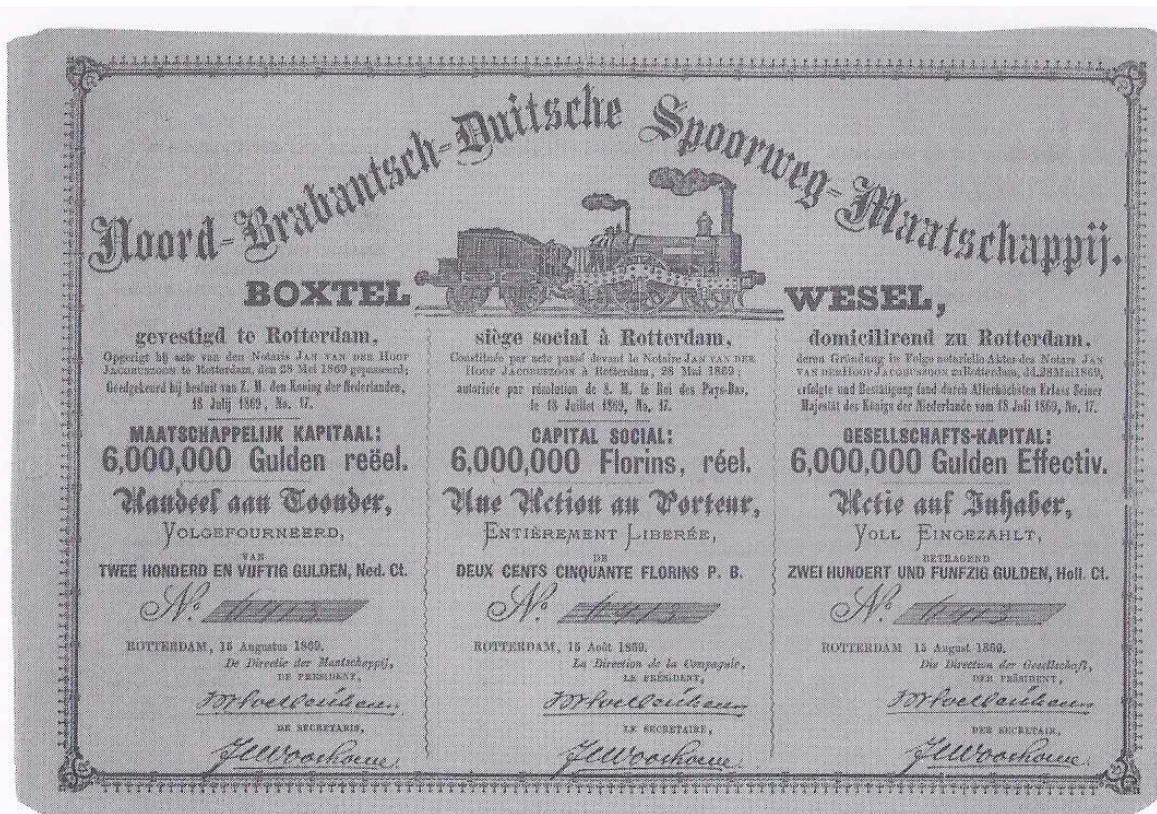


## De Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg Mij.

Vooraf gedurende een groot deel van de 19e eeuw was de terughoudendheid van de Nederlandse beleggers om nieuwe ondernemingen van risico-dragend vermogen te voorzien een handicap voor het bedrijfsleven. De mensen staken hun geld liever in vast-rentende waarden, waarbij terwille van een half procent hogere interest buitenlandse debitrices niet werden geschuwd. Zo hebben onze voorouders een belangrijke rol gespeeld bij de financiering van de aanleg van het Amerikaanse en het Russische spoorwegnet.

De spoorwegmaatschappijen in eigen land moesten echter vaak een beroep doen op het ons omringende buitenland om aan middelen te komen. Ook met de in 1869 opgerichte Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg Mij was dit het geval. Dat de tekst op de oudste aandelen der NBDS behalve in het Nederlands ook in het Frans en het Duits is gesteld kan in dit verband illustratief worden genoemd. Hoewel Nederlandse spoorweg-aandelen nooit een goede belegging zijn geweest, vrezen wij dat de afwijzende houding van de meeste geldgevers niet zozeer op visie heeft berust, maar eerder uit een Jan Salie geest moet worden verklaard.

