerd. De lijn werd overigens nauwelijks tot het Nederlandse spoorwegnet gerekend. Zij vormde een uitloper van het Belgische net naar de Rijn (eigenlijk de Lek) bij Rotterdam.<sup>12</sup> De dienst-

regeling was vooral gericht op Antwerpen en de 'meest regstreeksche' treinen vanuit deze plaats naar Frankrijk, Duitsland en Engeland. In Rotterdam gaf de bootdienst van de AR aansluiting op de treindienst van de 'Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij' (NRS). Zij exploiteerde de baanvakken Amsterdam (Weesperpoort) – Utrecht (1843), Rotterdam (Maas) – Gouda – Utrecht (1855), Utrecht – Arnhem (1845) en Arnhem – Emmerik (1856). De AR had haar aanlegsteiger in de buurt van het station Rotterdam (Maas) van de NRS.<sup>13</sup> Aan de noordzijde van de stad lag het eindpunt van de 'Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij' (HIJSM). Zij exploiteerde de lijn Amsterdam (Willemspoort) – Haarlem – Leiden – Den Haag – Rotterdam (Slagveld, later Delftsche Poort), die in de jaren 1839 – 1847 in gebruik was genomen.<sup>14</sup> Te Rotterdam zorgde een 'omnibusdienst' voor het vervoer van reizigers, bagage en (stuk)goederen van en naar de stations van de NRS en de HIJSM. De trein-boot-trein-verbinding van de AR en de NRS legde beide maatschappijen geen windeieren. Het aandeel van het goederenvervoer in de totale inkomsten nam voor de Belgische onderneming gestadig toe in de loop der jaren. Dank zij het in gebruik nemen van het baanvak Arnhem – Emmerik, waardoor een verbinding met het Duitse spoorwernet ontstond, trad in 1856 ook voor de NRS een merkbare verschuiving op in de inkomsten ten gunste van het goederenvervoer.<sup>15</sup>

Toen bleek dat de AR tot een bloeiende onderneming zou uitgroeien, nam de nationale afgunst in Nederland toe. De maatschappij slaagde er dan ook niet in om de Nederlandse regering goedwillend te stemmen. Het realiseren van de optie voor het verlengen van de stamlijn met het gedeelte Moerdijk – Rotterdam bleek al gauw geen kans van slagen meer te hebben. Het idee om een winstgevende Belgische spoorwegmaatschappij 'toegang te verlenen tot het hart van het land' kon geen genade vinden in de ogen van de Nederlandse regering. In 1858 volgde een definitieve afwijzing.

In tegenstelling tot Rotterdam, waar men tot in 1857 afwijzend stond tegenover het verlengen van de lijn Antwerpen – Moerdijk, waren de stadsbestuurders van Dordrecht al sinds 1854 actief om de uitvoerbaarheid van een spoorwegverbinding van Rotterdam over Moerdijk naar Breda te onderzoeken. In Breda zou dan aansluiting kunnen plaatsvinden op de reeds lang op papier bestaande spoorwegverbinding van Zeeland naar Limburg. De minister van binnenlandse zaken wilde echter een verlenging van het baanvak Roosendaal – Breda in oostelijke richting pas toestaan, nadat vanuit Vlissingen als ijsvrije haven aan de Noordzee een spoorwegverbinding was aangelegd. Men vreesde namelijk, dat voor Antwerpen anders een nog kortere en dus snellere verbinding met het noordwesten van Duitsland zou ontstaan en dat dan deze havenstad nog meer handel naar zich toe zou trekken. Aansluiting



Stationsgebouw Roosendaal met een 'Grote Groene'  
(locomotief serie 301-479 SS), 1908 (Foto uit tijdschrift 'Voor Allen')

zoeken op een spoorwegverbinding vanaf Breda in oostelijke richting was voor Nederlandse handelskringen in Dordrecht en Rotterdam op het eerste gezicht wel een aantrekkelijk vooruitzicht, maar zou uiteindelijk, indien Vlissingen niet werd aangesloten, alleen Antwerpen flink in de kaart spelen.

In 1853 was aan de Belgische combinatie 'Dubois-Nihoul' vergunning verleend voor de aanleg van de lijnen Vlissingen – Roosendaal en Breda – Venlo. De concessievoorwaarden maakten de uitvoering van het plan echter tot een illusie. Eerst moest het meest kostbare stuk van Vlissingen tot Roosendaal met de afdammingen van het Sloe en het Kreekrak worden aangelegd, dan pas mocht het stuk Breda – Venlo aan de beurt komen. Onder deze voorwaarden slaagde men er niet in geld

bij bankinstellingen los te peuteren. In 1856 werd de concessie overgedragen aan de 'Banque Générale de Suisse', die op haar beurt probeerde een verzachting van de concessievoorwaarden bij de Nederlandse regering te bewerkstelligen. Aanvankelijk bleef Nederland stijfkoppig vasthouden aan het eerder ingenomen standpunt. Uiteindelijk mocht het gedeelte Den Bosch – Venlo wel eerst worden aangelegd, maar het baanvak Breda – Den Bosch diende pas na de lijn Vlissingen – Roosendaal te volgen. Indien men daarnaast ook nog een andere onderneming bereid kon vinden om het baanvak Utrecht – Den Bosch aan te leggen, dan hadden zowel Amsterdam als Rotterdam een tweede spoorwegverbinding met het Duitse achterland en had de concessiehouder in wording alvast meer inkomsten

van het baanvak Den Bosch – Venlo. De ‘Banque Générale de Suisse’ was uiteraard niet tevreden met dit antwoord. Toch werd na veel beraadslagingen nog in 1856 een definitief contract met de Nederlandse regering getekend. De onderneming mocht toen beginnen, waar zij maar wilde. Daarentegen zou de van te voren te storten waarborgsom van 1.500.000 gulden pas worden teruggegeven na de algehele voltooiing van de lijn Vlissingen – Roosendaal. Wegens het geheel ontbreken van enige financiële tegemoetkomingen van de kant van de Nederlandse regering strandde de onderneming echter al in 1858.

Sinds 1856 ging het vooruitstrevende Dordtse spoorwegcomité, onder leiding van J.P. Bredius, zich beijveren voor de aanleg van een spoorwegverbinding vanaf Dordrecht over Tilburg en Eindhoven naar Luik of Maastricht. Gezien de inmiddels geopperde bezwaren had men besloten om de lijn rechtstreeks langs de oostzijde van de Biesbosch naar Tilburg te laten lopen, waar later een aansluiting op de nog aan te leggen Zeeuws-Limburgse lijn kon worden gemaakt. Voorlopig hoefde men dan Antwerpen niet tot nut te zijn, aangezien pas in Luik of Maastricht aansluiting werd gezocht met andere spoorwegmaatschappijen, die een lijn naar Duitsland exploiteerden. Ofschoon men in Rotterdam aanvankelijk afzijdig was gebleven, werd daar na de strenge winter van 1856-1857 het roer omgegooid. Wegens de langdurige stremming van alle scheep-

vaartverkeer (als gevolg van flinke ijsgang op de rivieren) onderging de houding van de Rotterdamse Kamer van Koophandel een ingrijpende wijziging en wilde men tegelijk met Dordrecht een spoorwegverbinding met Luik of Maastricht. Een overbrugging van de Maas zou weliswaar de binnenlandse scheepvaart hinderen, maar dit nadeel woog niet langer meer op tegen de belangen van de handel. Al gauw zaten de beide steden op één lijn. In 1858 werd door J.P. Bredius weer aangestuurd op een spoorwegverbinding van Rotterdam naar Luik over Dordrecht, Moerdijk, Breda, Tilburg en Eindhoven. Het beoogde tracé langs de Biesbosch was uiteindelijk wegens de slappe bodemgesteldheid moeilijk uitvoerbaar gebleken.

De Zeeuws-Limburgse lijn bleef de gemeederen in 1858 bezig houden. Na het terugtrekken van de ‘Banque Générale de Suisse’ verzocht IJ.D.C. Suermondt om het toekennen van een concessie met financiële tegemoetkomingen voor de verbinding van Vlissingen naar Venlo. Na het aanpassen van zijn concessieaanvraag (niet Rotterdam – Luik, maar Rotterdam – Venlo) gaf de Nederlandse regering tenslotte de voorkeur aan het plan van J.P. Bredius en passeerde daarmee IJ.D.C. Suermondt. Opvallend was toen de gewijzigde houding van de Nederlandse regering. In tegenstelling tot enige jaren eerder mocht de lijn Vlissingen – Roosendaal voorlopig niet worden aangelegd. Er zou alleen maar nadeel voor Rotterdam en Dordrecht uit voortvloeien.

---

'PAPIEREN' SPOORWEGMAATSCHAPPIJEN IN BELGIË<sup>16</sup>

In schril contrast met de rol van de Nederlandse overheid op het gebied van de spoorwegaanleg stond de aanpak in België. Terwijl in Nederland tot 1859 slechts enige afzonderlijke lijnen met een totale lengte van 337 kilometer waren aangelegd, hadden onze de zuiderburen in datzelfde jaar al een behoorlijk spoorwegnet van 1713 kilometer. Nadat de Belgische staat in de jaren 1835 – 1843 een basisnet tot stand had gebracht, kregen particuliere spoorwegmaatschappijen de kans om allerlei lijnen aan te leggen. Al lag het initiatief dan dikwijls bij particulieren, toch werd uit de Belgische staatskas ruime financiële steun aan de spoorwegmaatschappijen gegeven, dit in tegenstelling met Nederland. Uiteraard waren er ook in België veel plannen en meer 'concessie-jagers' dan 'spoorwegaanleggers', maar toch werd het net gestaag uitgebreid.

Nog geen jaar na de oprichting van de AR ontstond in Antwerpen een tweede maatschappij. Bij wet van 25 april 1853 werd de regering gemachtigd concessie te verlenen aan J.R. Bischoffsheim voor de aanleg van een spoorweg van Lier over Herentals naar Turnhout. Op 13 juli 1853 werd de naamloze vennootschap 'Société Anonyme du chemin de fer de Turnhout' (LT) opgericht met een maatschappelijk kapitaal van 4.300.000 frank, dat afkomstig was van dezelfde Engelse geldschietters als bij de AR. Ook de aanleg van de lijn was op

Engelse leest geschoeid. De bouw van de locomotieven geschiedde echter volgens de concessievoorwaarden in België. Het gehele traject kwam op 23 april 1855 in exploitatie. Het doel van de onderneming was eigenlijk het tot stand brengen van een spoorwegverbinding tussen Antwerpen en Arnhem, rechtstreeks over Tilburg, Den Bosch en Nijmegen. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat de AR de exploitatie van het baanvak ging verzorgen met het rollend materieel van de LT. In Lier ontstond pas op 1 februari 1857 een aansluiting op de lijn naar Kontich van de EB. De LT kreeg het medegebruik op de lijn Lier – Kontich, zodat haar treinen aansluiting konden geven op de treinen van de EB van en naar Brussel en Antwerpen. De AR had er overigens alle belang bij om een exploitatieovereenkomst met de LT af te sluiten. De LT kreeg immers van de Belgische regering een optie voor het verlengen van de lijn in de richting van de Nederlandse grens toegewezen. De AR dacht met het in handen hebben van de exploitatie op de lijn Lier – Herentals – Turnhout uitzicht te hebben op het monopolie in het vervoer vanaf Antwerpen naar het noordwesten van Duitsland.

