

# De Nederlandsch-Belgische Spoorwegen

door Prof. LIONEL WIENER, hoogleeraar aan de Universiteit te Brussel.

Hoewel vriendschap en onderling belang den aanleg van spoorwegen tusschen beide landen in de hand hebben gewerkt, kan men toch wijzen op een eigenaardig verschijnsel, dat zich, volgens mij, nergens aan een andere grens voordoet. Zonder uitzondering is er geen enkele spoorweg tusschen Nederland en België, die het product is van gemeenschappelijke aanlegwerkzaamheid aan weerszijden van de grens. Integendeel, alle werden zij verkregen door verlenging van een spoorweg van het ééne land in het andere land, soms op grooten afstand van een bestaanden spoorweg.

Het belang van de Nederlandsch-Belgische spoorwegen is bijzonder opvallend als men het Nederlandsche spoorwegnet nader beziet. Na de vergunning Amsterdam—Rotterdam aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg Mij. in 1836/1842 en die van Amsterdam—Arnhem in 1838 (sedert 1845 aan de Nederlandsche Rijn Spoorweg Mij.) verleend, vindt men achtereenvolgens niet minder dan vier vergunningen aan Belgische maatschappijen:

13 Februari 1846: Maastricht—Aken, die later beheerd werd door de „Grand Central Belge”,

21 Juli 1852: Grens (richting Antwerpen) tot het Hollandsch Diep (idem),

30 Juli 1853: Maastricht tot de Belgische grens, richting Hasselt (idem),

30 Juli 1856: Maastricht tot de Belgische grens, richting Visé (Luik—Limburg Sp.Mij.).

In 1864 kwamen er nog 2 vergunningen bij:

Op 9 April werd concessie verleend van Eindhoven tot de grens, richting Hasselt en Luik, waarvan de exploitatie later is overgenomen door de Staatsspoor;

Op 19 April van Sluiskil tot de grens, richting Gent (Gent—Terneuzen Sp.Mij.);

Op 4 November van Tilburg tot de grens, richting Turnhout (exploitatie „Grand Central Belge”).

Een laatste vergunning Terneuzen tot de Belgische grens naar St. Niklaas wordt op 10 Juni 1868 toegestaan (de Internationale Sp.Mij. Mechelen—Terneuzen). Samen vertegenwoordigen deze concessies een groot aantal km, verdeeld als volgt:

- |   |        |
|---|--------|
| 1. exploitatie door de „Grand Central Belge” van spoorwegen, behoorende aan andere maatschappijen | 173 km |
| a. Antwerpen—Moerdijk en Roosendaal—Breda . . . . .   | 54 km  |
| b. Belgische grens—Tilburg . . . . .  | 22 „   |
| c. Antwerpen—Aken (van de Belgische- tot de Duitse grens) . . . . .                               | 34 „   |
| d. Antwerpen—M./Gladbach (van de Belgische- tot de Duitse grens) . . . . .                        | 48 „   |
| e. Woensdrecht tot de grens richting Antwerpen (in aanleg) . . . . .                              | 15 „   |
| 2. Luik—Maastricht Sp.Mij. (van de Belgische grens naar Maastricht) . . . . .                     | 9 „    |
| 3. Gent—Terneuzen Sp.Mij. (van Sluiskil tot de grens naar Gent) . . . . .                         | 14 „   |
| 4. Mechelen—Terneuzen Sp.Mij. (van Terneuzen tot de Belgische grens, St. Niklaas) . . . . .       | 23 „   |
|   | 219 km |
| 5. In België het door de S.S. geëxploiteerde spoorwegnet van de „Liégeois—Limbourgeois” Sp.Mij.   | 137 km |

Sommige van deze spoorwegen overschrijden de Nederlandsch-Belgische grens op ongeveer gelijke afstanden. Het zijn van West naar Oost de spoorwegen van Gent naar

