

Grand Central Belge

Oprichting: 1864

Overname door Belgische Staat: 1898

Specificaties: Vereniging van bedrijven voor de gezamenlijke exploitatie van hun spoornet.

Afkorting: *Grand Central Belge* - GCB

In enkele woorden: *Grand Central Belge*¹ was een consortium van Belgische privéspoorwegmaatschappijen die tussen 1864 en 1897 een syndicaat vormden om hun netten samen uit te baten. Op haar hoogtepunt exploiteerde *Grand Central Belge* een netwerk van meer dan 600 km spoorlijnen in België, met uitlopers naar Nederland, Duitsland en Frankrijk.



Insigne van *Grand Central Belge* (Ref. 4429)

Historische context

In 1842 werd in België voor het eerst een publieke spoorlijn in concessie gegeven aan een privémaatschappij, nl. wanneer Gustave De Ridder de concessie kreeg voor de lijn van Antwerpen naar Gent.

Vanaf 1845 kwamen er alsmaar meer lijnen bij die aangelegd en uitgebaat werden door privémaatschappijen. Engelse investeerders speelden hierin een voortrekkersrol.

De vele concessies leidden tot controverse en wakkerden zowel bij het grote publiek, in de pers als in het parlement het debat aan over de rol van de staat in de uitbating van de spoorwegen, de relaties met de privémaatschappijen en de tariefvorming.

Door de onderlinge rivaliteit en de vervlechting van de spoorlijnen, groeide het besef dat de concessies moesten worden samengevoegd tot grotere, rendabelere netten.

Deze consolidatie kwam op gang in de jaren 1860.

¹ In de teksten van die tijd werd de naam op verschillende manieren geschreven: Grand-central Belge, Grand-Central-Belge, Grand-Central belge ... In deze fiche gebruiken we de spelling *Grand Central Belge* en het acroniem *GCB*.

Samenvoeging van netten

De beweging begon in het zuiden van het land wanneer de *Société Générale* in 1859 haar *Chemin de fer industriel de Morialmé à Châtelineau* samenvoegde met de lijnen van de *Société anonyme du Chemin de Fer de Charleroi à Louvain* om de *S.A. de l'Est-belge* te vormen.

Deze fusie moest het nieuwe bedrijf de middelen bezorgen die het nodig had om haar spoorlijn verder door te trekken tot in Givet, waar de lijn aangesloten kon worden op het Franse net van de Ardennen. Zo kon een snelverbinding gevormd worden tussen het industriële hart van Charleroi en de metaalbekkens in Lotharingen en Noord-Frankrijk.

Ook de *Est-belge* bleef verder fuseren. Op 28 september 1863 sloot ze een overeenkomst met de *Société du Chemin de Fer Anvers à Rotterdam* om hun activiteiten vanaf 1 januari 1864 samen te voegen.

Vervolgens sloot de Engelse maatschappij *Chemins de Fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse* zich aan bij het consortium. (Koninklijk Besluit van 24 juni 1864, BS 01/07/1864). Samen vormden ze de *Grand Central Belge*, dat uitsluitend instond voor de exploitatie van de drie in concessie gegeven netten.

Een volledige fusie van de verschillende maatschappijen zou erg complex geweest zijn omdat hun concessies en kapitaalstructuur zeer sterk verschilden. De regering beval daarom aan om enkel de exploitatie te bundelen. Deze fusie werd goedgekeurd in 1869. In werkelijkheid was *Grand Central Belge* dus een syndicaat, dat onder de controle stond van een algemeen comité met daarin twee vertegenwoordigers van elke maatschappij.

Nadien sloten er zich geen andere maatschappijen meer aan.

Lijnen geëxploiteerd door de *Grand Central Belge*

Een noord-zuidlijn die zich uitstreckte van Frankrijk tot in Nederland vormde de ruggengraat van het net van *Grand Central Belge*. Het net omvatte ook twee lijnen die Antwerpen met Duitsland verbonden via de provincie Limburg en daarnaast nog tal van andere verbindingen, die minder belangrijk waren.

Met 7 km sporen in Frankrijk, 177 km in Nederland en 35 km in Duitsland ging het zonder meer om een internationaal net. Door die aanwezigheid in het buitenland kreeg *Grand Central Belge* als enige van de Belgische privéspoorwegmaatschappijen een gewicht dat vergelijkbaar was met dat van de staatsspoorwegen.