De uitbreiding van het spoorwegnet in de Belgische Kempen liet niet lang op zich wachten. Bij wet van 2 juni 1861 werd concessie verleend aan J.R. Bischoffsheim voor de aanleg van een spoorweg van Herentals over Aarschot naar Leuven. Op 17 juni 1861 werd de naamloze vennootschap 'Société Anonyme des chemins de

fer du Nord de la Belgique' (NBq) opgericht met een maatschappelijk kapitaal van 9.150.000 frank. Het gehele traject kwam op 28 februari 1863 in gebruik. De exploitatie geschiedde evenwel door de 'Société Anonyme des chemins de fer de l'Est Belge' (EST), die op haar beurt was ontstaan door een fusie van twee maatschappijen op 23 maart 1859 met een maatschappelijk kapitaal van 32.247.500 frank. Deze onderneming en haar voorlopers hadden in de jaren 1855 – 1862 gezorgd voor het tot stand komen van de lijn Leuven – Ottignies – Fleurus – Charleroi – Châtelineau – Morialmé – Florennes – Givet (Frankrijk).

Bij wet van 12 augustus 1862 werd concessie verleend aan J.R. Bischoffsheim namens de NBq voor de aanleg van een spoorwegverbinding van Antwerpen over Lier, Aarschot en Diest naar Hasselt. De NBq zorgde voor de aanleg en liet de exploitatie over aan de AR. Het traject werd in de jaren 1864 – 1865 open gesteld.<sup>17</sup> Evenals de LT bezat de NBq een optie voor het verlengen van haar lijn in de richting van de Nederlandse grens. Beide maatschappijen hadden ook dezelfde concessionaris in de persoon van J.R. Bischoffsheim. Na onderling overleg zag de LT in 1863 af van haar voorrecht op een concessie ten gunste van de NBq. De LT kon overigens niets verspelen. Zij hield met het baanvak Herentals – Turnhout een flinke vinger in de pap, indien de NBq zou overgaan tot de aanleg van het baanvak Turnhout – Tilburg. Maar eigenlijk

hadden beide maatschappijen zulke nauwe banden, dat zij elkaar in de toekomst geen strobreed in de weg zouden leggen.

Zowel de Nederlandse als de Belgische regering verleenden eind 1864 aan de NBq concessie voor de aanleg van een spoorweg van Turnhout over Baarle-Nassau naar Tilburg. Het gehele traject kwam op 1 oktober 1867 in gebruik. De exploitatie werd overgelaten aan de AR (eigenlijk AR/GCB, zie elders), zodat met deze lijn doorgaand verkeer mogelijk werd van Antwerpen naar Tilburg.

---

#### EEN KORTERE SPOORWEGVERBINDING VAN ANTWERPEN NAAR AKEN<sup>18</sup>

Door de opening van de spoorwegverbinding van Antwerpen naar Hasselt in 1865 waren de kaarten voor een verbinding van de havenstad met Duitsland anders komen te liggen. Sinds 1843 exploiteerde de EB de lijn van Antwerpen naar Aken over Mechelen, Leuven en Luik. Deze spoorwegverbinding vormde een flinke omweg voor een deel van het reizigers- en goederenvervoer. Daarbij drukte het overwinnen van grote hoogteverschillen in de buurt van Luik en Aken zwaar op de exploitatiekosten.

Op initiatief van een aantal Maastrichtse ondernemers werd op 21 juli 1845 de 'Aken-Maastrichtsche Spoorweg-Maatschappij' (AM) opgericht. Na de afscheiding van België was Maastricht in een eco-



Restanten van het hoofdgebouw te Baarle Nassau (grens), 1973 (Foto M.C.J. Broos)

nomisch isolement terecht gekomen. Ter verbetering van handel en nijverheid zocht de Limburgse hoofdstad goede verbindingswegen met de omringende plaatsen. De AM bracht op 23 oktober 1853 het baanvak Maastricht – Aken en op 1 oktober 1856 het baanvak Maastricht – Hasselt in exploitatie.<sup>19</sup> Een andere spoorwegmaatschappij bracht Maastricht in 1861 in verbinding met Luik. De AM had ook concessie gevraagd voor een lijn naar Antwerpen, maar dit verzoek werd door de Belgische regering uit het oogpunt van concurrentie met de EB terstond afgewezen. De AM mocht slechts tot in Hasselt komen en als troostprijs kreeg zij in 1856 de exploitatie opgedragen van de noodlijdende particuliere lijn Hasselt – Sint Truiden – Landen, die in 1847 in gebruik was genomen. In Landen kon de

AM haar goederen uitwisselen met de EB. De wens naar een meer rechtstreekse en gemakkelijker te berijden spoorwegverbinding tussen de haven van Antwerpen en Aken bleef evenwel bij de volksvertegenwoordiging leven. Onder druk van het parlement zwichtte de Belgische regering tenslotte voor het verlenen van de eerder genoemde concessie aan de NBq in ruil voor de aanleg van een spoorwegverbinding van Brussel naar Leuven in handen van de EB.

Terwijl de verbinding Antwerpen – Hasselt in 1865 geheel in exploitatie kwam bij de AR, werd het baanvak Brussel – Leuven ruim een jaar later in gebruik genomen. Waar de EB zo bang voor was, gebeurde ook vrij snel. De exploitatie van de verbinding Antwerpen – Aken over Hasselt en Maastricht kwam in één hand en

betekende een felle concurrentie voor de lijn van de EB. In 1867 gaf de al enige jaren noodlijdende AM haar lijnen in gebruik aan de AR. De eerste kortere verbinding van Antwerpen met Duitsland over Nederlands grondgebied was een feit, zij het dat deze oplossing nog steeds een omweg betekende voor het vervoer van de Vlaamse havenstad naar het Ruhrgebied en het noordwesten van Duitsland.

---

#### HET ONTSTAAN VAN EEN EXPLOITATIE-CONSORTIUM<sup>20</sup>

Het particuliere initiatief leidde in de jaren 1854-1867 tot het aanleggen van een fijnmazig spoorwegnet in het noorden van België. De exploitatie was toevertrouwd aan twee maatschappijen, namelijk AR en EST. De beide ondernemingen werkten nauw samen en wilden eigenlijk een fusie aangaan. Op advies van de Belgische regering besloot men echter in het najaar van 1863 van een fusie af te zien en zich te beperken tot het samenvoegen van de exploitatie per 1 januari 1864. Inmiddels had nog een maatschappij behoefte om haar exploitatie onder het gezamenlijke beheer te brengen. Het was de naamloze vennootschap 'Société Anonyme du chemin de fer de l'Entre Sambre et Meuse' (ESM), ontstaan op 3 april 1845 met een maatschappelijk kapitaal van 15.500.000 frank. Deze onderneming had in de jaren 1848-1854 een uitgebreid spoorwegnet tot stand gebracht in de streek tussen Samber en Maas met allerlei

hoogovenindustrie en verschillende lood- en ijzerertsmijnen. Als stamlijn diende de verbinding van Charleroi met Vireux (Frankrijk) over Berzée, Walcourt en Mariembourg.

Een nieuwe maatschappij onder de naam 'chemins de fer Grand Central Belge' (GCB), opgericht bij notariële akte van 13 juni 1864, ging de gezamenlijke exploitatie van de drie bedrijven verzorgen. De drie maatschappijen werden niet ontbonden en behielden dus hun rechtspersoonlijkheid en financiële onafhankelijkheid. Het overkoepelend orgaan trad in werking op 1 juli 1864, waardoor een aaneengesloten spoorwegnet met een totale lengte van 478 kilometer ontstond. De rechtstreekse verbindingen van het zuiden van Nederland en de haven van Antwerpen enerzijds met het industriebekken van Charleroi en het noorden van Frankrijk anderzijds vormden een zeer goede basis voor het exploitatie-consortium. De uitkering van de winst geschiedde volgens een bepaalde verdeelsleutel, waarbij de AR in de loop der jaren een steeds groter wordend deel kreeg uitbetaald. In tegenstelling tot de LT, die nooit enige bemoeienis heeft gehad met het consortium (zie elders), trad de AM op 1 augustus 1867 wel toe tot de GCB. In 1871 deed de EST haar exploitatie geheel over aan de AR. Vanaf dat moment was de AR de belangrijkste partner in de GCB. Het akkoord van 17 augustus 1871 regelde ook een nieuwe verdeling van de winst. De samenstelling van de raad van

beheer en het exploitatie-comité (dagelijks bestuur) gaven zeer goed de verhoudingen binnen het samenwerkingsverband weer. De directie en administratie van het consortium waren in Brussel gehuisvest. De GCB groeide uit tot een geduchte concurrent voor de EB (zie kaart). De GCB verbond producent en consument in binnen- en buitenland. Behalve in de streek tussen Samber en Maas liep het spoorwegnet over een min of meer vlak terrein, hetgeen voor de exploitatie alleen maar voordelen kon opleveren.

---

#### EEN KABINETSCRISIS IN NEDERLAND<sup>21</sup>

De internationale vervoersstromen (bijvoorbeeld Engeland-Duitsland) dreigden omstreeks 1855 definitief buiten Nederland om te worden geleid. De opkomende industrie schreeuwde om betere verbindingen met de afzetgebieden in binnen- en buitenland. De Nederlandse regering werd zich langzamerhand bewust van de achterstand op het gebied van het vervoer in eigen land. Zij wenste dan ook de aanleg van een aaneengesloten net van spoorwegen te bevorderen, al was het toekennen van concessies nog steeds aan allerlei voorwaarden gebonden. Een in 1857 ingediend wetsontwerp strekkende tot financiële steun aan spoorwegmaatschappijen in oprichting haalde het evenwel niet, maar het onderwerp kwam sedertdien steeds weer op de agenda voor. De Nederlandse regering ging niet over

één nacht ijs. Slechts dan zou geldelijke steun worden verleend, wanneer de regering zich een oordeel had gevormd over het landsbelang van de aan te leggen verbinding en het rendabel zijn van de exploitatie. Uiteraard moest de lijn faciliteiten bieden aan de handel op het buitenland en tevens het internationale transitovervoer helpen behouden. Ondanks het grote aantal plannen stagneerde de uitbreiding van de infrastructuur door een ontoereikende kapitaalverschaffing van overheid en particulieren.

Pas laat kwam de Nederlandse regering tot het inzicht, dat spoorwegen niet zozeer individuele ondernemersbelangen dienden, maar van wezenlijk belang konden zijn voor de nationale economie. Zonder financiële steun van de schatkist zouden echter de trajecten Rotterdam – Dordrecht – Moerdijk (met overbruggingen van de Nieuwe Maas, de Oude Maas en het Hollandsch Diep) en Vlissingen – Roosendaal (met afdammingen van het Sloe en het Kreekrak) nooit tot stand kunnen komen.