Terneuzen, van Antwerpen naar den Moerdijk, van Charleroi en Leuven naar Tilburg en van Luik en Hasselt naar Eindhoven. Hieraan kan men verder nog de lijn toevoegen van Luik naar Maastricht en Venlo. Op het oogenblik, dat deze lijnen aangelegd werden, was het Nederlandsche spoor West-Oost slechts gedeeltelijk gelegd tusschen Woensdrecht, Bergen op Zoom, Breda, Tilburg en Boxtel, welke internationale verbindingen zonder twijfel van een allergrootst belang waren. Die eigenaardige toestand ontstond doordat België reeds in 1847 een staatsnet had, waarvan de hoofdlijnen gelegd waren tot aan de grenzen en de omliggende landen zich dus verplicht zagen zoo spoedig mogelijk aansluiting te bekomen. Reeds in 1859 bedroeg het Belgisch spoorwegnet meer dan 2.000 km, waarvan 337 in aanleg.

Hetzelfde verschijnsel, dat wij voor de Belgisch-Nederlandsche grens hebben vastgesteld, deed zich ook voor aan de Zuidpunt van Limburg. Hier golden echter andere motieven, voornamelijk de noodzakelijkheid van een verbinding van Antwerpen met het Rijngebied. De hoofdlijnen Antwerpen—Hasselt—Maastricht—Aken en later Antwerpen—Roermond—München/Gladbach waren rechtstreeksche verbindingen, die niet alleen dwars door Hollandsch-Limburg, maar ook (evenals later de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg) een zekeren afstand in Duitschland doorliepen (onderscheidenlijk 9 en 49,5 km).

Door de aardrijkskundige ligging van Zeeland is het achterland van Terneuzen gescheiden van het overige gedeelte van Nederland. Heel natuurlijk zocht deze haven dus het Belgisch vervoer de verkrijgen. Hierin hielpen haar twee internationale maatschappijen: eerst Gent—Terneuzen en daarna Mechelen—Terneuzen met al haar vertakkingen.

De oudste maatschappij Antwerpen—Rotterdam was de voorlooper van het belangrijke exploitatie-consortium „Grand Central Belge”. Deze nam na veel wederwaardigheden de exploitatie over van den spoorweg, die te Tilburg eindigde, de „Est Belge” en haar vertakkingen, zijnde de hierboven genoemde lijnen Oost—West en de lijnen van de Spoorwegmaatschappij van het Noorden van België<sup>1)</sup>. Aan den anderen kant nam de S.S. de exploitatie over van de lijnen der Luik—Limburgsche Spoorweg Mij., zoodat zij dus ver tot in België doordrong (Luik, Ans en Flémalle). Ook was er nog de Spoorwegmaatschappij Luik—Maastricht, die niettegenstaande haar nauwe betrekkingen met de „Nord-Belge” zelfstandig is gebleven.

Behalve de spoorwegen van Terneuzen werden al deze spoorwegen overgenomen door den Belgischen en den Nederlandschen Staat. Elk land ontving de secties, die op zijn grondgebied lagen. Wij behandelen nu in volgorde:

1. *De spoorwegen van de „Grand Central Belge”:*
  - a. Spoorweg Mij. Antwerpen—Rotterdam en vertakking,
  - b. Spoorweg Mij. Maastricht—Aken en den spoorweg Hasselt—Maastricht,
  - c. Spoorweg Turnhout—Tilburg, en
  - d. Spoorweg Antwerpen—M./Gladbach en de Spoorweg Mij. van het Noorden van België,
2. „*Liégeois—Limbourgeois*” Spoorweg Mij. (geruimen tijd geëxploiteerd door de S.S.),
3. *Spoorwegmaatschappij Luik—Maastricht* en vertakkingen en
4. *Spoorwegmaatschappijen Gent- en Mechelen—Terneuzen.*

<sup>1)</sup> Deze maatschappij, welke lijnen bijna uitsluitend in de provinciën Antwerpen en Belgisch-Limburg lagen, moet men niet verwarren met de „Nord-Belge”, welke lijnen in het Zuiden van België geëxploiteerd worden door de Fransche Mij. „Chemins de Fer du Nord”.







werd eerst op 3 Mei 1855 regelmatig in exploitatie genomen. De baan was met enkel spoor aangelegd, doch bij den grond-aankoop en bij de grond- en kunstwerken rekende men op dubbel spoor.

