

De Voormalige Spoorwegmaatschappijen ⁽¹⁾

II. — SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS door Lionel WIENER

OFSCHOON de provincies Antwerpen en Limburg door den Grand Central Belge ruim bediend werden, toch exploiteerden verscheidene andere maatschappijen spoorwegen aldaar. Sommige daarvan, zooals die van Luik naar Eindhoven en van Luik naar Maastrecht, waren zelfs internationale spoorlijnen. De streken die ze doorsneden waren toenmaals weinig bevolkt en zoo de aanleg der lijnen hoegenaamd geen bezwaar opleverde, was het te verwachten verkeer dan toch maar uiterst gering. Om Luik te bereiken moest men, daarenboven, benedenwaarts gaan in de nauwe vallei van de Maas, wat niet gemakkelijk was.

Verscheidene Fransche maatschappijen breidden haar bedrijvigheid tot in België uit, en één enkele Nederlandsche, die van het Staatsspoor, trachtte er binnen te dringen door de exploitatie van de lijn van Luik naar Hasselt en Eindhoven over te nemen.

Om haar verbindingen met de overige spoorwegen uit dien tijd duidelijk in het licht te stellen, hebben wij, telkens door middel van speciale lijnen, in fig. 23 de spoorwegen van de andere maatschappijen aangeduid, met opgave tevens van hun initialen, te weten :

- L.L. Liégeois-Limbourgeois
- S.S. Staatsspoor.
- A.M. Aken-Maastricht.
- B.S. Belgische Staat.
- G.C.B. Grand Central Belge.
- H.M. Hasselt-Maaseik.
- L.M. Luik-Maastricht.
- N.B. Lijnen Nord-Belge.
- T.J. Tournai-Jurbise.

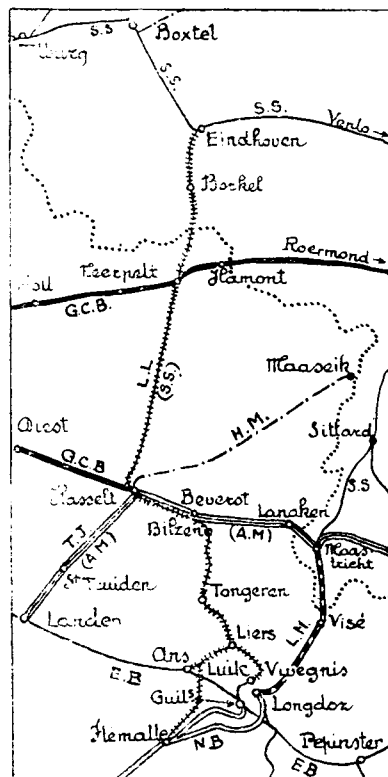
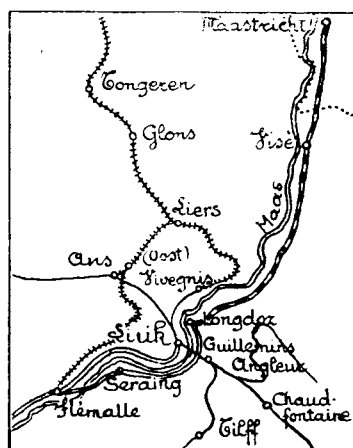


Fig. 23. — Kaart van het net van de « Société du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et Prolongements » evenals van de aansluitende lijnen der andere maatschappijen.



— Nord-Belge — Siege-Maastricht
— Liégeois — Autres ch. de fer.

Fig. 24. — Spoorwegnet van de « Société du Liégeois-Limbourgeois » in het lokaalverkeer van Luik en verbindingen met de lijnen der andere maatschappijen.

De spoorweg waarover wij het hier hebben, had een bescheiden begin. Hij ontstond uit een kleine concessie van 11 km. van Tongeren naar Bilzen, in 1861 verleend aan de heeren F. De Bruyn en medebelanghebbers (2), die gedurende de 50 jaar van de concessie, een interestenwaarborg van 73.000 fr. bekwamen; zij droegen hun rechten over aan een maatschappij (3).

In 1862 kwamen dezelfde belanghebbers, onder dezelfde voorwaarden, de concessie van een uitbreiding van Tongeren naar Ans over Glons, en een vertakking van Liers naar Luik-Vivegnis, welke vertakking naderhand, zooals zulks te verwachten was, de eerste sectie van de hoofdlijn werd. Ten einde de continuïteit van het verkeer te verzekeren, werd een tusschenvak van Bilzen tot Hasselt, dat behoorde aan de « Sté d'Aix-la-Chapelle à Maestricht » gemeenschappelijk gemaakt voor beide maatschappijen (4).