Onder het voorbehoud van goedkeuring door het parlement kregen J.P. Bredius te Dordrecht en jhr. J.W. van Sypesteyn te 's-Gravenhage bij Koninklijk Besluit van 15 april 1859 een concessie voor de aanleg van de 'Zuiderlijnen'. De concessie met financiële tegemoetkomingen omvatte de lijnen Rotterdam – Dordrecht – Moerdijk – Breda – Tilburg – Den Bosch – Helmond – Venlo (grens) en Venlo – Roermond – Maastricht. In een later stadium

mocht dan nog de lijn Vlissingen – Roosendaal worden aangelegd. Het wetsontwerp kreeg een meerderheid in de Tweede Kamer, maar sneuvelde in de Eerste Kamer, zodat de 'spoorwegkwesitie' op 8 februari 1860 leidde tot het aftreden van het voltallige kabinet. Het concessiestelsel was dus niet gelukt.

---

#### EEN SPOORWEGNET OP STAATSKOSTEN<sup>22</sup>

Een nieuw, nog in februari 1860 gevormd kabinet (van Hall-van Heemstra) koos voor een totaal andere aanpak, namelijk de aanleg van een aaneengesloten net van spoorwegen met een lengte van bijna 900 kilometer op staatskosten. Onder dringende noodzaak werd het wetsvoorstel na felle discussies aangenomen en op 18 augustus 1860 door koning Willem III bekrachtigd. Het net was verdeeld in tien lijnen, aangeduid met de letters A t/m H, I en K. De werkzaamheden begonnen gelijktijdig op acht verschillende plaatsen. Het net in het zuiden van het land vertoonde grote overeenkomst met de 'concessie Bredius' van 1859, namelijk lijn E: Maastricht – Roermond – Venlo – Eindhoven – Boxtel – Tilburg – Breda; lijn F: Roosendaal – Vlissingen; lijn H: Utrecht – Den Bosch – Boxtel en lijn I: Breda – Moerdijk – Dordrecht – Rotterdam.<sup>23</sup> Het benodigde kapitaal werd ten dele onttrokken aan baten uit Nederlands-Indië. Pas in een later stadium zou een beslissing worden genomen omtrent

het al of niet overbruggen van het Hollandsch Diep bij Moerdijk.

Aanvankelijk dacht men te kunnen volstaan met het in gebruik nemen van 'stoomvloten'. De kabinetsplannen lieten voor Antwerpen nauwelijks of geen voordeel in de nieuw aan te leggen lijnen ontstaan, terwijl de Nederlandse zeehavens Vlissingen, Rotterdam en Amsterdam via het traject Utrecht – Den Bosch – Boxtel allerlei verbindingen met het Duitse achterland zouden krijgen. Een spoorwegverbinding van Den Bosch over Nijmegen naar Arnhem ontbrak dan ook welbewust op de lijst.

---

#### HET ONTSTAAN VAN EEN EXPLOITATIEMAATSCHAPPIJ<sup>24</sup>

Kort voor het gereed komen van de eerste baanvakken in 1863 behandelde het parlement de exploitatie van de 'staatsspoorwegen'. De wet van 18 augustus 1860 liet immers de wijze van exploitatie nog open. Een nieuwe regering van liberale signatuur met mr. J.R. Thorbecke als minister-president (tevens minister van binnenlandse zaken) overtuigde het parlement van de voordelen van het concurrentiebeginsel. Bij wet van 3 juli 1863 werd de exploitatie van de 'staatsspoorwegen' aan particulieren opgedragen.<sup>25</sup> Ofschoon de reeds bestaande spoorwegmaatschappijen (HIJSM, NRS, AR en andere) ook gegadigden waren, werd bij beschikking van 11 augustus 1863 een concessie verleend aan een combinatie van

twee instellingen, namelijk de 'Nederlandsche Maatschappij voor Spoorwegmaterieel' te 's-Gravenhage en een Amsterdamse vereniging, bestaande uit kooplieden en bankiers. De concessie werd ingebracht in de 'Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen' (SS). Deze onderneming ontstond op 26 september 1863 te Den Haag met een voorlopig voor de helft geplaatst maatschappelijk kapitaal van 12.000.000 gulden. De meerhoofdige directie werd gevormd uit vertegenwoordigers van de twee genoemde instellingen, aangevuld met J.G.W. Fijnje van Salverda als hoofdengineer en mr. H.P.G. Quack als secretaris. Zij kregen de taak om binnen zes weken de exploitatie van de eerst open te stellen baanvakken mogelijk te maken. De minister van binnenlandse zaken zag het in gebruik nemen van enige gedeelten van de 'staatsspoorwegen' wellicht om politieke redenen nog graag in 1863 gebeuren.

---

#### KOMMER EN KWEL IN DE EERSTE LEVENSJAREN<sup>26</sup>

Op 1 oktober 1863 werd met veel feestelijk vertoon het gereed komen van het baanvak Breda – Tilburg gevierd. Het in gebruik nemen voor het reizigers- en goederenvervoer vond plaats op 5 oktober 1863. De baanvakken Leeuwarden – Harlingen en Roosendaal – Bergen op Zoom werden achtereenvolgens op 27 oktober en 23 december 1863 in dienst gesteld. Tot in 1865 bleef de exploitatie tot

deze drie gedeelten beperkt. Het jaar 1864 werd door de SS besteed om ervaringen met de exploitatie op te doen en om een volledige organisatie in het leven te roepen voor het oppakken van de enorme uitbreidingen van het net in de jaren 1865-1868.

Reeds in 1866 kwam de SS in financiële nood te verkeren. De behoefte aan uitbreiding van het vermogen kon niet snel genoeg worden verwezenlijkt. Op de kapitaalmarkt was geen geld te krijgen. De Nederlandse regering verstrekke tenslotte een bedrag van 2.500.000 gulden als lening. Zij stond met de rug tegen de muur, want het weigeren van financiële steun betekende een ontbinding van de SS en noodgedwongen alsnog de exploitatie van spoorwegen door de overheid. Pas in 1868 week het gevaar van een dreigend faillissement van de spoorwegmaatschappij. De SS onderging toen een flinke reorganisatie, waarbij het meerhoofdige bestuur plaats moest maken voor één directeur-generaal.

Een nieuwe exploitatieovereenkomst met de staat in 1876 maakte ook een einde aan het voor de SS ongunstige contract van 1863, waarbij een ongelukkige verdeelsleutel werd gehanteerd, zodat bij stijgende opbrengsten uit de exploitatie van het spoorwegnet de inkomsten voor de SS daalden. Toch bleef het rendement van de maatschappij nog tot in de tachtiger jaren zorgen baren. Hoewel de SS, in tegenstelling tot andere spoorwegmaatschappijen, alleen de kosten van exploitatie voor haar



Stationsgebouw Antwerpen Centraal, 1938 (Fotocoll. Stadsarchief Antwerpen)

rekening moest nemen, werd de onderneming op grond van de concessie wel gedwongen een aantal toch onrendabel gebleken lijnen in het noorden en in het zuiden van het land in dienst te houden. Bovendien vormde het spoorwegnet aanvankelijk ook geen eenheid, omdat men bij de keuze van de lijnen prioriteit had gegeven aan politieke overwegingen en de rentabiliteit min of meer uit het oog had verloren.

---

#### DE AR/GCB EN DE SS IN WEST-BRABANT<sup>27</sup>

Amper drie jaar na het tot stand komen van de wet van 18 augustus 1860 werden de baanvakken Breda – Tilburg en

Roosendaal – Bergen op Zoom van het 'Zuidernet' door de SS in gebruik genomen. Met regelmatige tussenpozen werden nieuwe gedeelten in dienst gesteld, zodat men in 1866 per trein van Maastricht naar Breda (lijn E) kon reizen. De SS kreeg te Breda een eigen station aan de oostzijde van de rivier de Mark in gebruik. Na het gereed komen in 1864 van een ijzeren kraanbrug over de Mark werd het mogelijk om min of meer doorgaand van Tilburg naar Bergen op Zoom of omgekeerd te reizen, weliswaar met overstappen te Breda en te Roosendaal. Op 11 maart 1866 bracht men te Breda de dienst van de AR/GCB geheel over naar het station van de SS. In het bestaande station van de AR/GCB aan de westzijde van de rivier werden

toen woningen voor het personeel maakt. De aansluiting te Breda geschiedde overigens meer in het kader van de toekomstige verbinding van Vlissingen en Rotterdam met Venlo, dan ten behoeve van het reizigers- en goederenvervoer vanuit Antwerpen in oostelijke richting, dat nog steeds van weinig betekenis moest blijven.

Ondanks de slappe bodemgesteldheid op vele plaatsen en de afdammingen van brede zeegeten, waarbij allerlei technische problemen optraden die in de rest van Europa ontbraken, kwam het baanvak Roosendaal – Vlissingen (lijn F) in tien jaar volledig gereed.<sup>28</sup> De aanleg van de havenfaciliteiten voor de overslag van goederen in het transitovervoer viel eveneens onder de werken van lijn F. Het afdammen van het Sloe en het Kreekrak ten behoeve van de lijn Roosendaal – Vlissingen liet de Nederlandse regering in het kader van het verdrag van 15 april 1839 met België, dat volgens een der bepalingen Nederland tot het openhouden van de aloude scheepvaartverbindingen verplichtte, geen andere keuze dan het uitvoeren van omvangrijke aanvullende werken. Het graven van het Kanaal door Zuid-Beveland en het Kanaal door Walcheren, alsmede het bouwen van sluizencomplexen, hingen dan ook ten nauwste samen met het aanleggen van de Zeeuwse spoorwegverbinding.

Pal tegenover het station van de AR/GCB te Roosendaal verrees in 1863 de 'voorloopige stationsinrigting' van de SS. Het

bestond uit een houten gebouw met een perron en enige sporen met een omloopmogelijkheid voor de locomotieven. In de eerste jaren was er geen railverbinding tussen de beide stations. Op 1 april 1867 werd het provisorische station van de SS opgeheven en de dienst overgebracht naar het inmiddels op staatskosten sterk in uitbreiding zijnde station van de AR/GCB. De vergroting en het gebruik van de stationsinrichtingen voor de gemeenschappelijke dienst geschieden volgens een overeenkomst van 15 januari 1866. Voor de AR/GCB was de aansluiting te Roosendaal van weinig belang.

Daarentegen was de SS helemaal afhankelijk van gemeenschappelijke stationsinrichtingen in het kader van de toekomstige verbinding van Vlissingen met Venlo.

