

I. - DE « GRAND CENTRAL BELGE » (Vervolg)

door LIONEL WIENER.

C. — DE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ
ANTWERPEN-ROTTERDAM.

IN 1836 openden de Staatsspoorwegen de lijn Mechelen-Antwerpen voor het verkeer en verbonden zij de groote nationale haven met het overige van het net. In 1836-1840 werd de eerste Nederlandsche spoorweg geconcessionneerd aan de « Hollandsche IJzeren Spoorweg Mij » (1), en het eerste vak Amsterdam-Haarlem, opengesteld op 30-9-1839, bereikte Rotterdam in 1847. Maar er bleef een gaping tusschen Rotterdam en Antwerpen, de eenige weg waarlangs Nederland met de overige landen in verbinding stond.

De Belgische en Nederlandsche Regeeringen kwamen dus overeen om een concessie te verleenen aan den heer Gihoul, die er zich toe verbond een spoorweg aan te leggen tusschen Antwerpen en Moerdijk, over het Hollandsch Diep en een bootdienst in te richten die den spoorweg zou voortzetten tot Dordrecht en Rotterdam. Hij moest eveneens van Roosendaal tot Breda een vertakking aanleggen die, sedert dien, integreerend deel uitmaakt van de groote lijn van Vlissingen naar Venlo en den Rijn.

Op 9-7-1853 werd een voorloopige overeenkomst ondertekend die den 14^{en} (2) werd goedgekeurd door den Belgischen Minister en op 21 December door den Koning van Nederland. De Nederlandsche concessie bevatte twee

(1) Maatschappij, opgericht op 8 Augustus 1837 (K. B. van 4 September). De concessie van de lijn Amsterdam-Haarlem werd op 1 Juni verleend aan de heeren Serrurier, Le Chevalier en Brade. De Staat zou de kosten van oprichting terugbetalen; het spoor zou 1 m. 94 wijde tusschen de spoorstaven hebben.

De concessie voor de verlenging van Haarlem tot Rotterdam dagteekent van 22-6-1840.

(2) K. B. van 1 Februari 1853.

voorwaarden die de aandacht verdienen. Voor de eerste maal in dat land, zou het geconcessionneerde net kosteloos terug in bezit van den Staat moeten komen bij het verstrijken van de concessie, terwijl de eerste concessies Amsterdam-Rotterdam en Amsterdam-Arnhem (1) gedaan werden voor een onbepaalden termijn; al de concessies zonder uitzondering voorzagen een recht van naasting. De andere voorwaarde, opgenomen in al de Nederlandsche lastkohieren, bepaalden dat, in de toekomst, geen op het vervoer te betalen rechten zouden mogen gesteld worden.

Met behulp van ten deele Engelsche kapitalen, slaagde Gihoul er in op 18 November 1852 een maatschappij op te richten, met een kapitaal van 12.500.000 frank, waaraan hij zijn rechten overdroeg. Verstandig beheerd, zou ze een eerste-rangrol vervullen in aanleg en ontwikkeling van de Belgische en internationale spoorwegen; zij zou zelfs, door exploitatie-fusies, directe verbindingen tot stand brengen met Nederland, zoo over Roosendaal als over Tilburg, over Eindhoven als over Maastricht, met Duitsch-

land over München-Gladbach en over Aken, met Frankrijk over Vireux en over Givet.

De lijnen van de maatschappij werden binnen de voorgeschreven termijnen aangelegd. Zij konden worden geëxploiteerd van 23 Juni 1854 af, maar de openstelling tot het geregeld verkeer had pas plaats op 3 Mei 1855. Het net omvatte alsdan 121,5 km., waarvan 37 km. bootdienst (fig. 10) :

(1) De tweede Nederlandsche spoorweg, ook met breedspoor, werd ingevolge een K. B. van 30-4-1838, aangelegd tusschen Amsterdam en Arnhem. Hij werd in 1845 afgestaan aan de « Compagnie Néerlandaise Rhénane ».

