

## SITUATIESCHETS

De eerste spoorwegcontacten met Nederland zijn relatief laat tot stand gekomen en verliepen vanwege de politieke situatie in een alles behalve serene sfeer.

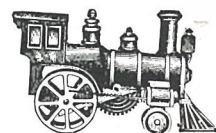
Sinds het Congres van Wenen in 1815 vormde ons land samen met het Noorden, het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, met aan het hoofd koning Willem I. De revolutionaire opstand van 1830 te Brussel, onmiddellijk gevolgd door het uitroepen van de onafhankelijkheid en de definitieve scheiding na de Tiendaagse Veldtocht, had de relaties tussen de beide landen sterk bekoeld, om niet te zeggen dat de stemming tussen Noord en Zuid vijandig was.

Deze toestand verergerde nog omdat noch de Belgische, noch de Nederlandse koning aanvankelijk zijn goedkeuring wilde geven aan het vredesverdrag.

Dadelijk na de Belgische opstand had de Rotterdamse handelskamer, die bevreesd was een groot deel van haar haventrafiek te verliezen ten voordele van Antwerpen, een verzoekschrift gericht aan Willem I. Daarin pleitte ze voor de verhindering van alle goederen uit België, zo bleef de haven van Antwerpen tot 1833 gesloten.

Erger voor de jonge Belgische staat was dat hij niet langer gebruik kon maken van de talrijke Nederlandse binnenwateren, waardoor de zo belangrijke handelstrafiek naar Duitsland in het gedrang kwam.

Deze handelsbetrekkingen met het buitenland waren immers van vitaal belang voor het voortbestaan van de jonge staat.



## DE EERSTE SPOORWEGCO

K. D

De oplossing werd gezien in de totstandkoming van een uitgebreid net van spoorverbindingen ter vervanging van de waterwegen.

De eerste lijn moest de verbinding verzekeren tussen Antwerpen en de Rijn en daarmee de doorvoer over zee naar het westen.

Op 5 mei 1855 werd het eerste deel van deze lijn, tussen Brussel en Mechelen, ingehuldigd. Kenschetsend voor de slechte relaties met onze Noorderburen was dat bij plechtigheden te Mechelen de vlaggen van onze buurlanden wapperden, ten teken van de richtingen waarin de spoorweg zich wou uitbreiden; ten zuiden de Franse driekleur, ten oosten de Pruisische vlag en ten westen de Britse. De Nederlandse vlag ontbrak echter, Want de lust om de lijn via Antwerpen naar het Noorden door te trekken was totaal afwezig.



## FACTEN MET NEDERLAND

TOP

### DE EERSTE SPOORLIJNEN IN NEDERLAND

De aanleg van spoorwegen in ons land vorderde zeer snel, vooral in vergelijking met Nederland, dat halsstarrig vasthield aan zijn waterwegennet.

Hoewel de eerste concessie reeds in 1835 werd aangevraagd, duurde het tot 1839 alvorens de Hollandse Yzeren spoorwegmaatschappij de lijn tussen Amsterdam en Haarlem kon openen. Bovendien werd door sommigen reeds dadelijk aan het nut van deze lijn getwijfeld. Ze meenden dat de Haarlemer Trekvaart, die de beide steden sinds 1631 met elkaar verbond, een voldoende waarborg bood voor de handelsbetrekkingen. Het aantal lijnen nam slechts heel langzaam toe. Ter vergelijking : twintig jaar na de eerste Nederlandse lijn beschikten onze Noorderburen nog maar over 537 km spoor,

terwijl België reeds 1 813 km in exploitatie had.

Een belangrijke reden voor deze trage evolutie moet ongetwijfeld gezocht worden in een aanhoudend verzet van de Rotterdamse Kamer van Koophandel tegen de aanleg van sporen. De doorvoer van goederen van overzee, via de grote Nederlandse binnenwateren, was immers hun voornaamste bron van inkomsten.

Het was pas later, nadat men het succes der Belgische spoorwegen had gezien, dat de stemming in Rotterdam omsloeg. De vrees voor dreigende concurrentie van het spoor, dat een sneller en goedkoper vervoer kon waarborgen, werd steeds groter.

In Nederland was het trouwens moeilijk om kapitaal samen te brengen voor de aanleg van sporen, vooral nadat gebleken was dat er met de uitbating weinig te verdienen was. Na de aanleg van de eerste lijnen tussen Amsterdam en Rotterdam en tussen Utrecht en Arnhem ontstond er als het ware een soort debâcle : de spoorwegaandelen deden het slecht op de beurs en werden in grote hoeveelheden verkocht.

Daarop volgde natuurlijk een grote terughoudendheid van de Nederlandse beleggers, waardoor inzake aanleg van sporen, een hele tijd niets meer gebeurde in Nederland.