Het baanvak Breda – Lage Zwaluwe – Moerdijk, een onderdeel van lijn I, kwam op 1 juli 1866 in gebruik. Het voorlopige eindpunt van de lijn was gelegen op de oostelijke havenkade (dus tegenover dat van de AR/GCB) te Moerdijk. Naast de bestaande bootdienst van de Belgische onderneming werd door de SS eveneens een bootdienst tussen Moerdijk en Rotterdam ingelegd in aansluiting op de treindienst naar en van Breda. Tussen de beide maatschappijen bestond te Moerdijk geen enkele aansluiting of samenwerking. Hier werd de concurrentie dan ook het hardst gevoeld. Ofschoon de bouw van de Moerdijkbrug aanvankelijk niet in de wet van 18 augustus 1860 was opgeno-

men, kwam men al vrij snel tot het besluit de in te stellen veerdienst Moerdijk – Willemshoek (met ‘stoomvlotten’) te vervangen door een brug. Uiteindelijk kon zelfs de brug tegelijk met het baanvak Lage Zwaluwe – Dordrecht op 1 januari 1872 in dienst worden gesteld, zodat er nooit sprake is geweest van een veerdienst van de SS op het Hollandsch Diep. Tegelijkertijd werd de bootdienst van de SS tussen Moerdijk en Rotterdam opgeheven. Deze bootdienst was vooral bedoeld geweest om de AR/GCB flinke concurrentie aan te doen in de hoop, dat de Belgische maatschappij sneller zou afzien van haar imperium in West-Brabant.

Voorts werd in de jaren 1868-1870 ook de lijn Utrecht – Boxtel (lijn H) in gedeelten voor het publiek opengesteld. Met deze verbinding gaf de Nederlandse regering gehoor aan de reeds lang gekoesterde wens van Amsterdam om een rechtstreekse verbinding met België te verkrijgen. Met het in gebruik nemen van het laatste gedeelte over de Maas bij Hedel op 15 september 1870 ontstond namelijk een rechtstreekse verbinding van Amsterdam met Brussel over Utrecht (NRS/SS), Den Bosch, Boxtel, Tilburg (SS/GCB, Turnhout, Herentals (met aansluiting naar Antwerpen), Aarschot en Leuven (GCB/EB). Vergeleken met de bestaande verbinding van Amsterdam met Brussel over Rotterdam (HIJSM/GCB, overstap: trein – omnibus – boot), Moerdijk (overstap: boot – trein), Antwerpen (GCB/EB) was er eigenlijk een gouden toekomst voor de

lijn over Utrecht, Tilburg en Leuven weggelegd. De AR/GCB ging nu door de tijdverovende bootdienst op haar verbinding via Moerdijk de concurrentie nog meer voelen. De nieuwe verbinding had evenwel weinig betekenis voor de havenstad Antwerpen. Tot vreugde van de Nederlandse regering kwam de AR/GCB niet verder dan Tilburg, terwijl een verbinding van Den Bosch naar Nijmegen en Arnhem nog steeds ontbrak. Anderzijds was het voor de AR/GCB aantrekkelijker om reizigers en goederen volledig over eigen lijnen tot in Rotterdam te brengen, waar de overgave aan de NRS kon plaatsvinden. De SS stond op het traject Moerdijk – Dordrecht – Rotterdam tot 1872 min of meer machteloos tegenover de AR/GCB.

Na het in dienst stellen van het baanvak Lage Zwaluwe – Dordrecht op 1 januari 1872 kwam er nog niet zo veel verandering in de positie van de AR/GCB. Dit geschiedde pas met ingang van 1 november 1872, toen het baanvak Dordrecht – Rotterdam (Mallegat) voor het publiek werd opengesteld. In het tijdvak van 1 november 1872 tot 15 oktober 1876 leidde men het internationale reizigersvervoer tussen Antwerpen en Rotterdam voortaan over Roosendaal, Breda en Lage Zwaluwe. De AR/GCB kreeg toen een klap toegediend. Het baanvak Roosendaal – Moerdijk werd voor het reizigersvervoer tot een spoorweg van lokale betekenis gedegradeerd. Tussen Moerdijk en Rotterdam werd de bootdienst van de AR/GCB voor het reizi-

gersvervoer gestaakt. Aangezien in Rotterdam de SS nog van een veerdienst (Mallegat – stad) gebruik moest maken, bleef de concurrentiepositie in het goederenvervoer voor de AR/GCB nagenoeg onveranderd. De bootdienst van de AR/GCB voor het goederenvervoer tussen Moerdijk en Rotterdam bleef dan ook bestaan. Het baanvak Lage Zwaluwe – Moerdijk van de SS ging een kwijnend bestaan leiden. De plotselinge terugval in de inkomsten uit het vervoer van reizigers na het opheffen van de desbetreffende bootdienst op het traject Moerdijk – Rotterdam deed de AR/GCB evenwel nog niet bij de pakken neerzitten. Aangezien de treindienst met doorgaande rytuigen tussen Antwerpen en Rotterdam, weliswaar met ‘kopmaken’ te Breda, behoorlijk werd versneld, bewogen het reizigersaantallen en dus de opbrengsten zich in een stijgende lijn. De AR/GCB behield de exploitatie van het baanvak Roosendaal – Breda. Zij zag nu enerzijds de inkomsten op het baanvak Roosendaal – Moerdijk (lengte 23 km) flink dalen, maar ontdekte anderzijds op het even lang zijnde baanvak Roosendaal – Breda een ruime compensatie voor het verlies. Geen wonder dat de AR/GCB het gedeelte Roosendaal – Breda graag in eigen hand hield, ondanks dat de SS herhaaldelijk probeerde om het medegebruik van het baanvak te verkrijgen ten einde de leemten in haar verbindingen Vlissingen – Venlo en Vlissingen – Rotterdam aan te vullen. Deze pogingen zouden echter jaren lang vruchteloos blijven.

De AR/GCB verklaarde zich overigens wel bereid om het baanvak Roosendaal – Breda in medegebruik aan de SS te geven, maar verlangde dan als tegenprestatie ‘running power’ over de lijn Lage Zwaluwe – Rotterdam van de SS. In verband hiermede vroeg zij aan de Nederlandse regering een concessie voor de verbinding van Zevenbergen met Lage Zwaluwe, zodat de internationale treinen rechtstreeks, dus zonder een omweg over Breda, tussen Antwerpen en Rotterdam zouden kunnen rijden. Deze wens had een treffende overeenkomst met de bedoelingen van de maatschappij in de prille beginjaren van haar bestaan. De vlieger ging niet meer op, want de Nederlandse regering achtte het nog steeds zeer ongewenst, dat een buitenlandse onderneming zou doorstoten tot in het hart van het land.

In 1873 deed de Nederlandse regering aan de AR/GCB het voorstel om haar lijnen op Westbrabants grondgebied over te nemen voor een bedrag van 7.000.000 gulden. Ofschoon de AR/GCB akkoord ging met het voorstel, vond de Tweede Kamer de koopprijs te hoog en de zaak niet genoeg van nationaal belang voor de handel en nijverheid. Het wetsontwerp werd dan ook verworpen. De SS had zich overigens al helemaal op de overname van de lijnen van de Belgische maatschappij voorbereid. Zonder dralen was rollend materieel besteld, omdat volgens de plannen van de Nederlandse regering de AR/GCB zich met ingang van 1 september 1873 zou terugtrekken. Het parlamentsbesluit had

grote nadelige gevolgen voor de SS, omdat het nieuw verworven 'wagenvak' veel te uitgebreid voor het vervoer' bleek te zijn.

Terwijl met de AR/GCB onderhandelingen werden gevoerd over de afstand van haar lijnen in West-Brabant, beraamde de Nederlandse regering plannen voor de aanleg van het baanvak Zevenbergen – Lage Zwaluwe. Het baanvak zou voor het vervoer in het zuidwesten van Nederland onmisbaar zijn. Het voorstel viel in goede aarde. Bij wet van 21 mei 1873 werd de aanleg van het korte traject op staatskosten geregeld. Het baanvak kwam op 1 mei 1876 gereed en werd in exploitatie gegeven aan de SS. Met ingang van 15 oktober 1876 werd het internationale reizigersvervoer definitief over Zevenbergen geleid, zodat de AR/GCB enerzijds op haar baanvak Roosendaal – Breda vele inkomsten kwijt raakte, maar anderzijds ruime compensatie vond op haar baanvak Roosendaal – Zevenbergen. Ondanks het feit, dat het gedeelte Rotterdam (Mallegat) – Rotterdam (Delftsche Poort) pas op 1 mei 1877 in gebruik werd genomen, moest de AR/GCB op aandrang van de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten al in 1876 (ter behartiging van de Nederlandse belangen) haar medewerking aan de nieuwe opzet van de dienstregeling over het baanvak Roosendaal – Zevenbergen verlenen.

De SS ondervond nu eens te meer de gevolgen van de onverstandige beslissing van de Tweede Kamer uit 1873. Het wis-

selen van locomotieven (en personeel) op de voor dit doel nauwelijks geschikte emplacements van Roosendaal en Zevenbergen bracht veel tijdverlies met zich mee voor het steeds toenemende aantal treinen tussen Rotterdam en Vlissingen/Antwerpen. Ondanks het in dienst stellen van het baanvak Zevenbergen – Lage Zwaluwe bleef een leemte aanwezig. De voortdurende vertragingen als gevolg van het niet in één hand zijn van de exploitatie leverde 'het bewijs dat het station Roosendaal en de beide vandaar uitgaande lijnen naar Zevenbergen en Breda eigenlijk den sleutel vormen van den treindienst op het geheele Zuider Staatsnet'.

---

#### DE AR/GCB ZAL HAAR LIJNEN ZO DUUR MOGELIJK VERKOPEN<sup>29</sup>

Niet alleen de positie van de AR/GCB in West-Brabant werd flink aangetast, maar ook de spoorwegverbinding van Turnhout met Tilburg ging een minder rooskleurige toekomst tegemoet. Al had deze lijn sinds 1870 goede vooruitzichten ten aanzien van het vervoer tussen het noorden van Nederland en het zuiden van België, toch duurde het niet lang of de havensteden Rotterdam en Antwerpen zagen concurrentie opkomen voor hun relaties in binnen- en buitenland. Zij waren bevreesd, dat het vervoer niet langer meer alleen via hun havens zou gaan. De lijn Utrecht – Boxtel was indertijd mede tot stand gekomen door de sterke steun van de havenstad Amsterdam en (in mindere

mate) van Utrecht, Den Bosch, Tilburg en Turnhout. Ook voor een stad als Tilburg bleek de verbinding van groot belang te zijn. De textielstad in opkomst had bijvoorbeeld steenkolen nodig uit de mijnen in de omgeving van Charleroi. Het reizigersvervoer ontwikkelde zich aanvankelijk bevredigend, dank zij het inleggen van doorgaande treinen van Tilburg naar Leuven en omgekeerd. In 1875 werd echter de dienstregeling plotseling gewijzigd en waren de reizigers genoodzaakt in Turnhout en in Herentals over te stappen. Deze weloverwogen zet in het spel tussen de spoorwegmaatschappijen en de beide landsregeringen vraagt om een korte uitleg.