Op 13-2-1846 werd de spoorweg Maastricht-Aken geconcessionneerd. Er bestond geen andere vóór den Antwerpen-Rotterdam.

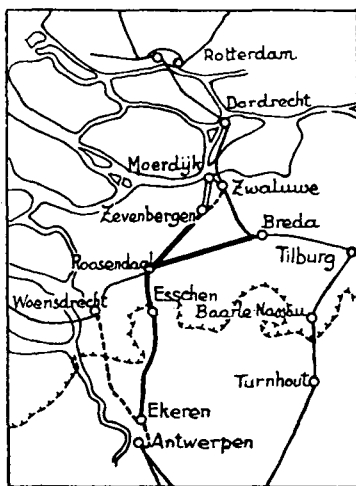


Fig. 10
Net van de Maatschappij
« Antwerpen-Rotterdam »

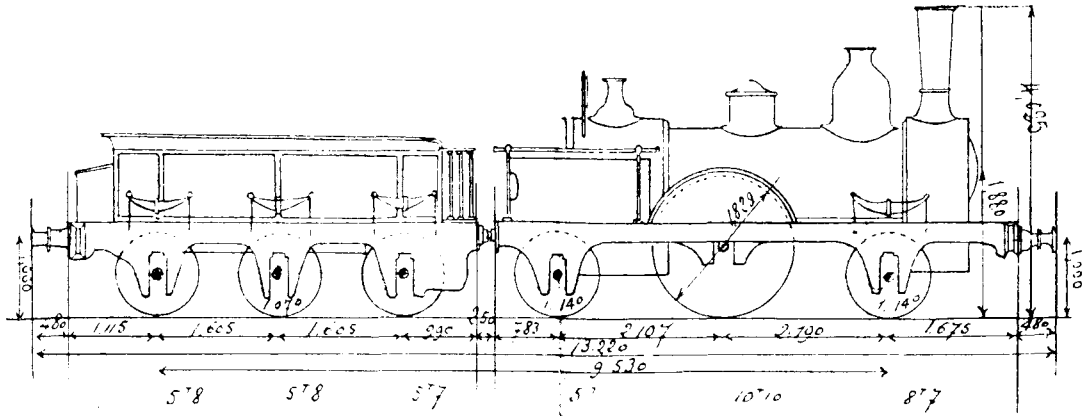


Fig. 11

Locomotief 2-2-2, nr 1 tot 6 van de spoorwegaatschappij « Antwerpen-Rotterdam », gebouwd in 1854 in Engeland.

Antwerpen-Nederlandsche grens	28 km.
Grens-Moerdijk	31 »
Moerdijk-Rotterdam (bootdienst)	37 »
Vertakking van Roosendaal tot Breda	23 »
Vertakking, gemeenschappelijk geëxploiteerd met den Belgischen Staat, van Antwerpen-Staat tot Antwerpen-Goederen	2,5 »

De duur der reis Antwerpen -Rotterdam werd aldus verminderd van 10 of 11 uur tot slechts 4 uur (thans duurt de reis één uur).

De veerdienst werd, in het begin, verzekerd door drie stoomboten van 80, 90 en 100 paarden, waarmee alleen personen werden overgezet. De Maatschappij bezat, voor goederen, een sleepboot en zes zeilboten, per maand bevracht, waarvan de exploitatie op 0,88 fr. per km. kwam te staan. Die van de stoomboten, welke 35 kg. kolen per km. verbruikten, bedroeg 1,92 fr. Onder die voorwaarden kostte de tonkilometer aan de Maatschappij 0,026 fr.

De eerste locomotieven werden in 1854 geleverd door Stothert en Slaughter uit Bristol.

betreft, en locomotieven met gekoppelde wielen van 1,525 m. met daartusschen gelegen vuurkist. Als de gelegenheid zich bood, kocht men ook locomotieven zooals de locomotief 2-4-0-T (fig. 12), in 1853 overgenomen van den London, Brighton en South Coast Ry.