Op haar hoogtepunt baatte *Grand Central Belge* een net van meer dan 600 km sporen uit.

Om een idee te geven van het net dat hierdoor ontstond, moeten we kijken naar de lijnen die vóór de fusie uitgebaat werden door de verschillende maatschappijen die *Grand Central Belge* (GCB) vormden.

De kaart hieronder toont de omvang van het net in 1885 in het rood.



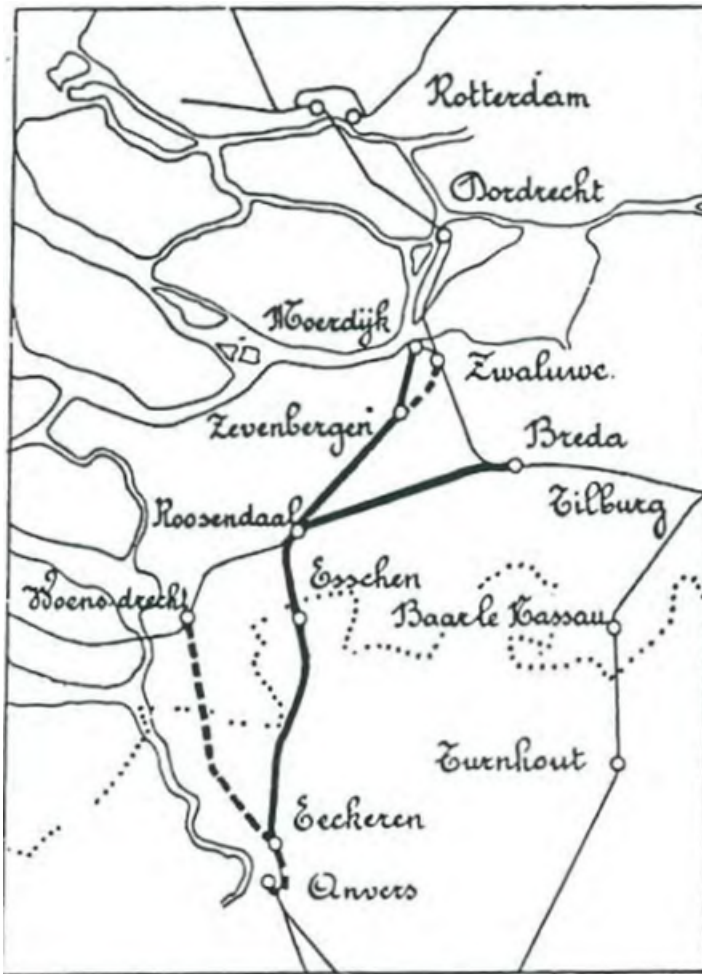
Kaart van het spoornet in 1885. Het net van *Grand Central Belge* wordt in het rood weergegeven (bron: Ministère des Chemins de fer, Postes et télégraphes, 1885).

De Société anonyme des Chemins de fer de l'Est-belge

Deze maatschappij werd opgericht op 23 maart 1859 (KB van 31/03/1859) door de fusie van de *Société anonyme du chemin de fer de Morialmé à Châtelineau* en de *Société anonyme des chemins de fer de Charleroi à Louvain*. Het eerste wat de maatschappij deed was de twee lijnen met elkaar verbinden door middel van een aantakking van 5 km, tussen Lodelinsart en Châtelineau.

Zoals hierboven beschreven, wilde de maatschappij uitbreiden, zowel in zuidelijke richting naar de Franse grens als in noordelijke richting naar Antwerpen en Rotterdam. Op 28 april 1860 kreeg de *Est-belge* de concessie voor een uitbreiding naar de Franse grens in de richting van Givet, op 50 km van Charleroi.

Voor de uitbreiding in noordelijke richting ondertekende de maatschappij een overeenkomst met de *Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique* om de exploitatie van Leuven naar Herentals (37 km) over te nemen. Ook nam ze de exploitatie over van de lijn van Aarschot naar Diest (17 km) die door de Staat werd aangelegd.