Toen (in 1862) werd een belangrijker Maatschappij, de « Sté du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements » opgericht om die verschillende concessies over te nemen (5) en de oorspronkelijke Maatschappij van Tongeren naar Bilzen werd onthouden.

(1) Zie « Het Spoor » nummers 1, 2, 4, 5, 7 en 8.
 (2) Overeenkomst van 15 Juli 1860, K.B. van 14 Juni.
 (3) Akte van 10 December en K.B. van 23 December 1861.
 (4) Overeenkomst van 7 Juni en 29 Augustus, K.B. van 21 Nov. 1862.
 (5) Akte van 3 December en K.B. van 10 December 1862.

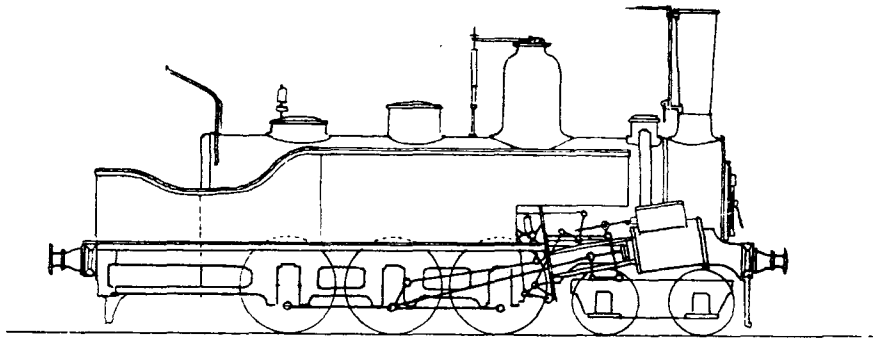


Fig. 25. — Locomotief Vaessen 4-6-0-T n^os 92 tot 92 van den spoorweg « Liégeois-Limbourgeois » gebouwd in 1865

Kort daarop bekwam de nieuwe maatschappij de concessie van een belangrijke verlenging naar het Noorden, bestemd om een rechtstreeksche verbinding tot stand te brengen met het Nederlandsch net, dat toen in wording was. De nieuwe lijn strekte zich zoowel aan deze als aan gene zijde van de grens uit en er was een bijzondere concessie noodig voor de 17.432 m. die van de grens tot Eindhoven in Nederland liepen (1). De 51 km. van Luik naar Hasselt werden voor het verkeer opengesteld van 1863 tot 1865 en de 59 km. van Hasselt tot Eindhoven in 1866. Met die vertakkingen, omvatte het net 137 km. onderverdeeld als volgt :

Luik-Hasselt :	
Luik-Vivegnis-Liers	10 km.
Liers-Glons-Tongeren	14
Tongeren-Bilzen	13
Bilzen-Hasselt (gemeenschappelijk)	15
Vertakkingen Liers-Ans	7
Vertakking Ans-Flémalle Grande	20
Hasselt-Eindhoven	59

Doordat die spoorweg aangelegd werd vóór de Nederlandsche lijnen waarvan men het doorvoerverkeer hoopte te winnen, waren de exploi-

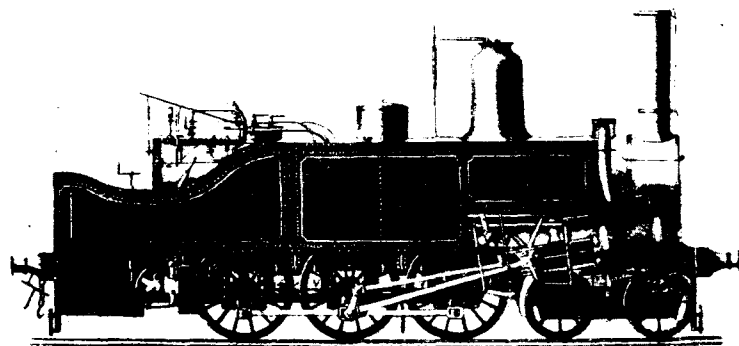


Fig. 25 bis — Locomotief Vaessen van den « Liégeois-Limbourgeois »

tatie-uitkomsten vrij slecht en zocht de maatschappij een zoo bezwarende exploitatie kwijt te raken. Onderhandelingen aangeknoopt in 1863 met de « Sté d'Anvers-Rotterdam » liepen spaak, doch slaagden met een nieuwe maatschappij, het Nederlandsch « Staatsspoor ».

De « Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen » was immers in Nederland opgericht geworden op 11 Augustus 1863, voor het exploiteeren van de 321 km. van een eerste Staatsspoorwegnet. Zij voegde er de exploitatie aan toe van twee buitenlandse lijnen, waaronder die van de « Liégeois-Limbourgeois », welke haar uitwegen in het land van Luik moest aan de hand doen (2).

Daartoe onderhandelde ze met de concessiehoudende Maatschappij om de exploitatie van haar net over te nemen op den datum van 1 Juli 1866 (3). De pacht werd forfaitair toegestaan mits een waarborg van een vaste rente per kilometer.

Het Staatsspoor verzekerde zich dus rechtstreeksche verbindingen met de lijnen van den Nord-Belge, evenals met die van den Staat, en verkreeg toegang tot het Groothertogdom Luxemburg en verder. Maar, terwijl het vervoer gemakkelijk kon geschieden naar het Zuiden, was dit niet het geval naar het Noorden van het net toe, waar het nog niet verbonden was met de andere Nederlandsche lijnen. Het Staatsspoor was al te haastig geweest om de exploitatie van den « Liégeois-Limbourgeois » over te nemen en het trachtte op zijn beurt hem kwijt te raken. In 1868-1869 knoopte het onderhandelingen aan tot overdracht van de pacht aan de « Cie de l'Est français » die toen de lijnen in België zocht te bekomen. In ruil voor de overneming van de pacht, ontving de « Est », een recht van doorgang op de lijnen

(1) Op 9 December 1864.

(2) De andere lijn lag in Pruisen. Het was de spoorweg van Almele en Salzburg, overgenomen bij verdrag van 4/11 Juni 1864.

(3) K.B. van 22 April 1864.

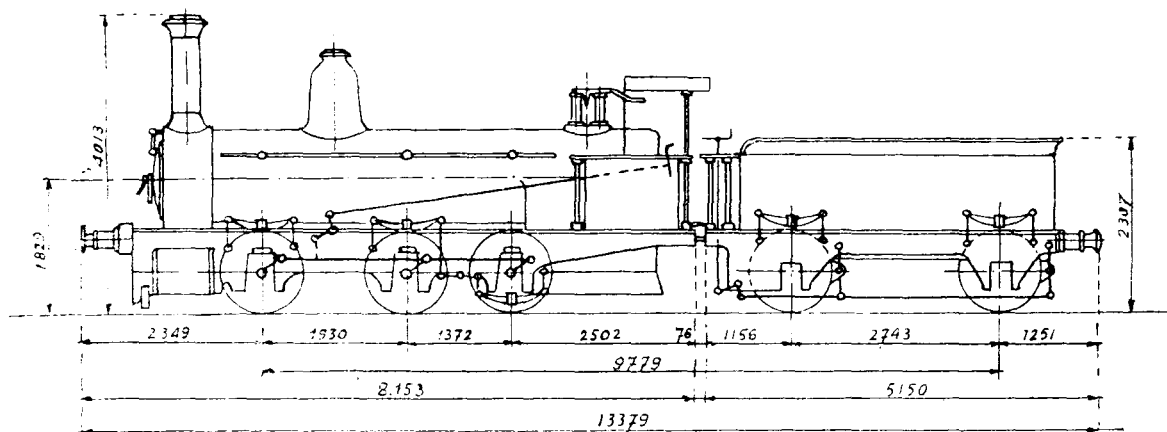


Fig. 26. — Hellinglocomotief 0-6-0 reeks 206-211, in 1861 gebouwd door de werkplaatsen Beyer-Peacock te Manchester.

geëxploiteerd door het Staatsspoor tot Rotterdam, waardoor hij zich het grootste gedeelte van het Nederlandsche-Zwitsersch verkeer toeëigende.