De expreslocomotief (fig. 13) was het prototype, in 1864 gebouwd door de Société Saint-Léonard, uit een lange reeks die de G. C. B. voortzette. Voor den tijd was ze zeer volmaakt en liep op gekoppelde wielen met meer dan 2 m. middellijn, die toen volstrekt noodig bleken om een groote snelheid te bekomen. Het drijfwerk, dat algeheel buiten lag, omvatte een bijzondere wentelinrichting waarvan de stang boven de vuurkist had moeten geplaatst worden. De aslijn van den ketel lag tamelijk laag. Zij deden uitmuntenden dienst op de banen met gemakkelijk profiel van de Maatschappij, waarop zij treinen met 2-assige rijtuigen sleepen, waarvan het gewicht zelden 120 à 130 ton te boven ging.

Uitbreidingen. De oorspronkelijke lijn verzekerde een belangrijk transitoverkeer : ze was langen tijd de eenige verbinding tusschen de Hollandsche en de Belgische netten. Het was niet meer dan natuurlijk te trachten ze binnen het land te verlenen door fusie, naasting of verpachting. In werkelijkheid werden al deze middelen ook aangewend (fig. 14).

In 1863 smolt de « Est Belge », die reeds de exploitatie van de lijn Aarschot tot Diest afgestaan had aan den Antwerpen-Rotterdam, samen met die Maatschappij, zoodat rechtstreeksche verbindingen verzekerd waren naar Charleroi en naar Frankrijk, over Givet en over Erquelines, evenals naar het Groothertogdom Luxemburg.

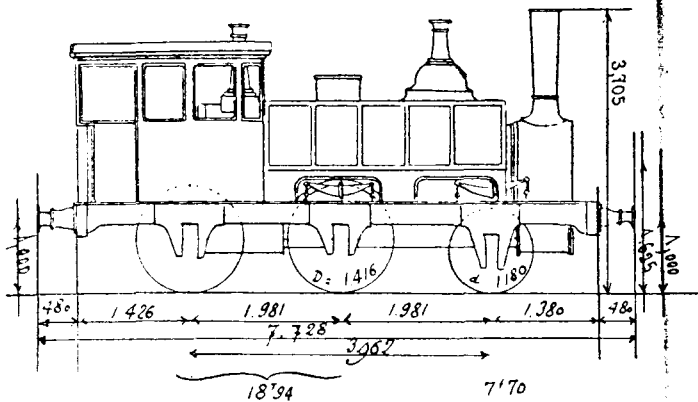


Fig 12

Locomotief 2-4-2-T n° 92 (spoorwegaatschappij Antwerpen-Rotterdam), afgekocht in 1853 van de Maatschappij L. B. & S. C. Ry.

Het waren locomotieven met vrijwielen, in den aard van de « Jenny Lind » (fig. 11) wat de schikking van het frame en het mechanisme

De vereenigde maatschappijen zochten alsdan een derden vennoot, ten einde een nog belangrijker net te vormen. Hun keuze viel op de « Société des Chemins de fer Liégeois-Limbourgeois », wat haar een weg zou geopend hebben naar Luik, over Hasselt, maar de onderhandelingen van 1863 liepen spaak. De beide Maatschappijen wendden zich alsdan tot den « Entresambre-et-Meuse », die een interessante streek bediende en haar een afzetgebied meer, naar Frankrijk, kon bezorgen. Ditmaal slaagden de onderhandelingen en in 1864 beslisten de drie maatschappijen samen te smelten. Zoo ontstond de « Grand Central Belge ».