### BELGISCHE MAATSCHAPPIJEN IN NEDERLAND

De eerste lijn die Nederland bereikte vanuit België, was die van Antwerpen naar Rotterdam. Ze was eigendom van de



Belgische Maatschappij Antwerpen - Rotterdam. Met de aanleg ervan werd begonnen in Antwerpen om in 1854 Roosendaal te bereiken. Op 3 mei van het volgende jaar lag de lijn klaar tot de Moerdijk.

Van hier af moesten de reizigers met de stoomboot verder naar Rotterdam, vermits er nog geen sprake was van een brug over het Hollands Diep.

Met de bouw van de brug werd begonnen in 1866 en duurde 6 jaar. Maar het was dan ook een echt kunstwerk; ze bestond uit niet minder dan veertien boogvormige overspanningen in gelijke bovenstukken uitgevoerd en een gelijkarmige draaibrug met een lengte van bijna twintig meter.

De Société Anonyme des Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam had haar hoofdzetel te Brussel. Ze bleef echter niet lang zelfstandig, want reeds in 1864 werd ze opgenomen in de Grand Central Belge, één van de belangrijkste Belgische maatschappijen. Deze GCB was in 1864 ontstaan door de samensmelting van de Maatschappij van West-Vlaanderen, Oost-België en Tussen Samber en Maas. Daardoor exploiteerde ze een net van noord naar zuid, dat een verbinding vormde tussen de Nederlandse Spoorwegen, de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen en tussen de spoorwegen van de Est-Français.

Het gedeelte van de lijn Antwerpen - Rotterdam dat op Nederlands grondgebied liep, werd in 1880 overgenomen door de Nederlandse Staatsspoorwegen. Een ander belangrijk grensoverschrijdend spoorwegpunt vormde de stad Maastricht. Op 1 oktober 1856 werd de lijn Maastricht - Hasselt, in exploitatie door de GCB, geopend. Pas in 1898 kwam de exploitatie van het Nederlands gedeelte in handen van de Nederlandse staatsspoorwegen.

De Luik-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij bereikte laatstgenoemde stad op 24 november 1861. Twee jaar later namen de Nederlandse Staatsspoorwegen de exploitatie van het Nederlands gedeelte van de lijn reeds over. Een andere Belgische

maatschappij, de « Compagnie du Chemin de fer Liégeois - Limbourgeois et ses Prolongements », had een spoor aangelegd tussen Luik en Eindhoven via Liers, Bilzen en Valkenswaard, dat in 1866 werd geopend. Deze maatschappij exploiteerde in België verschillende zijlijntjes die onder andere enkele steenkoolmijnen aandedden. Nog in het openingsjaar verkregen de Staatsspoorwegen de exploitatierechten van de gehele lijn; vermits de opbrengsten van de lijn niet aan de verwachtingen beantwoordden, trokken de Staatsspoorwegen zich terug uit het Belgisch gedeelte.

In 1867 werd de lijn Hasselt - Tilburg via Baarle-Nassau, geopend. Deze lijn was eigendom van de Grand Central Belge en sloot aan op het Staatsspoorwegennet. In Zeeuws-Vlaanderen werd de verbinding met Nederland verzekerd door twee kleinere spoorwegmaatschappijen, enerzijds de Société du Chemin de Fer de Gand à Terneuzen en anderzijds de Société du Chemin de Fer International de Malines à Terneuzen, respectievelijk in 1869 en 1871 voor het publiek opengesteld.

Beide lijnen liepen op vrij korte afstand van elkaar naar Terneuzen, waar ze over een gemeenschappelijk station beschikten.

De initiatiefnemers van het project hoopten daar een plaatselijke markt te vinden voor Belgische producten en een doorvoerhaven voor verder transport over zee.

Dit werd echter slechts gedeeltelijk gerealiseerd, mede doordat de lijnen geen aansluiting gaven op de Nederlandse spoorwegen.

Naast deze treindiensten bestonden er in het grensgebied tussen België en Nederland ook nog een hele reeks tram- en autobusverbindingen die een vlot verkeer tussen de twee buurlanden verzekerden.

De politieke situatie is thans gans anders dan in 1830; daarom is het ook moeilijk te begrijpen dat toentertijd zoveel drukte gemaakt werd over de aanleg van een spoorlijn naar Nederland. □

**De eerste lijn die Nederland bereikte vanuit België, was die van Antwerpen naar Rotterdam. Zij was eigendom van de Belgische Maatschappij Antwerpen-Rotterdam.**

**In 1867 werd de lijn Hasselt-Tilburg via Baarle-Nassau geopend. Deze lijn was eigendom van de Grand Central Belge en sloot aan op het Staatsspoorwegennet.**