Kaart overgenomen uit een artikel van L. Wiener, tijdschrift Het Spoor (Ref. K6775)

In 1852 kwamen de Belgische en Nederlandse regeringen overeen om een concessie te verlenen aan de heer Gihoul, die een spoorweg van Antwerpen naar Moerdijk aan het Hollandsch Diep wilde aanleggen en een scheepvaartverbinding wilde opzetten naar Dordrecht en Rotterdam. Hij zou ook een aftakking aanleggen van Roosendaal naar Breda. De concessie voor het Belgische deel van het traject werd verleend bij wet van 10 december 1852.

Deze concessie, waarvan de hoofdlijn de kortste was die tussen Antwerpen en Rotterdam kon worden aangelegd, werd gedeeltelijk met Brits kapitaal gebouwd. Het traject liep bijna volledig door Nederlands grondgebied, waar 37 km van het traject werd geëxploiteerd door een stoombootdienst. De lijnen van de maatschappij werden op 3 mei 1855 opengesteld voor het verkeer.

De reistijd van Antwerpen naar Rotterdam werd hiermee gereduceerd tot slechts 4 uur in plaats van 10 uur. De lijn was van groot belang. Ze was de hoofdader voor bijna alle handel tussen België en Nederland.

In 1855 baatte de maatschappij voor eigen rekening de lijn van Lier naar Turnhout uit.

Daarnaast droeg de *Société du chemin de fer du Nord de la Belgique* de exploitatie van de lijn Antwerpen - Hasselt en Turnhout - Tilburg over aan de *Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam*.

Op 1 januari 1864 fuseerde de maatschappij met de *Est-Belge*, die haar eerder al de exploitatie van de lijn van Aarschot naar Diest weer had overgedragen. Door deze fusie werden rechtstreekse verbindingen naar Nederland mogelijk via Antwerpen, Leuven en Charleroi en naar Frankrijk via Givet en Erquelinnes of via de lijn van de *Grande Compagnie du Luxembourg*.

De Chemin de fer de l'entre-Sambre-et-Meuse



Extract van: Kaart van het spoornet in 1885. Het net van *Grand Central Belge* wordt in het rood weergegeven (bron: Ministère des Chemins de fer, Postes et télégraphes, 1885).

De regio tussen Charleroi en de Franse grens, die door deze spoorweg werd bediend, was rijk aan steengroeven, ijzer- en looderts en telde heel wat metaalfabrieken.

In 1845 kreeg een Engelse maatschappij de concessie voor een spoorweg met verschillende industriële aftakkingen tussen Sambre en Maas.

De 63 km lange hoofdlijn van Marchienne-au-Pont naar de Franse grens werd verlengd tot Vireux waar ze aansloot op de *Chemin de fer français des Ardennes*. Eens klaar, was het net 107 km lang.

Op 1 juli 1864 fuseerde de maatschappij met de *Est-Belge*, die al eerder gefuseerd was met de *Société d'Anvers à Rotterdam*.

Uitbreiding van de lijnen van *Grand Central Belge* (GCB)