De oprichtende maatschappijen bleven niettemin bestaan en de betrekkingen tusschen den « Est Belge » en den « Antwerpen-Rotterdam » werden nader bepaald bij de overeenkomst van

conv. van 25 October, akte van 23 December 1862);

f 3) Concessie van den Spoorweg Turnhout-Tilburg (1865), van lateren datum dan de oprichting van den G. C. B.;

f 4) Hetzelfde geldt voor den spoorweg Antwerpen-Gladbach, in 1869 geconcessionneerd, waarvan de exploitatie in 1875 afgegaan werd.

Eindelijk, gingen de Belgische en Nederlandse Regeeringen in 1880 over tot de naasting van de moederconcessie van den Antwerpen-Rotterdam.

d) De *spoorweg Lier-Turnhout*, over Herentals, had een belangrijkheid die noch in zijn lengte (20 km.) tot Herentals en 37 in totaal, noch in de doorloopen streek haar rechtvaardiging vond. Men moest hem zelfs, om de concessie er van te doen aanvaarden, een rente-

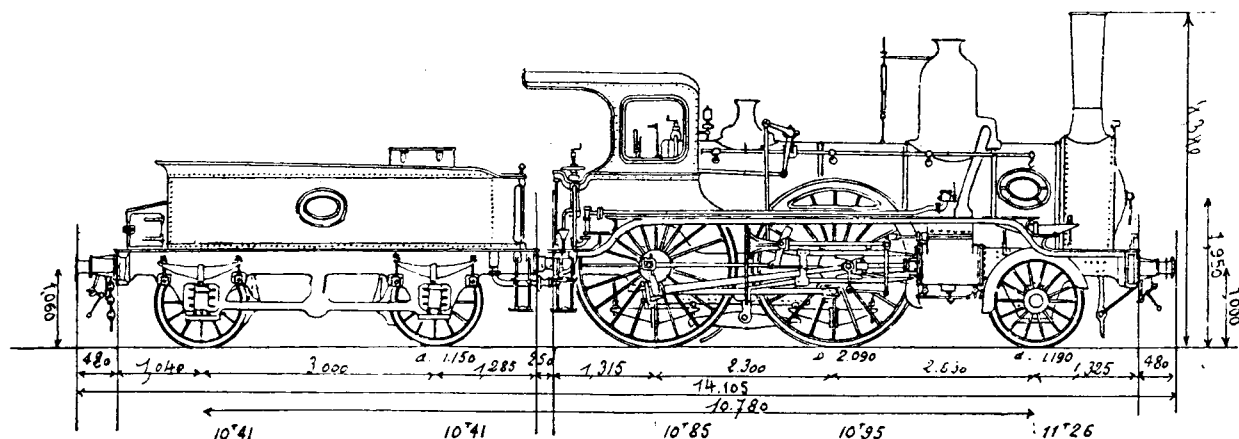


Fig. 13

Expreslocomotief 2-4-0 van de reeks 110/116 (spoorweg Antwerpen-Rotterdam) getouwd in 1864 door de fabrieken van St-Léonard 17-8-1871, waarover wij reeds gesproken hebben. Ze voorzag het geval van overneming van andere concessies, dat later verscheidene malen werd toegepast.

Van dat oogenblik af hebben de aan het net toegebrachte wijzigingen betrekking op den « Grand Central » in zoover hij exploitant was en op de Maatschappij wanneer zij overeenkomsten van overneming aanging alvorens de exploitaties bij de zaak in te brengen. Wij zullen dus achtereenvolgens behooren te onderzoeken :

d) De *spoorwegmaatschappij Lier-Turnhout*;

e) De concessie aan den A. R. van de lijn Antwerpen-Woensdrecht ;

f) De *Sté des Ch. de fer du Nord de la Belgique*, die een reeks concessies bekam waarvan zij het recht van exploitatie overdroeg aan den « Antwerpen-Rotterdam » :

f 1) Leuven-Herentals (conv. van 7-8-1860, K. B. van 2-7-1861);

f 2) Antwerpen-Hasselt (K. B. van 21 Januari,

minimum garandeeren. Maar, door zijn geografische ligging, vormde hij het begin van belangrijke lijnen die later zouden verplicht zijn zich met hem te verstaan ten einde de continuïteit van hun verkeer te verzekeren. De Maatschappij Antwerpen-Rotterdam heeft dit spoedig begrepen.