Voor het vervoer der reizigers had de maatschappij zich drie stoombooten van resp. 80, 90 en 110 pk aangeschaft. Voor de goederen (vooral steenkool), een sleepboot en 6 zeilbooten. De reis werd nu in 4 uur gedaan, wat dus iets meer is dan het vierde gedeelte van vroeger. Heden duurt deze reis slechts één uur.

In 1874 had de Spoorwegmaatschappij Antwerpen—Rotterdam de vergunning van Antwerpen—Eeckeren naar Woensdrecht, dicht bij Bergen op Zoom, verkregen. Dit zou haar een tweede, wel iets langere baan bezorgd hebben naar Roosendaal, maar een kortere baan naar Vlissingen. De werken werden ondernomen, maar tenslotte werd een stoomtramlijn van Antwerpen naar Bergen op Zoom in de plaats van den spoorweg aangelegd.

Hoewel het ontstaan van dit spoorwegnet een goed onthaal te beurt viel, vormde het een belemmering, zoodra men tot een nationaal net wilde komen. De verlenging tot Rotterdam verhinderde de rechtstreeksche verbinding Amsterdam—België en de aftakking van Breda kwam de lijn naar Vlissingen dwarsboomen.

De Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorwegmaatschappij, die een onbelangrijk lijntje Wesel—Boxtel bezat en op alle manieren vervoer zocht, beproefde zelfs haar baan aan te vullen met een stoombootdienst, die van het station Veghel, Rotterdam en Antwerpen bediende en aldus een rechtstreeksche concurrentie was voor den bootdienst van „Antwerpen—Rotterdam”.

Om de Zuidelijke spoorlijnen te verbinden met Rotterdam en het Noorden, zonder de lijn Antwerpen—Moerdijk te moeten gebruiken, bouwde de Staat hiervoor een brug over het Haringvliet, iets ten Oosten van den Moerdijk, waarover hij een spoorweg van Breda naar Dordrecht en Mallegat (recht over Rotterdam) aanlegde. De spoorweg van Vlissingen gebruikte de aftakking Roosendaal—Breda, terwijl de hoofdlijn aan den stroom eindigde en niet met de nieuwe lijn verbonden was. De Vlissingische lijn was dus noodzakelijker wijze verplicht doorgang te vragen voor de aftakking; als compensatie vroeg Antwerpen—Rotterdam nu den aanleg van een voordeelige verbinding tusschen haar station Zevenbergen en Zwaluwe, gelegen aan de nieuwe lijn, en daarnaast het recht haar treinen tot Rotterdam te laten gaan.

Deze eerste onderhandelingen liepen echter niet erg vlot van stapel en de G.C.B. ontving, in afwachting van een definitieve regeling, 3 frs. per km en per trein van 20 assen minimum, die de S.S. te Roosendaal aanbracht.

De regeering was van oordeel, dat het terugkopen van de Hollandsche secties het eenige middel was om aan dezen toestand een eind te maken. Zij stelde een prijs van 7.000.000 gulden voor. De Staten-Generaal vonden dit bedrag te hoog, temeer, omdat het vervoer te water bleef bestaan. Het invoeren van nieuwe tarieven voor goederenverkeer verplichtte echter de G.C.B. dit laatste in 1878 af te schaffen.