Omstreeks dien tijd had de « Compagnie de l'Est » onderhandeld voor de naasting der lijnen van de « Grande Compagnie du Luxembourg », zoodat de Belgische Regeering ongerust werd en door een wet alle overdracht van exploitatie zonder haar voorafgaande goedkeuring verbood. Een directe overeenkomst kwam inmiddels tot stand tusschen den Belgischen Staat en den « Est français », maar de gebeurtenissen van 1870 verhinderden de bekrachtiging er van. Het Staatsspoor was wel verplicht dat wanboffend net met verlies te blijven exploiteeren, waarvan de Nederlandsche Staat per slot van rekening het tekort droeg. Deze laatste zocht dan ook om er van af te komen en had de gelegenheid daartoe in 1896, toen de Belgische Regeering met de buitenlandsche regeeringen onderhandelde opdat ieder en tegelijker tijd met haar de baanvakken van den G.C.B. zou naasten die op hun grondgebied lagen. De Nederlandsche Regeering stemde toe, doch op voorwaarde dat tevens zou overgegaan worden tot de naasting der overeenkomsten van den « Liégeois-Limbourgeois » en van den « Chemin de fer de Liège à Maestricht ». Aannemen was de hoedschap en

zoo komt het dat de drie naastingen in dezelfde wet voorkomen. De Belgische gedeelten van den « Liégeois-Limbourgeois » werden overgenomen op den datum van 1 Januari 1897; de Nederlandsche sectie van Eindhoven tot de grens werd door den Nederlandschen Staat genaast en de exploitatie ervan aan het Staatsspoor toevertrouwd met ingang van 1 Juli 1898.

TECHNISCHE VOORWAARDEN. — Hoewel het grootste gedeelte van het net slechts onbeduidende hellingen vertoonde, was dit toch niet het geval in de omstreken van Luik; de beklimming van de heuvels van den Westeroever van de Maas (fig. 24) was met name zeer moeilijk. Men had zelfs kabeltractie moeten aanwenden tusschen Luik en Ans. Welnu, de « Liégeois-Limbourgeois » leunde bij den stroom aan door twee vertakkingen die onderscheidenlijk naar Liège-Vivegnis en Flémalle afdaalden en gelegen aan weerszijden van die van den Staat. Zij moesten ieder, tusschen de hoogten 62 en 165, een niveau-

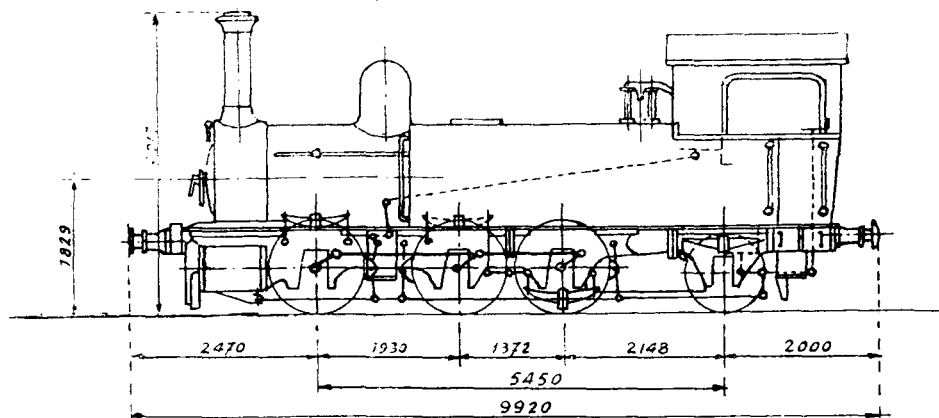


Fig. 27. — Locomotief 0-6-2-T afkomende van de verbouwing der locomotief 0-6-0 (fig. 26).

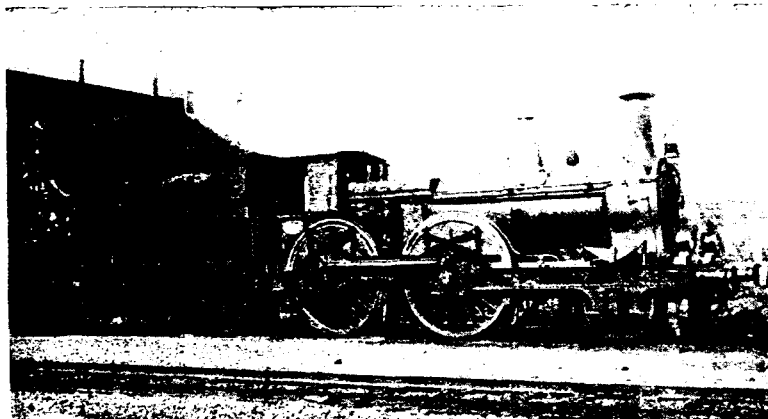


Fig. 28. — Reizigerslocomotief 2-4-0 van de reeks S. S. 301 in 1881, gebouwd door Beyer-Peacock