Een overeenkomst van 10 Januari 1853 (1) concessionneerde den spoorweg aan de heeren Bishoffsheim en Co, die hem bij een maatschappij inbrachten. De Regeering mocht de overneming van de lijn van 5 km. opleggen die de Staat aanlegde van Kontich naar Lier, en verleende aan de Maatschappij een voorkeurrecht voor twee verlengingen : van Turnhout tot de grens, in de richting van 's Hertogenbosch ; van Herentals, over Geel, naar het Kamp van Beverloo.

De eerste lijn was voltooid op 19 April 1855

(1) Aangevuld op 2 Juni en bekrachtigd bij K. B. van 5-10-1853.

en de exploitatie werd mits een jaarrente verzekerd door de Maatschappij Antwerpen-Rotterdam. In dit opzicht verdient ze onze aandacht. De Maatschappij van Turnhout bleef niettemin bestaan en nam deel aan de ontwikkeling van al de spoorwegen der streek. Op 1 Februari 1857 werd haar de lijn Kontich-Lier overgedragen door den Staat doch daar de er aan verbonden rentewaarborg werd opgeheven, gaf de Maatschappij den spoorweg aan zijn eigenaar terug op 1 Mei 1857.

De Maatschappij zag eveneens af van haar rechten op de verlenging naar de Nederlandsche grens (1). Die concessie werd alsdan verleend aan de « Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique », die spoedig de lijn aanlegde en ze voor het verkeer openstelde; dit had een verheugenden invloed op de eerste lijn, die daaraan behoefte had. Intusschen had de « Grand Central », voor zijn doorgaande treinen Aarschot-Tilburg, een recht van doorgang verkregen van Herentals tot Turnhout, terwijl de Maatschappij van Turnhout haar eigen treinen over het baanvak Lier-Antwerpen mocht laten loopen. Die tollën bleven bestaan (2), zelfs na de naasting van de lijn Lier-Turnhout door den Staat (3).

e) De lijn Antwerpen-Woensdrecht werd geconcessionneerd in 1873 en deze concessie werd in 1874 afgestaan aan den Antwerpen-Rotterdam (4). De 14 km. op Hollandsch grondgebied werden dat zelfde jaar geconcessionneerd. Daar echter een stoomtram aangelegd was geworden tusschen Antwerpen en Bergen-op-Zoom over Woensdrecht, werd de

spoorweg nooit voltooid, en de oorspronkelijke Nederlandsche concessie werd opnieuw gesplitst in 1888.

