

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

door LIONEL WIENER.

Het net dat ze geleidelijk kon tot stand brengen, strekte zich hoofdzakelijk uit in de provincies Antwerpen en Limburg evenals in de aangrenzende streken. Het omvatte drie lijnen van allereerste belang: de eene van het Zuiden naar het Noorden waardoor de « Est Belge » verlengd werd van Leuven tot Tilburg, waar ze aansloot met het Nederlandsche net, en twee andere van het Westen naar het Oosten: Antwerpen-Hasselt met verlenging in de richting van Aken, en van Antwerpen naar München-Gladbach, verlengd tot aan den Rijn. Duidelijkheidshalve zullen wij ze hier alle onderzoeken.

f. 1) *De spoorweg Leuven-Herentals*, maakte het voorwerp uit van een overeenkomst met drieën waaraan de « Est Belge » deelnam. Die lijn was de rechtstreeksche verlenging naar het Noorden van de lijn van Givet en Charleroi tot Leuven. De « Nord de la Belgique » ging de verbintenis aan den spoorweg aan te leggen, waarvan de « Est Belge » de exploitatie zou verzekeren mits een deel in de winst (1). Bovendien waarborgde de « Est Belge » een nimum kilometerontvangsten (2), aan welke verbintenis de Staat zijn delcredere hechtte. Dezelfde overeenkomst bepaalde dat een vertakking van Aarschot tot Diest zou worden aangelegd op kosten van den Staat en eveneens geëxploiteerd door den « Est Belge », maar, bij de bespreking van de concessie van den spoorweg Antwerpen-Hasselt, zullen wij zien dat de « Nord de la Belgique » in de plaats van den Staat optrad en de lijn op eigen kosten zou moeten aanleggen.

(1) Tot 15.000 frank kilometerontvangsten, zou de « Est Belge » 52 % ontvangen van de ontvangsten en de « Nord de la Belgique » 48 %.

(2) Boven ontvangsten van 20.000 frank per km. zou het overschot naar goeddunken van den « Est Belge » gebruikt worden om de sporen te verdubbelen. Indien hij het verkoos, mocht hij eigenmachtig de tarieven verlagen.

Tot bij de openstelling voor het verkeer van den spoorweg van Turnhout, waarborgde de Staat een minimum kilometerontvangst van 5.325 frank. Het minimum zou gebracht worden op 7.000 frank zoodra die spoorweg voor het verkeer werd opengesteld.

Feitelijk gaf de « Nord de la Belgique », in ruil voor effecten, aan een filiaal, de « Société mutuelle de Chemins de fer » die zij met de Société Générale (1) oprichtte, de concessies van Leuven-Herentals en van Turnhout-Tilburg over, terwijl de exploitatie van die lijnen voor de eene naar den « Est Belge », voor de andere naar den « Antwerpen-Rotterdam » zou overgaan.

f 2) SPOORWEG TURNHOUT-TILBURG. — Een nieuwe uitbreiding naar het Noorden zou den spoorweg verlengen tot Turnhout aan deze zijde, en tot Tilburg aan gene zijde van de grens. Hij zou aldus in België 8.715 m. en in Nederland 22.407 m. lang zijn (2). De 17 km., echter, die Herentals nog van Turnhout scheidten behoorden tot een afzonderlijke maatschappij, die van Lier-Turnhout, die zelfs een recht van voorkeur voor de verlenging bezat.

Bij een overeenkomst van 20 Januari 1863, sloten de vier betrokken maatschappijen (« Nord de la Belgique », « Lier-Turnhout », « Est Belge » en « Antwerpen-Rotterdam ») een akkoord; « Lier-Turnhout » zag van haar rechten af (3) en bij overeenkomst van 31 December 1864 verleende de Staat de nieuwe concessie aan de « Sté du Nord de la Belgique », terwijl voor de exploitatie zou gezorgd worden door den « Antwerpen-Rotterdam », tegen de voorwaarden van het contract van 7-8-1860. Buitendien verleende de « Lier-Turnhout » in 1871 een recht van doorgang tusschen Herentals en Turnhout, voor de treinen uit Leuven.

Net als voor de voorgaande lijn, stond de « Nord de la Belgique » later de concessie af aan de « Sté mutuelle de Chemins de fer », terwijl de exploitatie in handen bleef van den « Antwerpen-Rotterdam ».

(1) Die maatschappij werd opgericht door de heeren Stoclet, de Hirsch, Bischoffsheim enz. (akte van 5 Januari 1878).