De lijn Lier – Herentals – Turnhout was in 1855 in gebruik genomen door de LT. De exploitatie van de lijn was toevertrouwd aan de AR met het rollend materieel van de LT. Hoewel de AR en de LT in nauw contact met elkaar stonden, bleven de maatschappijen vrij zelfstandig. Toen de AR, de EST en de ESM hun lijnen onder een gezamenlijk beheer in de vorm van de GCB gingen exploiteren, bleef alleen de lijn Lier – Herentals – Turnhout van de LT buiten de overeenkomst. De exploitatie van dit baanvak was in een afzonderlijk contract tussen de LT en de AR vastgelegd en maakte dus geen deel uit van de GCB. De locomotieven van de LT werden dan ook niet in het nummersysteem van de GCB opgenomen.

Toen op 1 oktober 1867 het baanvak Turnhout – Tilburg in gebruik werd ge-

nomen en de exploitatie in handen van de AR/GCB kwam, moest een afzonderlijke overeenkomst met de LT worden gesloten teneinde doorgaande treinen tussen Tilburg en Leuven te kunnen laten rijden. De AR/GCB kreeg van de LT het medegebruik van het baanvak Herentals – Turnhout in ruil voor ‘running power’ op het baanvak Antwerpen – Lier door de LT. Eerstgenoemde kon toen doorgaande treinen inleggen op de lijn Tilburg – Leuven, terwijl de LT doorgaande treinen tussen Antwerpen en Turnhout mocht laten lopen. In 1875 maakte de LT echter plotseling een einde aan deze voor alle betrokkenen gunstige overeenkomst en zorgde zowel te Turnhout als te Herentals voor zeer slechte aansluitingen.

De op het eerste gezicht onlogische stap is als volgt te verklaren. Vanaf 1875 konden beide maatschappijen zowel in Nederland als in België worden genaast. Volgens de concessievoorwaarden mocht dit namelijk twintig jaar na het in gebruik nemen van de stamlijn geschieden. Vooral de in West-Brabant gelegen lijnen van de AR/GCB waren zeer aantrekkelijk voor de toekomstige eigenaar als sluitstuk in zowel de noord-zuid- als de oost-west-verbindingen. De naastingsprijs zou gebaseerd worden op de gemiddelde netto-opbrengst van de lijnen in de laatste zeven jaren vóór de onteigening, met uitzondering van de twee slechtste jaren. Indien nu de AR/GCB erin zou slagen om zoveel mogelijk vervoer over de lijnen in West-Brabant aan te trekken, dan kon het nog

vast te stellen bedrag zo hoog mogelijk uitvallen. De AR/GCB was er dus alles aan gelegen om zowel het reizigers- als het goederenvervoer over het baanvak Herentals – Turnhout op een legale wijze zodanig te bemoeilijken, dat zoveel mogelijk vervoer over haar ‘moederlijn’ Antwerpen – Roosendaal zou worden geleid. Het baanvak Herentals – Turnhout en daarmee ook het gedeelte van Turnhout naar Tilburg werd dus rechtstreeks het slachtoffer van de manipulaties van de AR/GCB, die haar huid zo duur mogelijk trachtte te verkopen. De lijn was spoedig al niet meer interessant voor de klanten, temeer daar de rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Antwerpen enerzijds en Rotterdam en Amsterdam anderzijds in 1877 geheel werd voltooid met het gedeelte Mallegat – Delftsche Poort in de Maasstad. De veerdienst tussen de beide oevers van de Maas behoorde toen voorgoed tot het verleden. De havensteden Antwerpen en Rotterdam tekenden uiteraard geen bezwaar aan tegen de ontwikkelingen in Midden-Brabant. Zij vonden het wel best zo. Het baanvak Turnhout – Tilburg ging vanaf 1877 slechts lokale belangen dienen. De Nederlandse regering stuurde ook niet aan op een herstel van de snelle doorgaande verbindingen met Leuven (en Brussel), omdat men zich niet wilde bemoeien met Belgische zaken.

---

NIEUWE ONTWIKKELINGEN  
VOOR DE HAVENSTAD ANTWERPEN<sup>30</sup>

Een voortdurende zorg van de havenstad Antwerpen was gelegen in het verbeteren van de verbindingen met het Duitse achterland. In de politiek van de Antwerpse handelskringen werd aan deze infrastructuur een hoge prioriteit toegekend. Omgekeerd streefde de industrie in het Ruhrgebied een voortdurende uitbreiding van de verbindingen met de Noordzee na. Op grond van het verdrag uit 1839 mocht Nederland aan de zuiderburen de aanleg van een ‘corridorverbinding’ door Nederlands Limburg niet weigeren. Toch duurde het nog tot 13 januari 1873, voordat tussen de beide landen een nieuwe overeenkomst ter uitwerking van het afgedwongen recht tot stand kwam. Nederland gaf toen pas aan België alle medewerking om een spoorwegverbinding van Herentals naar Mönchen-Gladbach over Weert en Roermond aan te leggen. In Mönchen-Gladbach ontstond een aansluiting met het Ruhrgebied rond Neuss en Düsseldorf.

Voor het Belgische en het Nederlandse gedeelte van de lijn (Herentals – Hamont en Budel – Vlodrop) werd de concessie verleend aan de ‘papieren’ spoorwegmaatschappij NBq. Het Duitse gedeelte van de lijn kwam in handen van de ‘Bergisch Märkische Eisenbahn Gesellschaft’ (BME). De exploitatie van de gehele verbinding werd opgedragen aan de AR/

GCB. De LT gaf het baanvak Lier – Herentals in medegebruik aan de AR/GCB, terwijl het gedeelte Antwerpen – Lier reeds in exploitatie was bij het consortium. De lijn kreeg weldra de benaming ‘Ijzeren Rijn’ en werd in 1879 in gebruik genomen. Het tot stand komen van deze spoorwegverbinding illustreert duidelijk, dat het klimaat tussen Nederland en België na 1870 enorm aan het veranderen was. Uiteraard reageerde niet iedereen even enthousiast. In Nederland vreesden sommige handelskringen nieuwe concurrentie voor de havens van Vlissingen, Dordrecht en Rotterdam, terwijl in België de EB nog meer vervoer zou kwijtraken aan de AR/GCB.

In 1879 had het spoorwegnet, dat in exploitatie was bij het consortium GCB, zijn grootste omvang met een totaal van 738 kilometer bereikt. Het net verbond de haven van Antwerpen met de industriebekkens van Charleroi en het noorden van Frankrijk. Zowel grondstoffen als afgewerkte producten leverden in beide richtingen een rendabel vervoer op. De lijn van Antwerpen naar Aken over Hasselt en Maastricht kende een behoorlijk vervoer van steenkolen uit de mijnstreek rond Aken. De ‘Ijzeren Rijn’ groeide in korte tijd uit tot de belangrijkste lijn tussen Antwerpen en het Ruhrgebied en kon tevens de concurrentie met de Nederlandse spoor- en waterwegverbindingen opnieuw aangaan. De Belgische regering had in 1873 met het toekennen van de concessie voor de derde (kortere en snel-

lere) verbinding met Duitsland erkend, dat de belangen van de Vlaamse havenstad alleszins opwogen tegen de concurrentie voor de EB.

Rond 1870 was ook Nederland aardig op weg om de achterstand in het scheppen van nieuwe verbindingen met het Duitse achterland weg te werken. De havens van Vlissingen en Rotterdam zouden binnen enige jaren een redelijke verbinding met Venlo krijgen, zodat de concurrentie met Antwerpen kon worden aangegaan. Terwijl in Vlissingen geheel nieuwe haveninrichtingen werden aangelegd, was men ook druk bezig om Rotterdam en Amsterdam als havensteden een goede scheepvaartverbinding met de Noordzee te geven. De Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal kwamen achtereenvolgens in 1872 en 1876 gereed. De spoorwegverbinding van Amsterdam naar Winterswijk (met een aansluiting naar het Ruhrgebied) over Amersfoort, Apeldoorn en Zutphen van de HIJSM, in dienst gesteld in de jaren 1874-1880, betekende een nieuwe impuls voor het goederenvervoer per spoor in de relatie Amsterdam – Duitsland. De NRS raakte door deze ‘Oosterspoorweg’ van de HIJSM haar monopolie in het goederenvervoer met Duitsland via Arnhem en Emmerik kwijt. Het was rond 1870 ook niet meer zo verwonderlijk, dat in Nederland concessies werden verstrekt voor een tweetal lijnen in Oost-Brabant. De ‘Noord-Brabantsch-Duitse Spoorweg-Maatschappij’ (NBDS), opgericht in

1869, opende haar lijn Boxtel – Gennepe – Goch – Büderich in 1873 en reed via de ‘Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft’ (CME) naar Wesel. De ‘Nederlandsche Zuid-Ooster Spoorweg-Maatschappij’ (NZOS), opgericht in 1872, opende haar lijn Tilburg – Den Bosch – Nijmegen met een flinke vertraging in 1881.<sup>31</sup> Het baanvak Nijmegen – Arnhem, aangelegd door de staat bij wet van 21 mei 1873, kwam in 1879 in exploitatie bij de SS.

Toen de Nederlandse regering eindelijk het inzicht had gekregen, dat spoorwegen van belang waren voor de nationale economie, werd eigenlijk in een vrij kort tijdsbestek (1870 - 1880) een totale omwenteling in het denken en het doen op het gebied van het vervoer op gang gebracht. De Nederlandse afgunst ten opzichte van België verdween langzamerhand. Wel moet worden aangestipt, dat de regering het op dat moment wel wat gemakkelijker had dan haar voorgangers, want de belangen van de havens te Vlissingen, Dordrecht, Rotterdam en Amsterdam waren rond 1875 veilig gesteld ten opzichte van de concurrentie uit Antwerpen.

---

#### DE LAATSTE JAREN VAN DE AR/ GCB IN WEST-BRABANT<sup>32</sup>

Het vervoer van reizigers onderging in de jaren 1876 – 1880 een gestage uitbreiding met doorgaande treinen tussen Antwerpen en Rotterdam en aansluitingen op de dienst naar en van Vlissingen.

De bootdienst van de AR/GCB voor het goederenvervoer tussen Moerdijk en Rotterdam moest in 1878 worden opgeheven, enerzijds omdat een jaar eerder de ontbrekende schakel in de verbinding met Rotterdam gereed was gekomen en anderzijds omdat de AR/GCB en de SS overeenstemming hadden bereikt over een vereenvoudiging van het tarievenstelsel tussen beide maatschappijen.<sup>33</sup> In ruil voor deze aderlating werd een gedeelte van het vervoer vanuit België en Frankrijk naar stations tussen Lage Zwaluwe en Amsterdam niet langer meer over de lijn Hasselt – Eindhoven geleid, maar over de ‘moederlijn’ Antwerpen – Roosendaal van de AR/GCB. Deze overeenkomst leek immers in het voordeel van de AR/GCB te zijn, omdat de toekomstige verkoopprijs van de maatschappij rechtstreeks afhankelijk was van de opbrengsten.

