



VAN SPOREGHEM J^r stelt voor...

Van de private maatschappijen tot de N.M.B.S.



Tekst en tekeningen van Phil DAMBLY.

De Staat, pionier van het spoor

In 1843 had de Staat 559 km spoor aangelegd. Behalve in twee provincies, verschaftte het spoor toegang tot het merendeel der belangrijke centra's. Het bereikte Duitsland langs Verviers, Frankrijk langs Moeskroen en Quiévrain, Engeland langs Oostende. Voortaan kon de Staat de aanleg van « ondergeschikte lijnen » aan de private nijverheid overlaten.

De Engelse periode

In 1845 werd 581 km spoor aangelegd : de spoorwegen van Tussen-Samber-en-Maas, die van West-Vlaanderen, van Doornik naar Jurbise, van St-Truiden naar Hasselt, van Leuven naar de Samber, van Charleroi naar Erquelines, van Namen naar Luik, van Bergen naar Manage en van de Dendervallei (Aat-Aalst). In 1846 werd nog 274 km spoor getrokken; het betrof de spoorweg van Manage naar Waver en die van de « Grande Compagnie du Luxembourg ». Al deze concessies werden aan Engels kapitaal toegekend.

De Belgische periode

De exploitatie van de lijnen onder vergunning werd, hetzij door de maatschappijen ondernomen, hetzij overgelaten aan de Staat tegen afstand aan de concessiehouders van een deel van de ontvangst of tegen betaling van een jaarlijkse rente. Belgische maatschappijen bouwden, buitendien, 436 km lijnen voetstoots voor rekening van de Staat, zoals de secties Etterbeek-Oudergem, Tamines-Mettet, Athus-Gedinne en Gemelle-Rochefort. Andere lijnen, die met moeilijkheden kampten, werden door de Staat overgenomen, zoals de lijn Bergen-Manage (in 1858) en de lijn Spa-Pepinster (in 1872).

De « Nord Belge »

en de « Grand Central »

De maatschappijen Namen-Luik en Charleroi-Erquelines lieten in 1854 hun exploitatie over aan de maatschappij « Nord Français » en werden de maatschappij « Nord Belge ». Andere maatschappijen verbonden zich om hun lijnen gemeenschappelijk te exploiteren. Aldus ontstond, in 1864, de « Grand Central Belge », ingevolge de samsmsmelting van de spoorwegen Antwerpen-Rotterdam, Tussen-Samber-en-Maas en van Oost-Belgie.

De samsmsmelting

Het aantal concessies was zo groot dat de Staat in 1870 op een net van 3.136 km, nog slechts 869 km spoor exploiteerde.

Voor de oorlog 1914-1918 had de Staat echter de exploitatie overgenomen van al de private lijnen, met uitzondering van die van de Nord Belge, Mechelen-Terneuzen, Gent-Terneuzen en Chimay. Hij exploiteerde dus 4.786 km, terwijl de private maatschappijen er nog enkel 275 bleven behouden!

Een compromis betreffende de exploitatie door de Staat en door de particuliere ondernemingen kwam tot stand in 1926, door de oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, die al de lijnen van de Staatsspoorwegen overnam. Zij nam ook het Belgische deel van de lijn Gent-Terneuzen over in 1930, en op 10 mei 1940 de lijnen van de Nord Belge. De andere lijnen werden na de oorlog 1940-1945 overgenomen.

Zo werd uiteindelijk het Belgische net verenigd, wat uit economisch, politiek en zelfs militair oogpunt, van het allergrootste belang is.



Stationschef
1853

1. HOOFDWACHTER (STAAT) 1910
2. TREINWACHTER 1838
3. NORD BELGE-BEDIENDE 1930
4. 1959... EEN WELBEKEND UNIFORM