(2) Het Nederlandsch gedeelte van den spoorweg werd op 4 Nov. 1864, en het Belgisch gedeelte bij overeenkomst van 31 Dec. en K. B. van 6 Jan. 1865, geconcessionneerd. Een Nederlandsch-Belgische overeenkomst van 9 Nov. 1867 regelde de modaliteiten van verbinding aan de grens.

(3) K. B. van 6 Januari 1865.

Men zocht ze nog verder door te trekken, daar een concessie dat zelfde jaar (1864) aangeboden werd voor een spoorweg Tilburg-Nijmegen, 48 km. van elkander verwijderd. Ze bleef aanvankelijk zonder gevolg; de « Maatschappij van het Hollandsch Zuidoosten » bekwam ze in 1871 en voltooide de lijn in 1880. Intusschen vroeg de « Maatschappij der Spoorwegen van Noord-Brabant » die naar uitwegen zocht, een concessie voor een rechtstreeksche verlenging van Boxtel tot Baarle-Nassau, maar zij werd afgescheept.

f 3) DE SPOORWEG ANTWERPEN-HASSELT over Lier, Aarschot en Diest werd aan de Maatschappij geconcessionneerd in 1862 (1). Hij omvatte het baanvak Aarschot-Diest, waarvan de Staat den aanleg had begonnen en de exploitatie den dag van zijn voltooiing had overgemaakt aan den « Est Belge » (conv. van 7 Augustus 1860), maar de « Nord de la Belgique » stelde zich in de plaats van den Staat voor al de gevolgen welke uit die conventie mochten voortspruiten.

Ten einde zich meer bijzonder te wijden aan den aanleg van lijnen, stond de Maatschappij de exploitatie van den spoorweg Antwerpen-Hasselt in ruil voor effecten af aan de Maatschappij Antwerpen-Rotterdam (conv. van 25 October 1863) (2). Die lijn was 82 km. lang en werd voor het verkeer opengesteld op 1 Juli 1875; zij bekortte aanmerkelijk het traject Antwerpen-Aken, dat van 174 km. over de lijn van den Staat tot 147 km. over de eerste verminderd werd.

De exploitatie van het baanvak Aarschot-Diest, verzekerd door den « Est Belge », werd, sinds de fusie, eveneens verzekerd door de Maatschappij Antwerpen-Rotterdam, die er den « Grand Central Belge » mee belastte. De geheele lijn werd aldus, dank zij het in pacht nemen der lijnen van de Maatschappij Aken-Maastricht in dezelfde handen gesteld.

AANLEG VAN AAN HET NET VREEMDE LIJNEN.
— Eveneens in 1863 ondernam de maatschappij den aanleg van den spoorweg van Spa tot de Groothertogdomsche grens (3), en bij een overeenkomst van 18 December 1865 vormde zij met de « Société Générale » de maatschappij

(1) Conv. van 7 Mei 1862 en K. B. van 9 Jan. 1863.

(2) K. B. van 21 Januari 1863.

(3) Conv. van 29 Jan. en K. B. van 6 Maart 1863.

« Société belge de Chemins de fer » voor den aanleg van haar eigen lijnen evenals voor die waarvan derden haar den bouw zouden opdragen (1).

f 4) EEN SPOORWEG ANTWERPEN-MUNCHEN-GLADBACH, in Pruisen, werd aan de Maatschappij vergund in 1869 (2). Dit was een bijzonder belangrijke lijn waarvan het Belgische baanvak vergund werd op voorwaarde dat de Maatschappij binnen de twee jaar de concessie zou bekomen van de baanvakken gelegen in Nederland en in Pruisen. Zij slaagde daarin. Zij bekwam buitendien « recht van doorgang » op de baanvakken Antwerpen-Lier en Lier-Herentals, die aan andere maatschappijen toebehoorden. Nademaal zij vroeger een dergelijk recht verworven had op de sectie Herentals-Turnhout, genoot zij die voorrechten voor gansch de lijn van de Spoorwegmaatschappij Lier-Turnhout.

Zooals altijd, stond zij (in 1875) (3) de exploitatie van haar spoorweg Antwerpen-München-Gladbach af aan de Maatschappij Antwerpen-Rotterdam die, met den « Est Belge », er de financiering en den aanleg van verzekerde (4). De exploitatie, uitgevoerd tegen de voorwaarden van de overeenkomst van 17-4-1871, werd ingewijd in 1871.

Overneming van de spoorwegen behoorende aan de Maatschappij Antwerpen-Rotterdam. — Al was de oprichting van dat net in Nederland gunstig onthaald geworden, toch zou het een belemmering worden, zoodra men daar een nationaal net wou tot stand brengen. Het doorloopen tot Rotterdam belemmerde de rechtstreeksche betrekkingen van Amsterdam

(1) De maatschappij werd opgericht bij authentieke akte van 9 Febr. 1866, goedgekeurd bij K. B. van 21 dito.