Eindelijk, toen de Belgische aan de Nederlandsche regeering toestemming vroeg om op haar grondgebied het kanaal Gent—Terneuzen te verbeteren, vroeg Nederland als compensatie den terugkoop van de lijn Antwerpen—Rotterdam, er bij voegende, dat de prijs van de Nederlandsche sectie ten hoogste 6.000.000 gulden mocht bedragen. Van haar zijde stelde de Belgische regeering een bedrag vast gelijk aan 4% der werkelijke uitgaven. Het contract met de Belgische regeering werd op 31 October 1879, met de Nederlandsche regeering op 22 April 1880 geteekend. De Staatsspoorwegen, die het overige gedeelte der baan Vlissingen—Eindhoven—Venlo exploiteerde, kreeg daarop de exploitatie van het Nederlandsche deel.

De verbinding Zevenbergen/Zwaluwe (7525 m) was eindelijk ontstaan en het nutteloos geworden uiteinde Zevenbergen—

Moerdijk werd opgebroken. Om een reserve-haven te behouden te Moerdijk, werd een kleine verbinding Moerdijk—Zwaluwe aangelegd. Voortaan beperkte Antwerpen—Rotterdam zich tot het exploiteeren der overgenomen banen en tot haar grooten rol in financiering en bestuur van de G.C.B.

Deze spoorweg, welks exploitatieuitslagen snel vooruitgingen, werd in 1880 teruggekocht. Elk gouvernement nam op 1 Juli het deel terug, dat op zijn grondgebied lag. Dit maakte het mogelijk de exploitatie van de aftakking naar Breda, zooals die toen genoemd werd, aan de S.S. te geven. Deze Mij. bezat reeds het rechtstreeksch spoor van Vlissingen tot Eindhoven, maar haar exploitatie werd fel gehinderd door de daartusschen liggende, vreemde sectie.

#### B. De Spoorwegmaatschappij Aken—Maastricht.

De Spoorwegmaatschappij Aken—Maastricht, met een lengte van 36 km tot Aken-West en 38,8 km tot het bijzondere station, werd te Aken gesticht onder den naam van „Aachen—Maastrichter Eisenbahn Gesellschaft” en te Maastricht onder dien van „Aken—Maastrichtsche Spoorwegmaatschappij”. Haar doel was de exploitatie van de Nederlandsche vergunning van 4 September 1845 en de Duitsche van 30 Januari 1846. Haar kapitaal bedroeg 2.750.000 thalers, met inbegrip van 284.000 thalers van de Nederlandsche maatschappij. Gratis beschikte zij tevens over de domaniale mijn van Kerkrade.

Gedurende den aanleg was er sprake van Maastricht met Mechelen, het centrum der Belgische spoorwegen, te verbinden. De Maatschappij oordeelde het nochtans raadzamer haar lijn langs Aarschot naar Antwerpen te verlengen. In 1852 vroeg zij een vergunning aan in dien zin. In vergelijking met de staatsspoor zou deze spoorweg den afstand Aken—Maastricht met 29 km verkort hebben. Gezien de financieele moeilijkheden, waarmee de Staatsspoorwegen op dit oogenblik te kampen hadden, verkreeg zij echter de vergunning niet. Om nochtans haar werkkring uit te breiden, vroeg en verkreeg zij, zoowel van de Hollandsche als van de Belgische overheden, vergunning om haar lijn van Maastricht naar Hasselt te verlengen. Dit verplichtte haar in een derde land een maatschappij te zetel op te richten. Haar Belgische benaming was: „Soc. du Chemin de fer d’Aix-la-Chapelle à Maastricht”. De lijn werd tot Maastricht voor vervoer geopend op 23 October 1853 en de verlenging tot Hasselt op 1 October 1856. De totale lengte van haar net, de lijn naar Landen inbegrepen, bedroeg 93 km.