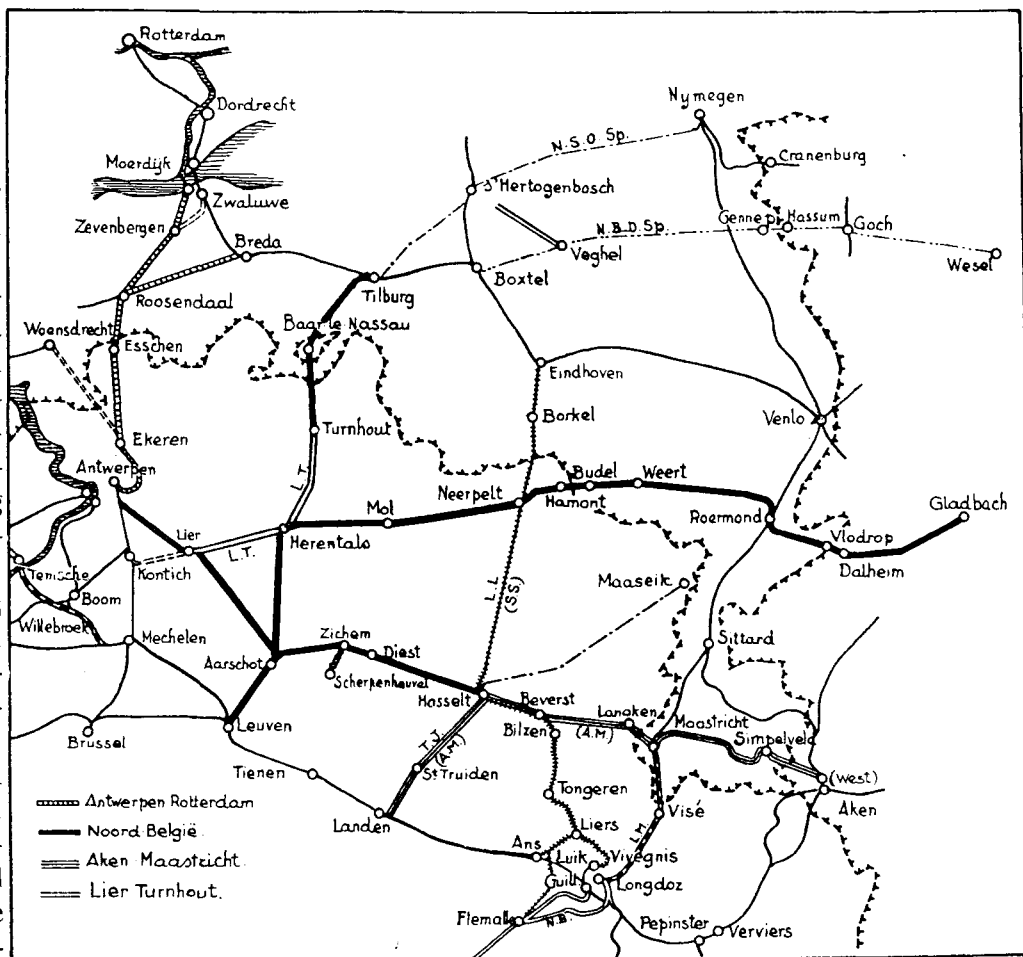


Fig. 14
Net van de « Société des ch. de fer du Nord de la Belgique » en van de aansluitende lijnen.

f) De Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique ontwikkelde haar bedrijvigheid op een ander gebied. Terwijl ze spoorwegconcessies zocht, scheidde zij duidelijk den aanleg, dien zij behield, van de exploitatie, die zij overdroeg, eerst aan den « Est Belge », vervolgens aan den Antwerpen-Rotterdam.

Ze werd in 1861 opgericht tot verwezenlijking van de spoorwegen waarvan de heer J.-R. Bischoffsheim de concessie bekomen had bij overeenkomst van 7 Augustus 1860 (1), en die een hoofdlijn omvatte van Leuven tot Herentals evenals mogelijke vertakkingen en uitbreidingen. (Wordt vervolgd.)

(1) Een eerste concessie aan den heer Riche-Restiau bij overeenkomst van 30 Oct. en K. B. van 3 Nov. 1858 voor een spoorweg van Leuven naar Herentals, over Aarschot, werd in 1861 verbroken en die zelfde spoorweg werd geconcessionneerd aan den heer J. R. Bischoffsheim bij overeenkomst van 7 Aug. 1860 (K. B. van 2 Juli 1861) evenals verschillende vertakkingen.

Hij bracht ze in bij de « Stés des Ch. de fer du Nord de la Belgique », die opgericht werd bij akte van 17 Juni en K. B. van 11-7-1861.

(1) K. B. van 6 Januari 1865. — (2) Op 1 Maart 1882.

(3) K. B. van 16 Januari 1873.

(4) K. B. van 6 Januari 1874.