De toename in het reizigers- en goederenvervoer als gevolg van de politiek van de AR/GCB liet het station Roosendaal bepaald niet ongemoeid. Vanaf 1876 ontstond een gebrek aan voldoende opstelruimte voor goederenwagens op het emplacement. Het aantal personeelsleden moest worden uitgebreid. Ondanks enige uitbreidingen van het emplacement in 1878 en de aanleg van een eenvoudig seinstelsel bleef ‘de algemeene toestand der stationsinrichtingen te Roosendaal bekrompen en voor den dienst geheel onvoldoende’. Het is duidelijk, dat de AR/GCB in haar laatste jaren te Roosendaal alleen de hoogst noodzakelijke verbeter-

ringen (en dan nog vaak op aandringen van de 'Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten') aanbracht. De lijnen op West-Brabants grondgebied werden zodanig verwaarloosd, dat kort vóór de overdracht op 1 juli 1880 nog enige ontsporingen voorkwamen. Rails en dwarsliggers vertoonden op verschillende baanvakgedeelten grote slijtage.

Op 25 februari 1880 werd een wetsontwerp ingediend tot goedkeuring van het met de Belgische regering gesloten verdrag ter verbetering van het kanaal van Gent naar Terneuzen. Nederland moest zorgen, dat op eigen kosten het gedeelte van het kanaal op eigen grondgebied werd verbreed en uitgediept. Als tegenprestatie zouden de zuiderburen regelen, dat de lijnen van de AR/GCB op Westbrabants grondgebied werden geleverd voor een bedrag van ten hoogste 6.000.000 gulden. De jaarlijkse kosten van de verbetering van het Kanaal van Gent naar Terneuzen zouden in mindering worden gebracht op de verkoopprijs. De volksvertegenwoordiging keurde het wetsontwerp goed. Bij wet van 22 april 1880 kwam de lijn Essen (grens) – Roosendaal – Moerdijk met de zijtak van Roosendaal naar Breda in eigendom van de staat. Met ingang van 1 juli 1880 legde men de exploitatie in handen van de SS. De verbinding Vlissingen – Venlo vormde nu één geheel en met het stuk vanaf de grens tot aan Zevenbergen had de SS het monopolie voor de verbinding van Rotterdam met het centrum van België gekregen.

De exploitatie van het baanvak Zevenbergen – Moerdijk werd met ingang van 1 juli 1880 definitief gestaakt. De merkwaardige concurrentie tussen de AR/GCB en de SS had opgehouden te bestaan. Het baanvak Zevenbergen – Moerdijk was van geen enkel nut meer en kreeg in 1883 de twijfelachtige eer het eerste stuk spoorweg te zijn, dat in Nederland werd opgebroken.

---

#### HET NOODLIJDENDE BESTAAN VAN HET BAANVAK TURNHOUT – TILBURG<sup>34</sup>

Tezamen met de overdracht van de lijnen van de AR/GCB op Westbrabants grondgebied aan de Nederlandse regering werd door het Belgische parlement besloten om zowel het baanvak Antwerpen – Essen (grens) van de AR/GCB als de 'moederlijn' Lier – Herentals – Turnhout van de LT aan te kopen en in exploitatie te geven aan de EB. Het eerstgenoemde baanvak ging ook op 1 juli 1880 over op naam van de nieuwe eigenaar, maar de LT wist door middel van een gerechtelijke procedure haar doodvonnis nog uit te stellen tot 1 maart 1882. De strijd die gevoerd werd over de kwestie of het rollend materieel bij de naasting al dan niet inbegrepen was, viel zelfs in het voordeel van de LT uit. In het kader van de spoorwegverbinding 'IJzeren Rijn' behield de AR/GCB het medegebruik op het baanvak Lier – Herentals. De havenstad Antwerpen mocht immers van de Belgische regering geen enkel nadeel van de verdeeldheid onder de

spoorwegmaatschappijen ondervinden. De EB stond evenwel niet toe, dat de AR/GCB langs het baanvak Herentals – Turnhout vervoer naar en van Nederland zou aantrekken. Het medegebruik van dit baanvak door de AR/GCB was dan ook uitgesloten. Zowel de EB als de SS hanteerden het beginsel om alle vervoer over het baanvak Antwerpen – Roosendaal te leiden. Deze verbinding leverde voor beide maatschappijen flinke inkomsten op, wegens het hoogste aantal kilometers vanuit alle hoeken van België en Nederland en de steeds stijgende vervoerscijfers tussen de havensteden Antwerpen en Rotterdam. De AR/GCB mocht hiervan zo min mogelijk profiteren. De SS leidde bijvoorbeeld zowel het reizigers- als het goederenvervoer vanaf Utrecht, Arnhem of Venlo, over Roosendaal naar Antwerpen en Brussel. In het kader van de overeenkomst tot het vereenvoudigen van het tarievenstelsel tussen de AR/GCB en de SS uit 1878 nam de EB eigenlijk de plaats in van de eerstgenoemde maatschappij. De EB deed dus duchtig mee aan de concurrentiestrijd, waardoor de lijnen Hasselt – Eindhoven en Turnhout – Tilburg een zeer marginaal bestaan bleven lijden. Tot groot ongenoegen van de reizigers tussen Tilburg en Leuven bleef het overstappen te Turnhout en te Herentals een vervelende zaak wegens het ontbreken van goede aansluitingen. De AR/GCB trok uit deze situatie haar conclusie en zette zich ook niet langer meer in voor het opzetten van een fatsoenlijke dienstregeling op het

baanvak Turnhout – Tilburg. Het baanvak Turnhout – Tilburg werd na 1882 al gauw noodlijdend. De Nederlandse regering wilde zich evenals vroeger niet mengen in Belgische aangelegenheden, zodat een herstel van de treindienst van vóór 1875 op de verbinding Tilburg – Leuven niet meer ter sprake kwam. Deze ontwikkelingen droegen echter wel bij tot de groei van het treinverkeer op het baanvak Antwerpen – Roosendaal.

---

#### CONCURRENTIE TUSSEN SS EN HIJSM<sup>35</sup>

Teneinde de concurrentie voor de EB geheel uit te bannen kocht de Belgische regering na jarenlange onderhandelingen op 10 februari 1897 het gehele spoorwegnet van de GCB voor een totaal bedrag van 264.320.000 frank, inclusief al het rollend materieel, werktuigen, meubilair, voorraden en onroerende goederen. Aangezien de lijnen van de GCB zich uitstrekten over drie landsgrenzen moesten ook overeenkomsten met Nederland, Frankrijk en Duitsland volgen. De Nederlandse regering had geen bezwaar om de op eigen grondgebied gelegen gedeelten over te nemen. Aangezien zij deze baanvakken echter in exploitatie wilde geven aan de SS, werd het plan door de HIJSM en een aantal leden van de volksvertegenwoordiging in strijd geacht met het beginsel van gelijkheid tussen de SS en de HIJSM volgens de 'Spoorwegovereenkomsten van 1890'.<sup>36</sup> Sinds 15 oktober

1890 was de concurrentie tussen de beide spoorwegmaatschappijen in het verkeer met België en Frankrijk zoveel mogelijk op gelijke voet gesteld door het in medegebruik geven van het baanvak Rotterdam (Delftsche Poort) – Lage Zwaluwe – Roosendaal – Essen (grens) aan de HIJSM. Voor het eerst in haar bestaan kreeg de HIJSM toen een eigen verbinding met België in de vorm van ‘running power’ op de lijn van de SS.

De HIJSM stond dan ook in 1897 op haar achterste benen en tekende protest aan bij de Nederlandse regering. De SS zou immers een te groot overwicht in het verkeer tussen Nederland en België worden toespeeld. Bovendien hadden de EB en de SS op eigen houtje reeds een overeenkomst gesloten, waardoor in de toekomst het goederenvervoer tussen de beide maatschappijen langs de kortste verbinding zou worden afgewikkeld. Wanneer nu alleen de SS meer grensbaanvakken kreeg toebedeeld, waar langs in de meeste gevallen nog kortere verbindingen mogelijk waren dan over Roosendaal, dan zou de SS in velerlei relaties in het voordeel zijn. Het zonder meer uitvoeren van de overeenkomst tussen de EB en de SS betekende in elk geval, dat een groot gedeelte van het vervoer dat tot dan toe nog over Roosendaal ging voortaan over het baanvak Tilburg – Baarle-Nassau (grens) zou worden geleid en dus onttrokken zou worden aan de invloedssfeer van de HIJSM. De HIJSM stond immers slechts over Roosendaal in verbinding met België

en zag de toekomst door de aanleg van een ringspoorweg in Rotterdam zeer somber in.

De kortste route van Amsterdam naar Essen (grens) was tot 1 mei 1899 in handen van de HIJSM. Na het in gebruik nemen van de ‘Ceintuurbaan’ Rotterdam (Delftsche Poort) – Rotterdam (Maas) raakte de SS in het bezit van de kortste verbinding van Amsterdam naar Essen (grens) over de lijnen van de voormalige NRS (Amsterdam – Breukelen – Harmelen – Gouda – Rotterdam). De HIJSM had het gevaar als uitvloeisel van de ‘Spoorwegovereenkomsten van 1890’ lang weten tegen te houden, maar trok uiteindelijk toch aan het kortste eind. Vanuit het oosten van het land bezat de SS ook al de kortste route. De verbinding van Arnhem met Roosendaal over Den Bosch telde minder kilometers dan de route van de HIJSM over Elst, Geldermalsen en Dordrecht (‘Betuwelijlijn’).<sup>37</sup> De HIJSM dreigde dus het vervoer met België en Frankrijk in alle relaties verliezen.

Al bleven de EB en de SS liever vasthouden aan het hanteren van de kortste route, toch moest tenslotte de SS op last van de Nederlandse regering water bij de wijn doen en afzien van deze monopoliegedachte in de toekomst. Voor een groot aantal goederen dienden voortaan de tarieven aan elkaar te worden gelijkgeschakeld. Men moest daarbij uitgaan van de verbinding over Roosendaal. Op 23 februari 1898 kwam een definitieve regeling tussen de SS, de HIJSM en de EB tot

stand.<sup>38</sup> Deze overeenkomst, die eigenlijk vervoer technisch gesproken volstrekt onlogisch was, betekende voor Roosendaal een bevestiging van haar positie als grensstation en spoorwegknooppunt en zette vervolgens het sein op veilig voor de nieuwbouw van de stationsinrichtingen.