De Mij van het Noorden van België bracht bij de nieuwe maatschappij contracten van aanbouw in voor rekening van de « Sté An. d'Exploitation de Chemins de fer », voor de volgende lijnen :

Denderleeuw-Kortrijk (Mij Westen van Bel.)	61 km.
Diksmuide-Nieuwpoort (id.)	15 km.
Anzegem-Ingelmunster (id.)	25 km.
Roeselare-Ieper (Mij van West-Vlaanderen)	22 km.
Poperinge-Hazebrouck (id.)	25 km.

De 2.800 m. van Nieuwpoort Stad-Nieuwpoort Dokken werden voltooid in 1869.

(2) Conv. van 21-9-1869 en K. B. van den 29ⁿ van dezelfde maand.

(3) Bekrachtigd bij K. B. van 13-12-1875.

(4) Verdrag van 31 Januari 1876.

naar België, want de vertakking van Breda stond den exploitant van de lijn van Vlissingen in den weg.

De Maatschappij der Spoorwegen van Noord-Brabant, die slechts een poover lijntje van Wezel tot Boxtel bezat, en die met alle middelen verkeer zocht te bekomen, trachtte zelf haar spoorweg aan te vullen met een stoombootdienst van uit haar station te Veghel en die, langs de Zuid-Willemsvaart, eenerzijds naar Rotterdam, anderzijds naar Antwerpen zou gaan, en aldus den bootdienst van de Maatschappij rechtstreeks concurrentie zou aandoen.

Maar een ernstiger poging werd gedaan door den Staat, die zijn zuiderlijnen met Rotterdam en met het Noorden zocht te verbinden zonder den spoorweg Antwerpen-Moerdijk te moeten gebruiken. Hij bouwde derhalve een brug over de Haringvliet, ietwat ten Oosten van Moerdijk, en liet er een spoorweg van Breda naar Dordrecht en Mallegat even vóór Rotterdam over loopen. Men ziet dat de lijn van Vlissingen de vertakking Rozendaal-Breda gebruikte, terwijl de hoofdlijn op den stroom uitliep, zonder verbinding met den nieuwen spoorweg. De lijn van Vlissingen moest noodzakelijk vrijen doorgang vragen op de vertakking en de « Antwerpen-Rotterdam », in ruil, om den aanleg verzoeken van een gemakkelijke verbinding tusschen haar station van Zevenbergen en dit van Zwaluwe aan de nieuwe lijn. Zij vorderde, natuurlijk, voor haar treinen het recht op door te rijden tot Rotterdam. Die eerste onderhandelingen moesten afspringen en de G. C. B. ontving, doch slechts tijdelijk, een recht van 3 frank per km. per trein van ten minste 20 assen dien het « Staatsspoor » haar te Rozendaal zou overgeven.

De Regeering meende dus dat het eenige redmiddel bestond in de naasting van de lijn en bood 7.000.000 gulden voor het Nederlandsch gedeelte. Zij werd niet gevolgd door de Staten-Generaal die den prijs te hoog achtten, des te meer daar de bootdienst zou blijven bestaan.

De invoering van nieuwe goederentarieven verplichtte den G. C. B. van laatstgenoemde af te zien in 1878.

Eindelijk, toen de Belgische Regeering aan de Nederlandsche Regeering vroeg om het kanaal Gent-Terneuzen op haar grondgebied te verbeteren, verbond deze laatste aan het vraagstuk de naasting van de « Antwerpen-Rotterdam » voor den prijs van 6.000.000 gulden voor het Nederlandsch gedeelte. De Belgische Regeering stelde, harerzijds, een bedrag overeenkomende met 4 % der werkelijke uitgaven en de Maatschappij onderteekende conventies in dien zin met de Belgische Regeering op 31 October 1879 (1) en met de Nederlandsche Regeering op 22 April 1880. De exploitatie van het Nederlandsch gedeelte werd overgedragen aan het « Staatsspoor ». De verbinding Zevenbergen-Zwaluwe (7.525 m.) werd eindelijk aangelegd en het eindvak van Zevenbergen-Moerdijk, dat nutteloos geworden was, opgegeven. Eindelijk, om een reservehaven te Moerdijk te behouden, werd hij verbonden door een kleine vertakking te Zwaluwe.

De bedrijvigheid van de « Antwerpen-Rotterdam » bepaalde zich voortaan tot de exploitatie der lijnen die haar werden afgestaan en tot het belangrijk aandeel dat zij nam in financiering en beheer van den G. C. B.

(1) Wet van 29/30 April 1880.