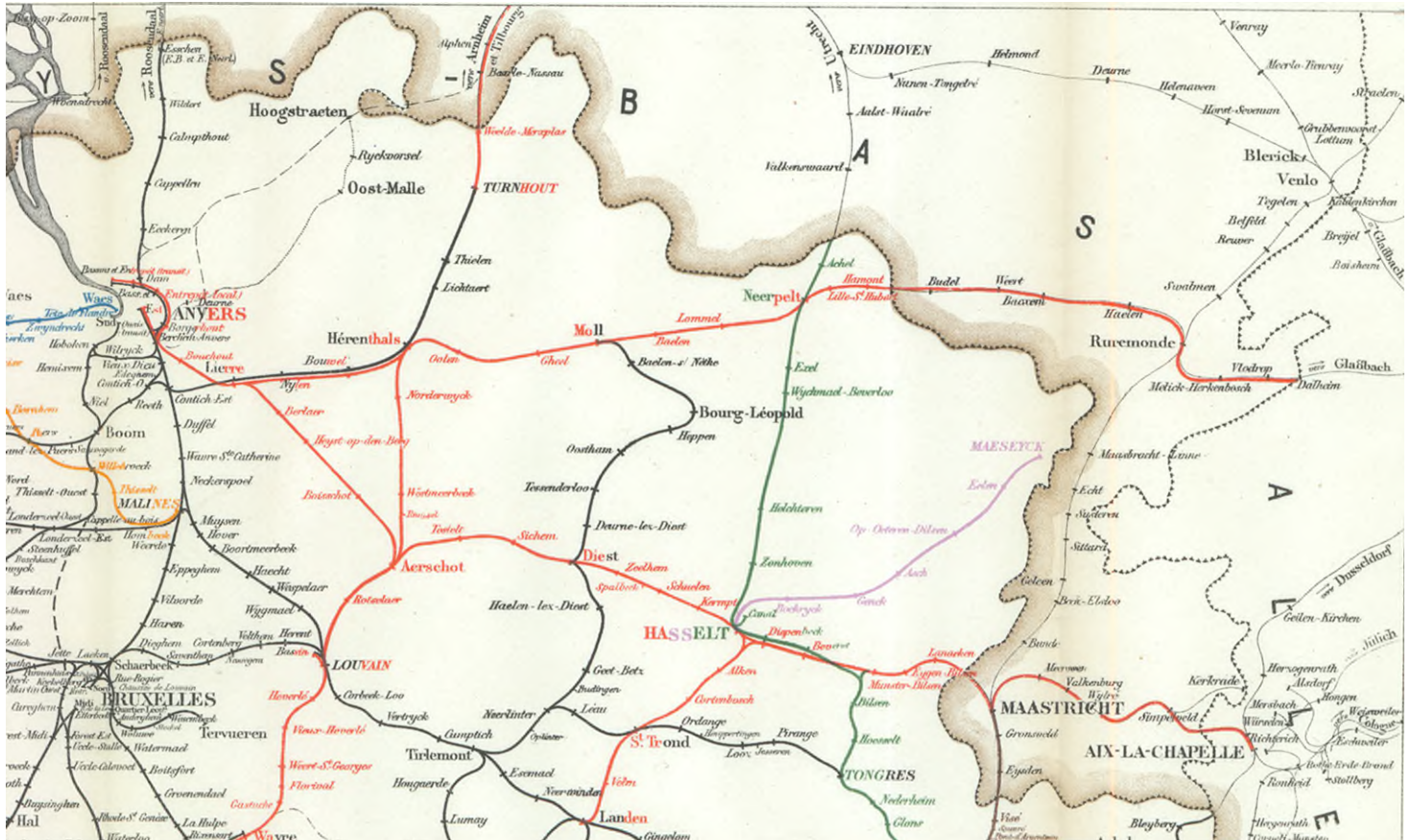
In 1855 exploiteerde de *Société d'Anvers à Rotterdam* de lijn tussen Lier en Turnhout en later ook het nieuwe stuk van deze lijn naar Nederland die haar werd toegekend door de *Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique*².

Deze maatschappij onderscheidde zich door haar manier van werken. Ze ging op zoek naar concessies, behield de aanleg in eigen handen en droeg de exploitatie vervolgens over aan onder meer de *Est-belge* en de *Anvers-Rotterdam*.

Het net dat de maatschappij wist uit te bouwen, strekte zich voornamelijk uit in de provincies Antwerpen en Limburg en in enkele buurlanden. Het omvatte drie assen: één as vormde een verlengde van de *Est-belge* van Leuven naar Tilburg, waar de as aantakte op het Nederlandse net. De twee andere assen liepen van Antwerpen naar Hasselt en verder door naar Aken en van Antwerpen naar Münchengladbach en verder door naar de Rijn. De exploitatie van deze twee lijnen werd overgedragen aan *Grand Central Belge*.

Daarnaast nam *GCB* ook de exploitatie over van de lijnen van de *Société du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht*.

² In 1865 richtte de *Société du Nord de la Belgique*, met medewerking van de *Société Générale*, een nieuwe maatschappij op onder de naam *Société belge de chemins de fer*. De maatschappij moest zich onderscheiden van de *Nord-Belge* (waarover eerder al een historische fiche werd gemaakt).



Uittreksel van de kaart van het Belgische spoornet in 1885. Het net van *Grand Central Belge* wordt in het rood weergegeven (bron: Ministère des Chemins de fer, Postes et télégraphes, 1885).