---

#### HET BAANVAK TURNHOUT – TILBURG<sup>39</sup>

De SS kreeg met ingang van 1 juli 1898 de exploitatie van het baanvak Tilburg – Baarle-Nassau (grens) opgedragen. Ondanks dat de SS nu over dit baanvak het goederenvervoer mocht afwickelen, stuurde men overeenkomstig de berekening van de tarieven het grootste deel van het vervoer toch over Roosendaal. Alleen verwachtte de SS in haar aanvallelijke optimisme nog een zodanige groei van het reizigers- en goederenvervoer over het baanvak Turnhout – Tilburg, dat men het gerechtvaardigd vond de bouw van het nieuwe gemeenschappelijke station met alle douanefaciliteiten te Baarle-Nassau (grens) volgens een overeenkomst van 16 april 1898 met de EB in ongewijzigde vorm door te laten gaan. Het zeer ruime stationscomplex werd midden in de uitgestrekte heidevelden aangelegd en opgeleverd in 1906.

In 1899 besloot de Belgische regering op voorstel van vertegenwoordigers uit Antwerpse handelskringen het baanvak Antwerpen – Roosendaal als voornaamste grensoverschrijdende spoorwegverbin-

ding met Nederland aan te wijzen. Het reizigersvervoer leverde goed bezette treinen op, terwijl het goederenvervoer tussen Antwerpen en Rotterdam het beste over de meest rechtstreekse verbinding tussen de beide havensteden kon worden afgewikkeld. Het stadsbestuur van Antwerpen ging overigens niet akkoord met het inleggen van snelle reismogelijkheden over Baarle-Nassau (grens). Men zag liever alle reizigers tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Brussel over Antwerpen komen, omdat dat ongetwijfeld in het voordeel van de havenstad zou zijn. Indien een deel van de treinen over Baarle-Nassau (grens) ging rijden, dan betekende dat immers een vermindering van de reismogelijkheden naar en van Antwerpen. De Belgische regering vond het betoog van het Antwerpse stadsbestuur alleszins aanvaardbaar en zag af van het bevorderen van het vervoer over Baarle-Nassau (grens). In de jaren 1895-1905 verrees trouwens op staatskosten in het centrum van de stad de 'Middenstatie', het monumentale stationsgebouw met immense perronoverkapping, dat als Antwerpen-Centraal nog steeds door treinreizigers als toegangspoort tot de stad wordt gebruikt. Daarnaast had het vervoer rond de eeuwisseling nog niet een zodanige omvang, dat op dat moment een tweede internationale verbinding tussen België en Nederland met een grote capaciteit noodzakelijk was. De SS en de EB liepen dus met het nieuwe stationscomplex te Baarle-Nassau (grens) wel wat erg hard van stapel. Naar

Esschen — Extérieur de la Gare.



Stationsgebouw Essen (straatzijde), ca 1910 (Fotocoll. J. Lemmens, Rotterdam)

aanleiding van het besluit van de Belgische regering werd het traject Aarschot – Herentals – Turnhout – Baarle-Nassau (grens) – Tilburg niet meer van nieuwe stalen spoorstaven voorzien. Ook het verouderde seinenstelsel, dat al bij de GCB in gebruik was geweest, bleef voorlopig gehandhaafd. Het gehele traject hield men enkelsporig. Als gevolg van deze krappe infrastructuur konden geen internationale sneltreinen worden ingelegd.

#### HET BAANVAK ANTWERPEN – ROSENDAAL<sup>40</sup>

Na de overname van de exploitatie op 1 juli 1880 door de SS bleek pas goed hoe zeer de baanvakken op Westbrabants grondgebied door de AR/GCB waren verwaarloosd. Naast de vele noodzakelijke vernieuwingen van rails en dwarsliggers

werden alle baanvakken in de jaren 1881-1885 van dubbelspoor voorzien. Behalve in Roosendaal werden alle stations- en haltegebouwen in 1885 uitgebreid, gewijzigd of opnieuw opgebouwd. Tevens kwamen vele nieuwe wachterswoningen tot stand. Aangezien er sinds 1880 sprake was van een verplaatsing van het 'douanestation' naar de grens te Nispen, bleef een uitbreiding van het emplacement te Roosendaal voorlopig achterwege. Deze verplaatsing stuitte op een hevig verzet van het gemeentebestuur en de expeditiebedrijven. Nadat de Nederlandse regering uiteindelijk had afgezien van dit voorplan, werd een wetsontwerp voorbereid tot uitbreiding van het Roosendaalse stationscomplex. Een begroting van 900.000 gulden deed de Tweede Kamer op 27 juni 1884 echter negatief besluiten. De slechte toestand van de stationsinrichtingen te

Roosendaal liet echter geen verder uitstel toe. In de jaren 1886-1888 werd op initiatief van de SS op staatskosten voor een bedrag van 300.000 gulden een beperkte uitbreiding van gebouwen, sporen en wissels ter hand genomen. De stationsinrichtingen zouden niettemin in een gebrekkige toestand blijven verkeren.

Al snel na het in medegebruik komen van de lijn Rotterdam – Lage Zwaluwe – Roosendaal – Essen (grens) bij de HIJSM bleek, dat het lapwerk uit de tachtiger jaren aan het Roosendaalse stationscomplex volstrekt tekort schoot. Alleen geheel nieuwe stationsinrichtingen zouden aan de eisen van het steeds toenemende vervoer kunnen voldoen. Wegens de ligging van het station in de bebouwde kom van de gemeente besloot men tot nieuwbouw buiten de stad. De kwestie kreeg echter een slepend karakter, vooral door de onduidelijkheden in de jaren 1894-1898 rond de overname van het spoorwegnet van de GCB en de exploitatie van de grensbaanvakken met België door SS (en HIJSM). Pas in maart 1899, dus kort nadat de SS duidelijk wist waar zij aan toe was in de toekomst, raakten de definitieve plannen te Roosendaal bekend. Ondanks veel verzet van de plaatselijke bevolking, die de gekozen plek te ver van de bebouwde kom van de gemeente vond liggen en daardoor het ontstaan van een afzonderlijke wijk ter plaatse vreesde, werd tenslotte groen licht voor de nieuwbouw van het stationscomplex gegeven. Wegens langdurige onteigeningsprocedures met particulieren

duurde het nog tot in 1904, voordat de eerste aanbestedingen konden plaatsvinden. Het optreden van het Roosendaalse gemeentebestuur getuigde van weinig begrip voor het landsbelang en eindigde zelfs in allerlei ingewikkelde juridische procedures. In de nacht van 3 op 4 november 1907 werd het grootste gedeelte van de nieuwe stationsinrichtingen in gebruik genomen. De voor rekening van de staat tot stand gekomen nieuwbouw te Roosendaal vergde het in die tijd gigantische bedrag van ruim 3.000.000 gulden.

Ook in Essen werd overgegaan tot een algehele vernieuwing van de stationsinrichtingen. Nadat in november 1898 het definitieve ontwerp was vastgesteld, kwamen in de jaren 1901-1904 een sterk uitgebreid emplacement en nieuwe gebouwen in dienst. Het station Essen was sinds 15 oktober 1880 aangewezen als plaats van overgave en overname van rollend materieel en goederen. De SS (en ook later de HIJSM) verzorgde de tractie en het personeel voor de treinen tussen Roosendaal en Essen. Het station Essen vormde dus eigenlijk een gemeenschappelijk station voor de EB en de SS (met de HIJSM). Allerlei uitgaven voor de instandhouding van het complex en de uitvoering van de dienst kwamen voor gezamenlijke rekening van de spoorwegmaatschappijen. Het station Essen was ook de standplaats voor het Nederlandse personeel van de SS en de HIJSM ten behoeve van de administratieve behandeling van rollend materieel en goederen. Pas in de twintiger en

dertiger jaren van deze eeuw bracht de EB sommige internationale sneltreinen door tot in Roosendaal en werden kilometervergoedingen door de Nederlandse spoorwegmaatschappijen uitbetaald.

---

#### SLOT

Het ging met de spoorwegverbinding over Baarle-Nassau (grens) vrij snel bergafwaarts. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de grens ter plaatse met prikkeldraadversperringen onder een elektrische spanning hermetisch afgesloten. Het stationscomplex kon zelfs niet meer gebruikt worden voor het schaarse reizigers- en goederenvervoer en werd tijdelijk een opvangcentrum voor Belgische vluchtelingen. Na de oorlog hadden zowel de EB als de SS er geen enkele moeite mee om nagevoel al het vervoer tussen België en Nederland over Roosendaal te leiden. Voor de SS betekende dat dikwijls in het reizigersvervoer meer kilometers en dus meer inkomsten. Het in 1910 nog opnieuw overwogen besluit tot het inleggen van internationale sneltreinen tussen Amsterdam en Brussel over Baarle-Nassau (grens) was definitief van de baan.

Het nieuwe stationscomplex te Baarle-Nassau (grens) kan men achteraf als een volkomen nutteloze investering beschouwen. Het goederenvervoer nam na het verloren gaan van de monopoliepositie van de spoorwegen in het verkeer gedu-

rende de jaren 1920 – 1930 niet meer in betekenis toe en kon gemakkelijk over het van een goede infrastructuur voorziene baanvak Antwerpen – Roosendaal worden afgewikkeld.

Het stationscomplex te Roosendaal zag vanaf de twintiger jaren luxe 'Pullman Express'-treinen en 'D-treinen' met klinkende namen als 'Etoile du Nord', 'Ile de France' en 'Edelweiss' aan zijn perrons tot stilstand komen. In de vijftiger jaren ontstond in het reizigersvervoer de benaming 'Trans-Europ-Express'. Tegenwoordig stoppen alle 'Eurocity'-treinen nog in Roosendaal. Maar het lijkt er echter op, dat haar rol als 'internationaal' spoorwegknooppunt uitgespeeld is nu het gaat om een aansluiting op het Europese net van 'à Grande Vitesse'-verbindingen. Dit was al veel eerder het geval als grensstation in het internationale goederenvervoer. Roosendaal teert echter nog steeds op dat roemrijke verleden. Het waren politieke ontwikkelingen in Nederland en België, belangen van concessiejagers en spoorwegmaatschappijen en niet in de laatste plaats het streven van de havenstad Antwerpen naar meer aansluitingen met het Duitse achterland, die de plaats als grensstation en als spoorwegknooppunt in West-Brabant deden uitgroeien. Het plaatselijke gemeentebestuur heeft in deze gang van zaken nauwelijks of geen invloed uitgeoefend.