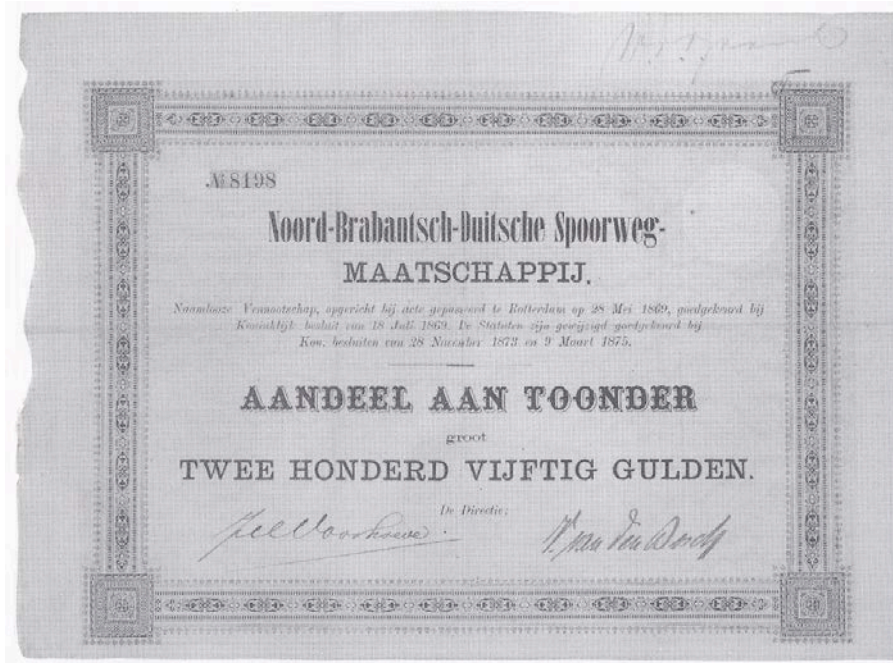
De statutair in Rotterdam gevestigde, maar in Gennep kantoor houdende NBDS heeft de lijn Boxtel-Wesel aangelegd en geëxploiteerd. In commercieel opzicht is de maatschappij nooit een succes geweest. Op de aandelen is nimmer dividend betaald. Vanaf de start hebben zich problemen voorgedaan, en verschillende malen moest met schuldeisers een regeling over de rente-betaling worden getroffen.



Desondanks heeft de NBDS een rol van betekenis gespeeld in de geschiedenis van de spoorwegen in ons land. Verschillende van haar locomotief-series waren beroemd. In haar beste jaren verzorgde de maatschappij het postvervoer per spoor tussen Engeland en Duitsland. Treinen van de NBDS reden van Vlissingen tot Munster, en zelfs tot nog verder in Duitsland. De concurrentie tussen de verschillende particuliere maatschappijen was echter in alle opzichten hard, en leidde soms zelfs tot gevaarlijke situaties. Zo probeerde de Maatschappij tot Exploitatie van Staats Spoorwegen bijv. regelmatig de posttreinen van de NBDS op het eerste deel van de reis naar Vlissingen naar Duitsland een funeste vertraging te laten oplopen. Op het eigen baanvak Bodel-Wesel werd dan vervolgens — voorbijgaande aan veiligheidsnormen — alles in het werk gesteld om de verloren tijd weer in te halen. De in 1913 met de SS gesloten vervoersovereenkomst maakte gelukkig een einde aan deze



ongewenste situatie. Enige jaren tevoren had de NBDS een belang verworven in de Tramweg Mij "De Meijerij", alsmede in de Maas-Buurt-spoorweg te Gennepe die de lijn Venlo-Nijmegen exploiteerde.



Een en ander kon echter niet verhinderen dat de onderneming in steeds grotere problemen kwam te verkeren. In 1919 nam de SS — die de meerderheid der aandelen reeds had verworven — definitief de exploitatie van de lijnen over. Enkele jaren later volgde wat reeds meerdere malen in de historie van de maatschappij had bedreigd. In 1925 werd de NBDS failliet verklaard. De schuldeisers kregen hun vorderingen slechts ten dele uitbetaald, en de aandelen werden waardeloos. Uit de failliete boedel kocht de SS de activa op.

Later is het feit dat het met de NBDS afgelopen was nog onderstreept door de afbraak van de spoorbaan tussen Boxtel en Wesel. Met de NBDS verdween een van de sterkst tot de verbeelding sprekende particuliere spoorwegmaatschappijen in ons land.



Uit: V.V.O.F. Mededelingenblad Nr. 1 van maart 1982, blz. 12 – 14.