De *Société du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht* sloot op 19/29 april 1867 een overeenkomst met *Grand Central Belge* om haar lijnen aan de GCB over te dragen. Het 93 km lange net omvatte de lijnen van Landen naar Hasselt via Sint-Truiden (1847) en van Aken naar Hasselt via Maastricht.

Later sloot GCB ook overeenkomsten voor verschillende andere netten, waaronder met de *Grande Compagnie du Luxembourg*. De overeenkomst van 18 mei 1872 verleende GCB het medegebruik van de lijnen tussen Ottignies en Brussel (Leopoldwijk), Schaarbeek en Brussel-Groendreef.

Er werden nog andere overeenkomsten ondertekend om exploitatierechten te verkrijgen op trajecten die het mogelijk maakten haar hoofdlijnen met elkaar te verbinden, namelijk tussen Herentals en Turnhout en tussen Lier en Herentals.

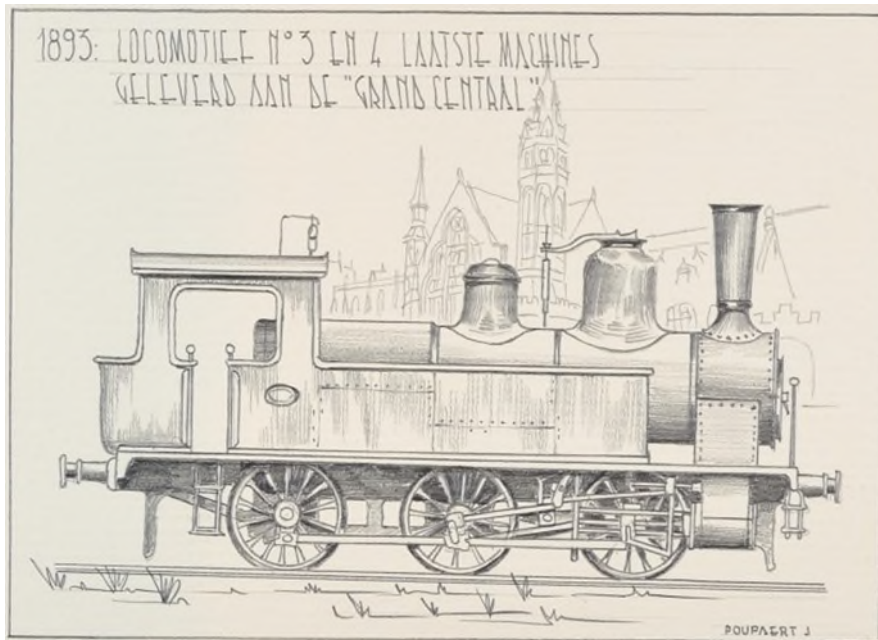
Grand Central Belge en haar materieel

Het eerste waar de directie van het nieuwe, machtige bedrijf werk van maakte was een tarief dat de verschillen tussen de gefuseerde bedrijven wegwerkte. Diensten werden gereorganiseerd en materieel werd in de mate van het mogelijke gestandaardiseerd.

De treinvloot van *Grand Central Belge* was zeer divers doordat GCB een groepering was van vele aparte maatschappijen.

De directeur-generaal, Jules Urban, wilde daar komaf mee maken.

Vanaf 1866 standaardiseerde zijn broer, Maurice Urban - een uitmuntend ingenieur en toenmalig Directeur Materiaal en Tractie - de constructie van de nieuwe locomotieven voor *Grand Central Belge*.



"1893: locomotief nr. 3 en 4 laatste machines geleverd aan de 'Grand Central', Poupaert, J. 1958 (Ref. 10793)

Het uiterlijk van deze locomotieven onderscheidde zich van die van de andere netten door de vierkante, korte of langwerpige Belpaire-vuurhaard, de grote gepolijste koperen koepel met twee veiligheidskleppen met hefboomwerking, de naar boven uitlopende schoorsteen en de cilinders aan de buitenkant. De elegant vormgegeven schuilplaatsen boden het personeel weinig bescherming doordat ze geen zijwanden hadden.

De locomotieven van *Grand Central Belge* verschilden ook sterk van die van de andere netten door hun technische

kenmerken, die hun tijd ver vooruit waren.