Wat zij in 1852 niet had kunnen verkrijgen, ontving de Spoorwegmaatschappij van het Noorden van België in 1862. De zoozeer gezochte vergunning Hasselt—Antwerpen werd overgedaan aan de Spoorwegmaatschappij Antwerpen—Rotterdam. De Maatschappij Aken—Maastricht deed hetzelfde in 1867 en liet haar exploitatie eveneens over aan Antwerpen—Rotterdam, later vervangen door de „Grand Central Belge”. De Maatschappij Aken—Maastricht behield nochtans zelf de exploitatie der aftakkingen, die de mijnen bedienden.

#### C. De Spoorwegmaatschappij Turnhout—Tilburg.

De spoorlijn Turnhout—Tilburg, ter lengte van 31 km, was het Noordelijk uiteinde van den hoofdspoorweg uit Frankrijk der „Grand Central Belge”. In 1865 verkreeg de Spoorwegmaatschappij van het Noorden van België de vergunning. Een overeenkomst van 9 November 1867 tusschen de Nederlandsche en Belgische regeeringen regelde de verbinding aan de grens. Deze spoorweg moest door een nieuwe lijn van 48 km verlengd worden tot Nijmegen, langs 's-Hertogenbosch. Op hetzelfde tijdstip ongeveer toegestaan als die van het spoor Turnhout—Tilburg, bleef de concessie zonder gevolg. Op 8 December 1871 werd de vergunning aan de Nederlandsche Zuid-Ooster Spoorwegmaatschappij gegeven. Eerst in 1880 werd de lijn voor het vervoer geopend. In Nederland is de lijn Tilburg—Turnhout 22 km lang. Het bedient aan km 17,6 het eigenaardige enclave van Baarle—Nassau. De Spoorwegmaatschappij van





Afb. 3. Kaart der vroegere spoorwegen van de S.S., die in het Luiksche drongen, alsmede de lijnen der verschillende maatschappijen, die verbinding verzekerden.

den, over een lijn van 28 km, langs Dusseldorp den Rijn bereiken. Daardoor was de toestand dezelfde als voor de Noordbrabantsch-Duitsche Spoorwegmaatschappij, die een spoorlijn bezat, die van de grens nog 48,3 km verder ging (tot Wezel).

Evenals bij de andere spoorwegen werd de exploitatie, in 1875 verpacht aan de Spoorwegmaatschappij Antwerpen—Rotterdam, onmiddellijk na de ingebruikneming in 1879 door de „Grand Central Belge” uitgeoefend. Een derde verbinding tusschen Antwerpen en den Rijn was alzoo verwezenlijkt. De eerste, eigendom van den Staat, ging langs Luik; de twee andere dwars door het Hertogdom Limburg. De verbinding langs Hasselt—Maastricht en Aken was reeds een verkorting van 38 km, doordat de afstand tusschen Antwerpen en Aken van 245 op 207 km gebracht werd. Hierbij moet men dan nog de 70 km tot Keulen voegen. De lijn Antwerpen—M./Gladbach was slechts 218 km lang, tegenover 277 en 315 km voor de andere spoorwegen.

Het spoorwegnet van de „Grand Central Belge” bedroeg ten gevolge van de samensmelting van al deze lijnen 738 km. Hiervan lagen 172 km op Nederlandsch grondgebied. De overneming van de lijn Antwerpen—Rotterdam bracht het aantal tot 611 km terug.

## II. De „Liégeois-Limbourgeois” Spoorweg-Maatschappij.

De „Liégeois-Limbourgeois” Spoorwegmaatschappij en haar zijlijnen, gesticht om Luik met het Nederlandsche spoorwegnet te verbinden, begon zeer bescheiden. Ontstaan uit een vergunning voor een lijn Tongeren—Bilsen, 11 km lang en in 1861 verleend aan Mr. De Bruyn, werd zij gesticht onder de benaming „Spoorwegmaatschappij Tongeren—Bilsen”. Dezelfde concessiehouders verkregen in 1862 de vergunning voor een spoorweg Tongeren—Ans langs Glons en een vertakking Liers—Luik—Vivegnis, die later, zooals in meer gevallen, de hoofdlijn werd. Zij verkregen tevens een verlenging Bilsen—Hasselt (afb. 3).