verschil van een honderdtal meters beklimmen; de lange oprit van La Préalles, tusschen Vivegnis en Liers, heeft dan ook hellingen van 16 mm., gevolgd door een plotse daling van 34 mm./m. en die van Flémalle tot Ans een helling van 28 mm./m. over 8 km. lengte. Daaruit volgt dat men, buiten het park van locomotieven voor gemakkelijke lijnen, moest beschikken over locomotieven voor sterke hellingen. Het oorspronkelijk park bestond uit 12 locomotieven geleverd door Belgische en Duitse constructeurs, evenals uit de locomotieven 4-6-0 door de werkplaatsen van Grafenstaden gebouwd voor den spoorweg van Libourne-Bergerac, waarvan de aanleg geschorst was geworden en het motormaterieel uit de tweede hand afgekocht werd door Fransche en Belgische spoorwegmaatschappijen. Het was een bijzonder type dat men slechts hier en bij de « Société Générale d'Exploitation » gebruikte (1). Eens dat het

(1) Zie illustratie bij het hoofdstuk dat over dien spoorweg handelt.

Staatsspoor in het bezit van het net was, vulde het zijn park aan volgens eigen methoden. Die maatschappij betrok inderdaad haar locomotieven haast uitsluitend uit Engeland en die welke zij in België gedurende een dertigtal jaren gebruikte, boden, evenals die van den spoorweg Mechelen-Terneuzen en West-Vlaanderen, Engelsche kenmerken waardoor ze zich totaal onderscheidden van al de overige locomotieven van het land. Bij die normale typen, voegde het Staatsspoor evenwel zogenoemde berglocomotieven voor het bedienen van de omstreken

van Luik.

De eerste omvatten locomotieven 2-4-0 en 4-6-0 van Grafenstaden en tenderlocomotieven 0-4-2-T en 2-4-0-T (2). Maar een klasse, speciaal bestudeerd door den heer Vaessen, toenmaals Directeur der Werkplaatsen van St-Léonard, was bijzonder belangwekkend (fig. 25); het was een nieuw type van tenderlocomotief waarvan eenheden geleverd werden aan den spoorweg van het Westen van Spanje. Zij hadden een voorbogie, 3 gekoppelde assen en zeer schuin liggende cilinders. De bogie was uiterst merkwaardig; zij beschreef een ruime zijdelingsche beweging, dank zij een radiaal arm gelijk aan dien welken men bij de bissels terugvindt; het was in zekeren zin een bisselbogie met de voordeelen eigen aan beide stelsels. Die centraliseerende arm droeg het voorstuk van den ketel, die groote afmetingen had. Men kon het gewicht bijpassen dat men verlangde over te brengen

(2) Hierna eenige van de hoofdafmetingen van die vreemde locomotieven welke in België gereden hebben.

TYPE N ^r (STAATSSPOOR) CONSTRUCTEUR	2-4-0 85/88 Grafenstaden	0-4-2-T 89/90 Tubeké	2-4-0-T 91 Tubeké	4-6-0 95/96 Grafenstaden
Cilinders, middell. mm.	400	360	300	420
Id. zuigerslag mm.	560	560	500	600
Keteldruk K/cm	7	6	7	8
Roosteroppervlak m ²	1.2	—	—	1.19
Verwarmingsoppervlak m ²	101.3	65.7	48.4	118.0
Drijfwielen midd. m.	1.50	1.40	1.20	1.51
Gewicht in dienst T.	25.80	23.9	—	—
Adhesiegewicht T.	10	18.9	—	30
TENDER, assen	2	geen	geen	2
Water m ³	4.5	2.16	—	6.7
Steenkolen T.	—	5.25	—	—

op de bogie en het overlasten of ontlasten naar willekeur. Daarenboven, en dank zij die afmetingen die voor dien tijd buitengewoon waren, kon de locomotief een aanmerkelijke hoeveelheid voorraden meevoeren : 5150 liter water en 1500 kg. kolen. Zij liep zacht en kon, onder een gemiddelden druk van 0,65, een tractiekracht van 4470 kg. ontwikkelen.