## Noten

- 1 H. de Bot en R. Slegers, *Lier 1860. De geschiedenis van het station en de spoorwegen te Lier* (Lier 1985) 9-19; M. Hartgerink-Koomans, 'De Zuiderlijnen. Opzet en bestrijding der spoorlijnen beneden de grote rivieren' *Economisch-Historisch Jaarboek* 30 (1965) 3-76, aldaar 3-28; J. Staes en H. Welter, *Mechelen, Leuven, Tienen ... retour. Een treinreis door het verleden* (Leuven 1987) 10-27; H. Welter, *Antwerpen op het spoor* (Antwerpen 1986) 7-16.
- 2 Het grote hoogteverschil van 110 meter op een afstand van 4300 meter tussen Ans en Luik kon in 1843 slechts worden overwonnen door een scheiding van de helling in twee 'hellende vlakken' met daar tussenin een horizontaal gedeelte, waarop een stoommachine stond, die aan kabels tegelijkertijd een trein omhoog en een trein omlaag liet gaan. Het systeem bleef ruim 25 jaar in gebruik. Pas toen had men locomotieven ontwikkeld, die voldoende vermogen bezaten om op eigen kracht de helling te kunnen bedwingen.
- 3 Hartgerink-Koomans 29-32.
- 4 Hartgerink-Koomans 33-35; J.H. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche spoorwegen, 1832-1938* (Rotterdam 1938) 68; Welter 27-30.
- 5 A.J.G. Buijsen, 'Roosendaal en de spoorwegen' *GR* 25 (1965) 95-112, aldaar 96-99.
- 6 Het in 1854 tot stand gekomen tracé van de spoorwegverbinding illustreert op mooie wijze de bedoelingen van de familie Gihoul. Bij Wildert buigt de lijn een weinig westwaarts om vervolgens bij Nispen weer een weinig oostwaarts te gaan, zodat de familie Gihoul het gehele stationsempacement Essen gerealiseerd zag worden op het oostelijk deel van haar landgoed. De overgebleven stukken grond in de omgeving konden in latere jaren weer worden verkocht als bouwgrond. Zo ontstond de 'Statiewijk', die als aparte kern nog tot enige decennia geleden volkomen los lag van het eigenlijke dorp Essen op anderhalve kilometer afstand.
- 7 M.C.J. Broos, 'De spoorweg Antwerpen-Rotterdam' *Op de rails* 45 (1977) 315-324; Hartgerink-Koomans 37-38; Welter 27-30.
- 8 H.C. Arbouw en J.R. Bos, *Schakel tussen Noord en Zuid. Geschiedenis van de spoorwegen op het Eiland van Dordrecht* (Dordrecht 1989) 11-27; Broos 1977; M.C.J. Broos, *Geschiedenis der spoorwegen in en om Roosendaal* (Roosendaal 1984) 10-16; Hartgerink-Koomans 36-40.
- 9 3-7-1854 Antwerpen - Roosendaal, 20-7-1854 Roosendaal - Etten (Vossendaal), 20-10-1854 Roosendaal - Oudenbosch, 11-12-1854 Etten (Vossendaal) - Etten, 24-12-1854 Oudenbosch - Zevenbergen, 1-5-1855 Zevenbergen - Moerdijk en Etten - Breda.
- 10 Hartgerink-Koomans 48-76; Jonckers Nieboer 41-64, 69-96; J.W. Sluiter, *Beknopt overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven* (Leiden 1967).
- 11 Elke vaste oeververbinding strekte weliswaar tot een verbetering van het verkeer over land, maar leidde onherroepelijk tot een verslechtering voor het scheepvaartverkeer. Men moet vooral bedenken, dat vele schepen tot omstreeks 1870 nog onder zeil voeren en dat het nu eenmaal moeilijk was om een tegen de wind in varend zeilschip precies door de brugopening te loodsen of om een zeilschip te laten wachten voor een gesloten brug. Bovendien konden de toen in de Rijnvaart gebruikte zeilschepen hun masten niet strijken om onder de brug door te varen. Voorts waren de breedte, de diepte en de stromingen van de te overbruggen wateren enorm groot, zodat in een strenge winter samenklonterende ijsschotsen niet alleen zorgden voor een stremming van het scheepvaartverkeer, maar ook tegen bruggijlers ijssdammen konden opwerpen met alle gevaar voor overstromingen en vernielingen.
- 12 De spoorwegverbinding Antwerpen - Roosendaal - Moerdijk met een zijtak van Roosendaal naar Breda werd in de internationaal gehanteerde spoorwijdte van 1435 mm (normaalspoor) uitgevoerd. Behalve in Zuid-Limburg werd tot op dat moment in Nederland krachtens een besluit van de regering uit 1838 uitsluitend het breedspoor van 1945 mm toegepast.
- 13 Het station Rotterdam (Maas) van de NRS kwam overigens pas in dienst op 1 december 1858. Sinds het in gebruik nemen van het baanvak Rotterdam - Gouda op 30 juli 1855 werd gebruik gemaakt van een tijdelijk station, gelegen aan het Boerengat (enige honderden meters ten oosten van het definitieve eindpunt).
- 14 Zowel de NRS als de HIJSM waren later gedwongen hun spoorwijdte te versmallen om aansluitingen op lijnen van andere maatschappijen mogelijk te maken. De NRS kwam met deze werkzaamheden voor de lijn Amsterdam (Weesperpoort) - Utrecht - Arnhem in 1855 gereed, terwijl de andere baanvakken reeds vanaf het begin in normaalspoor werden uitgevoerd. De HIJSM volgde overigens pas in 1866.
- 15 De spoorwegverbinding van Amsterdam met Arnhem was op initiatief van Koning Willem I al in een zeer vroeg stadium aangelegd. Zij was vooral bedoeld om de havenstad Amsterdam, die tot dan toe over een zeer slechte verbinding met het Duitse achterland beschikte, een krachtige stimulans te geven. Helaas voor Amsterdam wreekte zich de gekozen spoorwijdte van 1945 mm. Aangezien Pruisen vast bleef houden aan normaalspoor ontstond pas in 1856 na het versmallen van de spoor-

wijdte een verbinding met het Duitse spoorwegnet.

16 De Bot en Slegers 33-43; A. Linters, *Spoorwegen in België* (Gent 1985) 15-40; J. Slegers, *De spoorlijn Turnhout-Tilburg (1867-1914). De geschiedenis van het 'Bels lijntje'* (licentiaatsverhandeling Kath. Universiteit Leuven 1987) 22-51; Staes en Welter 44-60; J.H.S.M. Veen, *Sporen over de heuvel. De geschiedenis van de spoorwegen in en om Tilburg* (Tilburg 1988) 29-32.

17 6-7-1864 Antwerpen – Lier – Aarschot,

1-2-1865 Aarschot – Diest, 1-7-1865 Diest – Hasselt.

18 De Bot en Slegers 41-43; Staes en Welter 62-74.

19 De maatschappij kreeg op 22 september 1853 rechts-persoonlijkheid in België. Het maatschappelijk kapitaal van de onderneming bedroeg toen 20.812.500 frank.

20 De Bot en Slegers 112-123; Slegers 53-66; Staes en Welter 62-74; Welter 31-34.

21 Jonckers Nieboer 69-96.

22 M.C.J. Broos, '125 Jaar Breda-Tilburg' *Op de rails* 56 (1988) 278-291; Jonckers Nieboer 69-96; P. Saal en F. Spangenberg, *Kijk op stations* (Amsterdam 1983) 25-27.

23 Als spoorwegknooppunt in het midden van de provincie Noord-Brabant werd Boxel aangewezen als een soort gulden middenweg tussen de belangen van de plaatsen Den Bosch en Eindhoven. Ook kon op deze wijze aan de wensen van het Ministerie van Oorlog tegemoet worden gekomen. De havenstad Amsterdam kreeg tenslotte haar zin met de lijn Utrecht – Den Bosch – Boxel.

24 Jonckers Nieboer 97-131.

25 De rol van de overheid in de vorm van de combinatie 'aanleg op staatskosten en exploitatie door particulieren' is overigens enig in zijn soort.

26 Broos 1984, 27-35; Jonckers Nieboer 97-131; R. Bonnekamp, 'Politieke verhoudingen in Nederland en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, 1860-1876' *Jaarboek voor de Geschiedenis van Bedrijf en Techniek* 4 (1987) 154-172.

27 Broos 1977; Broos 1984, 40-45, 55-59; Broos 1988; Jonckers Nieboer 113-114; Sluiter; Jaarverslagen SS, 1873-1880.

28 23-12-1863 Roosendaal – Bergen op Zoom, 1-7-1868 Bergen op Zoom – Goes, 1-3-1872 Goes – Middelburg, 1-11-1872 Middelburg – Vlissingen (stad), 1-9-1873 Vlissingen (stad) – Vlissingen (haven).

29 Slegers 53-66.

30 Jonckers Nieboer 97-131; Saal en Spangenberg 25-27, 43-48; Slegers 53-66; Sluiter; Veen 33-36; Welter 31-34.

31 De exploitatie van de lijn Tilburg – 's-Hertogenbosch

– Nijmegen kwam al met ingang van 1 mei 1883 in handen van de SS. Op 1 januari 1892 werd de SS ook eigenaar van de lijn.

32 Broos 1984, 66-68; Jonckers Nieboer 123-124; Slegers 53-66.

33 De AR/GCB had haar bootdienst tussen Moerdijk en Rotterdam ook na de opening van het baanvak Zevenbergen – Lage Zwaluwe laten bestaan en altijd geweigerd rechtstreekse tarieven tussen enerzijds plaatsen in Nederland en anderzijds plaatsen in België en Frankrijk via Lage Zwaluwe – Zevenbergen te maken. Na het in gebruik nemen van de bruggen te Rotterdam was het goederenvervoer met de bootdienst van de AR/GCB flink afgenomen.

34 Slegers 53-66; Veen 39-42.

35 Jonckers Nieboer 185-201, 215-219; J.G.C. van de Meene en J.H.S.M. Veen, 'De spoorweg Turnhout-Tilburg' *Op de rails* 45 (1977) 194-201; Slegers 69-89; Veen 45-47.

36 De 'Spoorwegovereenkomsten van 1890' waren een rechtstreeks uitvloeisel van de al in het begin van de tachtiger jaren geconstateerde gebreken in het Nederlandse spoorwegnet. Het onsamenhangende niet op een vooraf bepaald plan gebaseerde net leidde al vrij gauw tot een verbroekeling van de exploitatie en een ongezonde concurrentie tussen de drie grootste spoorwegmaatschappijen in Nederland (HJSM, NRS en SS). In 1888 werd de concessie van de NRS op last van de Nederlandse regering niet verlengd. De lijnen van deze maatschappij werden genaast en zouden in het kader van de 'Spoorwegovereenkomsten van 1890' worden toebedeeld aan de SS. De exploitatie van de SS en de HJSM moest voortaan plaatsvinden onder gelijke voorwaarden op basis van concurrentie en concentratie met een ruime toepassing van het gemeenschappelijk gebruik van bepaalde baanvakken, stations en handelsinrichtingen.

37 Bij wet van 10 mei 1875 werd een aanvullend net van spoorwegen aangelegd op staatskosten. De 'Betuwelijn' kwam in de jaren 1882-1885 tot stand en werd in het kader van de 'Spoorwegovereenkomsten van 1890' in exploitatie gegeven aan de HJSM. In de tussenliggende jaren had de SS de dienst op de lijn uitgevoerd.

38 Als uitvloeisel van deze regeling werd op 1 juli 1898 de GCB definitief overgenomen. De vier 'moeder'-maatschappijen (AR, EST, ESM en AM), alsmede het exploitatie-consortium, gingen kort daarop in liquidatie.

39 Slegers 90-101; Van de Meene en Veen; Veen 45-47.

40 Broos 1986, Buijssen 99-108.