Dit net was het eerste in België dat de zandstrooiers op stoom van het systeem Cresham-Craven toepaste en in 1866 haar locomotieven uitrustte met de Urban-fluit, die een zeer lage, diepe toon had. *GCB* maakte ook gebruik van de vacuümrem.

Het treinverwarmingssysteem dat in 1875 werd ontwikkeld door Belleruche, een ingenieur bij de dienst Materieel, en vanaf 1880 werd toegepast, onttrok warm water aan de tender van de locomotief en deed het door gietijzeren verwarmingselementen stromen die onder de banken van de afdelingen in de reizigersrijtuigen waren geplaatst.

Er is een officieel album van de locomotieven van de *Grand Central Belge*, uit 1871, gemaakt door de hoofdtekenaar H. Wehrenpfennig van de *chemins de fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht*.

Onderhoud van het materieel

De locomotieven van *Grand Central Belge* werden bewonderenswaardig goed onderhouden door uiterst competent personeel.

De centrale locomotiefwerkplaats lag in Leuven, met dertien secundaire stelplaatsen of depots die toegevoegd waren aan de hoofdstelplaatsen in Aarschot, Walcourt en Lodelinsart.

Het hoofdkantoor was gevestigd in de Belliardstraat 76 in Brussel, in een gebouw uit 1864.

Doordat het rollend materieel, onder leiding van uitzonderlijke ingenieurs, perfect onderhouden werd, bleven de oudste locomotieven nagenoeg in dienst tot de datum waarop de maatschappij werd overgenomen.

Livrei

De livrei was chocoladebruin met een donkere rand, brede geelbeige stroken en fijne helderrode biesjes. De voorste dwarsbalk, bufferhuizen en de hoekprofielen van het voorste paneel waren ook in het helderrood geschilderd. Net als het exterieur van de locomotieven, was het schilderwerk verzorgd. Het koperwerk werd onberispelijk onderhouden waardoor het blonk, wat een van de opmerkelijkste kenmerken van het materieel van de maatschappij was.

Stations en gebouwen



Station Tilly (Réf. Z12846)

Volgend op de fusies die het net van de GCB vormgaven, ontwierp *Grand Central Belge* een standaardgebouw dat de oudere, te klein geworden stations moest vervangen.

Vaak ging het om een lang, laag gebouw met een zadeldak dat eindigde in een topgevel waarvan de schuine randen bekleed waren met natuursteen en versierd met smeedijzerwerk. Het station telde tussen de 8 en 26 traveeën (station Hamont). De zijgevel had een stenen oculus. De hoekpilasters met vooruitspringende delen wisselden baksteen en natuursteen af. Het woongedeelte van de stationschef bevond zich aan een uiteinde.

Herovername van de concessies door de Belgische Staat

Rond 1867 bereikte het Belgische spoornet zijn hoogtepunt. Maar vanaf 1868 kreeg het jonge België af te rekenen met bedreigingen van buitenaf. De *compagnie française des Chemins de Fer de l'Est* had plannen om de strategische lijn van Luxemburg naar Brussel en Luik over te kopen. Tezelfdertijd vermoedde men dat Duitsland vergelijkbare ambities koesterde voor andere Belgische maatschappijen. In een snelle reactie op deze gretige belangstelling kwam de regering met een wetsvoorstel. De wet werd uiteindelijk gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 24 februari 1869 en bepaalde dat elke verkoop van een Belgische spoorlijn eerst ter goedkeuring moest worden voorgelegd aan de Staat. Ondanks deze protectionistische maatregel was de spoorwegexploitatie in 1870 nog steeds grotendeels in privéhanden. Van het in totaal 3136 kilometer tellende spoornet baatte de Staat slechts 869 km rechtstreeks uit.

De periode na 1870 werd gekenmerkt door een beleid dat gericht was op de massale terugkoop van tal van lijnen die in concessie waren gegeven waardoor de Staat zijn controle over de spoorwegexploitatie geleidelijk aan versterkte.

Op 11 mei 1897 werd in de Kamer een wetsvoorstel ingediend dat voorzag in de overname van verschillende privémaatschappijen, waaronder *Grand Central Belge*.

De belangrijkste reden lijkt de bijzondere concurrentie te zijn geweest die dit net vormde voor de lijnen die de Staat uitbaatte. *Grand Central Belge* bleef de exploitatie voor rekening van de Staat uitvoeren tot 30 juni 1898.