Deze locomotieven werden buiten dienst gesteld in 1880, die van Grafenstaden in 1884, die van Tubeke in 1889. Het Staatsspoor had tot op dat tijdstip niet kunnen wachten om het effectief van spoorweglocomotieven te versterken, en dit geschiedde in tweemaal door middel van Engelsche locomotieven. Het waren vooreerst locomotieven 2-4-0 van 1866 tot 1872 gebouwd, vervolgens hellinglocomotieven met drie gekoppelde assen, speciaal gebouwd door Beyer Peacock te Manchester van 1871 tot 1880; eindelijk, voor het lokaalverkeer van Luik (Luik - Tongeren, Luik - Ans), locomotieven 2-4-2-T geleverd door Sharp Stewart in 1881.

Laatstgenoemde dienden tevens voor het opdrukken op de hellingen.

De locomotieven 0-6-0 geleverd door Beyer-Peacock in 1871 (fig. 26), waarvan de breedte der gekoppelde assen eenigszins ongebruikelijk was, leverden vele jaren dienst, zoodat ze, lang na hun terugkeer in het moederland, nog degelijk genoeg bleken om in 1919 verbouwd te worden tot tenderlocomotieven, door bijvoeging, van achteren, van brandstofbakken en van een draagbissel (fig. 27).

De directe reizigerstreinen werden gesleept door sierlijke locomotieven Beyer-Peacock 2-4-0 met wielen van 2 m. 185 middellijn (fig. 28). Na de naasting werd het grootste gedeelte van het park naar Nederland overgebracht, waar de locomotieven zoodanig verbouwd en gemoderniseerd werden, dat sommige er van thans nog rijden. In den vorm van tabel geven wij hierna de voornaamste afmetingen van de locomotieven die wij besproken hebben.

Voornaamste afmetingen van karakteristieke locomotieven van den spoorweg « Liégeois-Limbourgeois » en « Liège-Maastricht ».

FIG. N° TYPE REEKS	25 4-6-0-T 92/94	2-4-0 (L.B.)	26 0-6-0 ss206/ 211	27 0-6-2-T Id.	28 2-4-0 ss301/ 475	29 0-6-0 1 rec.	30 0-6-0-T 11-13
CONSTRUCTEUR	Saint-Léonard	Mulhouse	Beyer-Peacock	Rec. 1919	Beyer-Peacock	Saint-Léonard	Saint-Léonard
DATUM	1865		1871		1881	1861-1890	1883-1884
Cilinders, middellijn . . . mm.	460	400	457	Id.	460	380	270
Id. zuigerslag . . . mm.	610	560	610	Id.	660	610	400
Keteldruk kg/cm ²	7	8	8.3	Id.	10.3	10	9
Roosteroppervlak m ²	2.16	1.20	1.67	Id.	2.185	1.750	0.697
Verwarmingsoppervlak . . m ²	112.7	93.8	112.11	Id.	101.200	71.45	35.600
Vlampijpen, aantal	179	150	170	Id.	220	178	117
Id. lengte m.	3.550	4.00	4.242	Id.	3.360	3.395	2.200
Drijfwielen middel m.	1.310	1.500	1.156	Id.	2.134	1.440	0.900
Loopwielen Id. m.	—	1.100	pas	—	1.219	pas	pas
Stijve radstand m.	2.800	1.650	3.302	Id.	2.591	—	2.600
Totale radstand m.	5.450	3.300	3.302	5.450	5.497	2.100	2.600
Lengte buiten alles m.	9.800	13.379	4.242	9.920	—	14.747	5.547
Hoogte Id. m.	4.582	4.000	4.013	Id.	4.115	4.200	3.300
Hoogte aslijn ketel m.	—	1.870	1.829	Id.	2.335	2.100	—
Gewicht ledig T.	37	22.5	—	—	36.850	29.5	14.0
Id. in dienst T.	46	26.5	34.6	51	40.650	32.1	17.8
Id. adhesiegewicht . . . T.	—	18.2	34.6	40	27.900	Id.	Id.
TENDER	pas			pas			pas
Aantal assen	—	2	2	—	3	2	—
Gewicht ledig T.	—	7.5	—	—	15.00	—	—
Id. in dienst T.	—	13.5	17.1	—	31.5	21.8	—
Kolenbakken T.	1.500	4.5	3.0	1.8	3.500	—	0.500
Waterbakken V.m.	5.15	1.5	5.2	4.8	—	—	2.0