Een belangrijker maatschappij, de „Soc. des Chemins de fer Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements”, werd in 1862 gesticht om deze spoorwegen over te nemen. Deze lijnen genoten, evenals vele Belgische spoorwegen, gedurende 50 jaar een garantie van 4% op het aanlegkapitaal. De oorspronkelijke maatschappij Tongeren—Bilsen werd ontbonden. Iets later

het Noorden van België gaf de exploitatie over aan de Maatschappij Antwerpen—Rotterdam, die haar op haar beurt onmiddellijk overhandigde aan de G.C.B. De vergunning werd overgeschreven op naam van een filiaal „Société Mutuelle des Chemins de fer”.

### D. Spoorweg Antwerpen—München/Gladbach.

De Spoorweg Antwerpen—M./Gladbach in Duitschland werd in 1869 verpacht aan de Spoorwegmaatschappij van het Noorden van België. Het was een heel belangrijke lijn, waarvan 88 km in België lagen, 48,2 km in Hollandsch-Limburg, tusschen Budel en Vladorp, en 25,4 km in Duitschland. De treinen konden, over een lijn van 28 km, langs Dusseldorp den Rijn bereiken.

werd aan de maatschappij een verlenging toegestaan van Hasselt tot de grens. Van 1863 tot 1865 werden de 51 km van Luik tot Hasselt in gebruik genomen. De Nederlandsche regering verpachtte de verlenging van 17.432 m op haar grondgebied (van de grens tot Eindhoven) tot 9 December 1864. De overige 59 km van Hasselt af werden aangelegd in 1866. Met die aftakking was het spoorwegnet 138 km lang n.l.:

Luik—Hasselt:

Luik—Vivegnis—Liers	.. .. .	10 km
Liers—Glons—Tongeren	.. .. .	14 „
Tongeren—Bilsen	.. .. .	13 „
Bilsen—Hasselt	.. .. .	15 „
Aftakking Liers—Ans	.. .. .	7 „
Aftakking Ans—Flémalle	.. .. .	20 „
Hasselt—Eindhoven	.. .. .	59 „

De aanleg van dezen spoorweg was den bouw van de Nederlandsche lijnen vóór geweest, ten einde het transit-vervoer te verkrijgen. Zooals men had moeten voorzien, waren de exploitatieuitlagen heel slecht en de maatschappij zocht zich van de lijnen te ontdoen. Onderhandelingen met Antwerpen—Rotterdam bleven nutteloos, maar de nieuwe Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen bracht uitkomst.

Deze maatschappij werd den 11den Augustus 1863 gesticht om de eerste 320,7 km van het Nederlandsche staatsnet te exploiteeren. Zij omvatte later ook twee vreemde spoorwegen, o.a. den spoorweg „Liégeois—Limbourgeois”, die haar het vervoer van de gansche streek om Luik aanbracht. Ze nam op 1 Juli 1866 de exploitatie van de geconcessioneerde maatschappij over, hetgeen bij K.B. van 22 April 1864 was goedgekeurd. Het pachtcontract noemde een bedrag in eens en een rentegarantie per km.

Dank zij deze lijn naar Luik hadden de Staatsspoorwegen rechtstreeks verbinding gekregen met de banen der Spoorwegmaatschappij van het Noorden van België, alsmede met die van den Staat. Zij verkregen aldus een verbinding met het Groot-Hertogdom Luxemburg en de verder liggende landen.