In de tekst van de overeenkomst zijn niet enkel de vaste installaties, de stelplaatsen, depots en wagens opgenomen, maar ook een indrukwekkende reeks diverse types locomotieven. Zo werd het net van de Staat verrijkt met 234 Engelse, Duitse en Belgische locomotieven.

Jules Urban

We kunnen het verhaal van *Grand Central Belge* niet afsluiten zonder het te hebben over haar directeur, Jules Urban, die in 1855 werd benoemd tot directeur van de *Chemin de fer d'Anvers à Rotterdam*.

Hij speelde een grote rol bij het ontwerp en de oprichting van het exploitatiesyndicaat *Grand Central Belge* en werd in juli 1864 benoemd tot directeur-generaal. Hij zou deze functie bekleden tot het net werd overgenomen door de Belgische staat.

Hij was het die een beroep deed op Egide Walschaerts, werkplaatschef bij de Belgische Staat en uitvinder van het stoomverdelingssysteem. In 1862 ontwierp Walschaerts³ goederenstoomlocomotieven voor sterk hellende vlakken voor *Grand Central belge*. De maatschappij liet er meer dan honderd bouwen volgens de originele plannen.



Portret van Jules Urban rond 1864 (Ref. Z00012)

In Congo werkte hij mee aan de oprichting van de *Compagnie du chemin de fer du Congo*, die verantwoordelijk was voor de aanleg van de lijn van Matadi naar Stanley Pool. Hij werd voorzitter van het permanent comité en later ook voorzitter van de raad van bestuur van de *Compagnie du Katanga*.

Catherine Walravens
Juni 2026

³ Zie de historische fiche over Egide Walschaerts.

Korte bibliografie

Artikelen: Lijn 132: Charleroi – Mariembourg, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 7, 01-07-1983, p.11-13, BIB_K364787

Nécrologie: Jules Urban, *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, Vol. XVI, nr 5, 01-05-1901, p.338-339, BIB_K702414

DE VUYST-HENDRIX L.M. Histoire du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse Parcs nationaux. *Bulletin trimestriel de l'Association Ardennes et Gaume*, Vol. 29, nr. 03, 01-1974, p.129-139 BIB_K22768

WIENER L. De voormalige spoorwegmaatschappijen. I. De "Grand Central Belge", *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, Vol. 1, nr 2, 15-04-1939, p.5-11, BIB_K6748

WIENER L. De voormalige spoorwegmaatschappijen. I. De "Grand Central Belge" (2), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, Vol. 1, nr 4, 15-06-1939, p.6-6, BIB_K6774

WIENER L. De voormalige spoorwegmaatschappijen. I. De "Grand Central Belge" (3), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, Vol. 1, nr 5, 15-07-1939, p.6-8, BIB_K6799

WIENER L. De voormalige spoorwegmaatschappijen. I. De "Grand Central Belge" (4), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-09-1939, p.6-9, BIB_K7411

WIENER L. De voormalige spoorwegmaatschappijen. I. De "Grand Central Belge" (5), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-10-1939, p.5-9, BIB_K7419

WIENER L. De Nederlansch-Belgische Spoorwegen, *Spoor- en Tramwegen*, Vol. 12, nr 19, 16-09-1939, p.455-459, BIB_K713795

Boeken: *Chambre des Représentants - Senats Projet de loi relatif au rachat par l'Etat de concessions de chemins de fer" – Grand Central Belge / Liègeois-Limbourgeois / Liège à Maestricht / Plateaux de Herve – Trésorerie*. 1897, BIB_C700588

JAMAR A.M. *Le Rachat du Grand Central Belge par l'Etat*. Bruxelles, 1972, 332 p. BIB_E701281

VERBEKEN P. *Grand Central Belge. Voetreis door een verdwijnend land*. Anvers : De Bezige Bij, Ludion, WPG Uitgevers, 2012, 255 p., BIB_B535634

VANDENBERGHEN J. VI. *Grand Central Belge 1848-1897* (NL). Brussel : NMBS, 1987, 103 p. BIB_C3484

Voor een grondigere zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende sleutelwoorden:

Bibliotheekcatalogus: *Grand Central Belge*

Museumcollectie: *Grand Central Belge*