Kon het vervoer in 't Zuiden verder, dit was niet het geval in 't Noorden. De Staatsspoorwegen waren te vlug geweest met de overname van de exploitatie „Liégeois—Limbourgeois” en op haar beurt zochten zij zich er van te ontdoen. In 1868/1869 begonnen zij onderhandelingen om het huur-contract over te doen aan de „Est Français”, die op dat oogenblik in België zocht door te dringen. Bij de overneming verkreeg de „Est Français” een doorvoerrecht op alle lijnen naar Rotterdam, die door de Staatsspoorwegen geëxploiteerd werden. Hierdoor verkreeg zij het grootste deel van het vervoer van Nederland naar Zwitserland en omgekeerd.

Daar op dat oogenblik de „Est” ook de spoorwegen van het Groot-Hertogdom Luxemburg zocht op te koopen, werd de Belgische regering ongerust. Een wet, die het verpachten van spoorwegen aan een toestemming onderwierp, werd aangenomen. Een contract werd ontworpen tusschen den Belgischen Staat en de Spoorwegmaatschappij „Est”, maar de gebeurtenissen van 1870 onderbraken alles. Tot 1 Januari 1897 zag de „Grand Central Belge” zich verplicht zelf de deficitaire spoorwegen te exploiteeren. Daar het verlies ten slotte ten laste van den Staat kwam, had deze er dus belang bij de maatschappij te helpen zich er van te ontdoen. In 1896 deed zich de kans voor, toen de Belgische regering de vreemde mogendheden vroeg de lijnen van de G.C.B., die op hun grondgebied lagen, over te nemen. De Nederlandsche regering stemde toe onder voorwaarde, dat terzelfder tijd de spoorwegen Liégeois—Limbourgeois en Luik—Maastricht zouden overgenomen worden. Hierdoor komt het, dat de drie vergunningen samen werden gekocht. De Belgische gedeelten werden overgenomen op 1 Januari 1897. De sectie Eindhoven—grens werd gekocht



## VOOR 50 JAAR.



Fotocollectie Jansen.

Rechts: het station Achel aan de lijn Eindhoven—Hasselt in 1889. Let op de stationsbel! Links: het personeel.

door den Nederlandschen Staat en op 1 Juli 1898 aan de S.S. toevertrouwd.

### III. De Luik-Maastricht Spoorweg-Maatschappij.

De spoorweg Luik—Maastricht was feitelijk een natuurlijke Nederlandsche verlenging van de Nord Francais en de Nord Belge. Een Nederlandsch-Belgische overeenkomst van 1856 stelde de beginselen vast en een voorloopige concessie werd hetzelfde jaar toegekend; eerst in 1858 werd de concessie definitief. Een bijzondere maatschappij werd in 1860 gesticht met voor een groot deel Fransch kapitaal. De maatschappij was gevestigd in Nederland, maar zij bezat ook een zetel in België. Het spoor, dat 30 km lang was (waarvan 8,7 op Nederlandsch gebied), werd gelegd door de Gebroeders Rothschild en op 24 November 1861 voor vervoer opengesteld.

De spoorweg was echter moeilijk te ontwikkelen. Hij werd op 1 Juli 1899 teruggekocht, waarna de Nederlandsche sectie door de S.S. geëxploiteerd werd.

### IV. De Spoorweg-Maatschappijen Gent- en Mechelen-Terneuzen.

Door zijn geografische ligging aan den linker-oever van de Schelde, is Terneuzen van de Nederlandsche provincies gescheiden. Aan den anderen kant heeft het echter het voordeel de natuurlijke uitweg te zijn niet alleen van Zeeland, maar tevens van een groot deel van België. Het is dus niet te verwonderen, dat van Terneuzen de spoorwegen in alle richtingen uitstralen.

De eerste spoorweg is die van *Gent-Terneuzen*, waarvan de concessies voor de Nederlandsche en de Belgische gedeelten in 1864 aan Mr. Deschamps werden verleend. Het volgend jaar deed hij zijn rechten over aan een maatschappij. De verbinding aan de grens werd bepaald door een Nederlandsch-Belgische overeenkomst van 9 November 1867. De 16 km van Selzaete tot Terneuzen werden op 1 April 1869 in exploitatie genomen.

De exploitatie werd aan de „Algemeene maatschappij voor spoorwegexploitatie” toevertrouwd. Zij bestuurde aldus in



Afb. 4. 1-B locomotief van „Mechelen—Terneuzen”, gebouwd in 1871—72 bij Beyer Peacock te Manchester.



Foto Hesselinck.

Afb. 5. Tusschen Selzaete en Terneuzen. Een oorspronkelijk Engelsche locomotief, thans van Mechelen—Terneuzen, oud-Pruisisch materieel en een Belgische seinpaal op Nederlandsch grondgebied.

't geheel 1200 km, waarvan meer dan 700 in exploitatie. De zaken gingen nochtans niet al te best. Na de vereeniging met de „Société des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut” ging de maatschappij failliet. Na ontbinding van het „Syndikaat der Vlaanderen”, dat haar opvolgde, was de maatschappij Gent—Terneuzen één van de twee overblijvende maatschappijen, die op 1 Januari 1878 de exploitatie van hun spoorwegen zelf overnamen, in plaats van hen aan den Staat te verkoopen. De spoorwegmaatschappij Lokeren—grens (Selzaete), een zusteronderneming van Gent—Terneuzen, was minder gelukkig en werd door den Staat overgenomen.

Ten einde mee te werken aan de ontwikkeling van de haven van Terneuzen en aldus haar eigen vervoer te vermeerderen, nam Gent—Terneuzen een belangrijk aandeel in de zeevaartmaatschappij Terneuzen—Londen. Jammer genoeg werd het doel niet bereikt.

Ongeveer gelijktijdig ontstond een nieuwe lijn Terneuzen—Mechelen, het centrum van het Belgische spoorwegnet. De eerste maatschappij van den „Internationalen spoorweg Mechelen—Terneuzen”, gesticht in 1864, verdween reeds in 1868. Zij werd evenwel nog in hetzelfde jaar vervangen door een nieuwe maatschappij met dezelfde benaming. De lijn, die 67 km lang was, werd in 1872 in gebruik genomen. In hetzelfde jaar werd het contract geteekend tusschen de beide maatschappijen nopens de sectie in gemeenschap Sluiskil—Terneuzen en de spoorlijnen in de haven. Van Sluiskil tot de grens liggen thans nog 9,5 km.

Onkiesche handelingen, bedreven door twee directeurs, brachten de maatschappij Gent—Terneuzen in zeer moeilijke omstandigheden. De 42 km op Belgisch grondgebied werden door den Staat overgenomen op 29 April 1929. Het Hollandsche gedeelte werd gekocht door de maatschappij Mechelen—Terneuzen voor 3.000.000 fr. Tengevolge van het verlies van haar maatschappelijk doel is de maatschappij Gent—Terneuzen in 1930 in liquidatie gegaan, terwijl Mechelen—Terneuzen, die de beide lijnen Terneuzen—Mechelen en Sluiskil—Selzaete exploiteert, nu nog bestaat.

Hiermee is ons onderwerp geheel behandeld. De gemeenschappelijke spoorwegbelangen van Nederland en van België komen hier goed te voorschijn. Het is ons bijzonder aangenaam vast te stellen, dat de betrekkingen, die reeds 13 jaar na het aanleggen van den eersten Nederlandsche spoorweg begonnen, steeds even aangenaam en vriendelijk zijn geweest.

## Splinter.

### KATJESSPEL.

\* Boots, de lievelingspoe van de arbeiders bij den bouw van het nieuwe eindstation te Los Angeles, vertraagde de voltooiing van den aanleg van de air-conditioning gedurende een reeks van dagen omdat ze een van de luchtbuizen voor kraamkamer had mitgezocht.

*The Railway Gazette.*