

De voormalige Spoorwegmaatschappijen,

door Lionel WIENER

III. — DE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ LUIK-MAASTRICHT

DE spoorweg Luik-Maastricht was feitelijk een natuurlijke verlenging tot in Nederland van de Fransche en Belgische lijnen der « Compagnie du Nord » (fig. 24). Een Belgisch-Nederlandsche overeenkomst stelde de modaliteiten vast in 1856 en een voorloopige concessie, hetzelfde jaar toegekend (1), werd in 1858 definitief (2). Een speciale Maatschappij, waarin het Fransch kapitaal ruim vertegenwoordigd was, werd in 1860 gesticht met zetel te Brussel en domicilie in Nederland (3). De lijn was 30 km. lang, waarvan 7 km. op Nederlandsch gebied (4), en werd tegen een forfaitairen prijs door de gebroeders Rotchild en medebelanghebbenden aangelegd en op 10 November 1861 voor het verkeer opengesteld.

Bij de naasting was slechts een twaalftal locomotieven van tweërlei type in dienst : mammoth-locomotieven voor dubbel gebruik met 3 gekoppelde assen, gebouwd in de werkplaatsen Cockerill en St-Léonard, van 1861 tot 1867 (fig. 29), en enkele tenderlocomotieven.

Na het succes van de stoomtrams Luik-Seraing vastgesteld te hebben, voerde de directeur van den Luik-Maastricht, de heer Clermont, op zijn spoorweg, met ingang van 25 September 1884, tramtreinen in, welke de « Nord » het jaar daarop en de Staat kort daarna nabootsen. Het waren kleine treintjes met een tweetal rijtuigen

(1) Overeenkomst van 17 Juli 1856, K. B. van 3 September.

(2) Definitieve concessie aan de heeren B. Suermont en C^o, K. B. van 18 October 1858 voor het Belgisch gedeelte en van 4 October voor het Nederlandsch gedeelte.

(3) Akte van 31 Maart en K. B. van 17 April 1860.

(4) Van de grens tot Visé is 3,8 km.

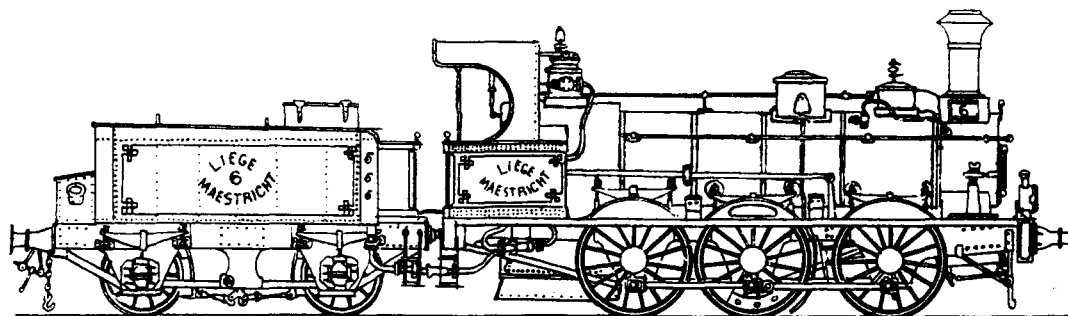


Fig. 29. — Mammoth-locomotief voor dubbel gebruik, gebouwd in 1861, voor de Spoorwegmaatschappij Luik-Maastricht

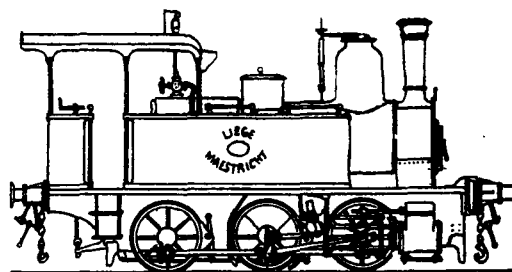


Fig. 30. — Locomotief voor tramtreinen gebouwd in 1884, voor den spoorweg « Luik-Maastricht ».

gesleept door 3-assige tenderlocomotieven die echte juweeltjes waren (5) (fig. 30). Om ze aantrekkelijk te maken, waren ze wit geschilderd met kastanjebruine biesen. Ze konden tegen 45 km. per uur rijden.

Deze treinen stopten niet alleen op de stations en halten maar eveneens aan de overwegen, alwaar perrons aangelegd waren, dus gemiddeld elken kilometer. De reizigers mochten handbagage meenemen, mits ze zelf in de kleine bagageafdeeling te plaatsen. De biljetten werden afgeleverd in de rijtuigen, zooals in de trams, en vóór het uitstappen ingezameld.

Deze kleine spoorweg was evenwel niet vatbaar voor uitbreiding. Hij werd op 1 Januari 1889 genaast en het Nederlandsch gedeelte werd door de S. S. geëxploiteerd.

- (5) Ziehier de hoofdafmetingen er van :
- Cilinders mm. 270 x 400.
 - Roosteroppervlak v.m. 0.697.
 - Verwarmingsoppervlak v.m. 35.600.
 - Toelaatbare keteldruk atm. 9.
 - Watervoorraad k.m. 2.000.
 - Kolenvoorraad kil. 500.
 - Dienstgewicht t. 17.8.
 - Ledig gewicht t. 14.0.

IV. — DE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ HASSELT-MAASEIK

DEZE 40.567 m. lange spoorweg zou maar belangwekkend geweest zijn indien men gevolg gegeven had aan het oorspronkelijk plan hem door te trekken tot Nederland, om aan te sluiten met de lijn Venlo-Maastricht. Hiertoe had men een brug over de Maas moeten bouwen, doch daaraan was niet te denken, nademaal de spoorweg nooit rendabel bleek te zijn.

Een ongewoon feit is dat hij, van zijn openstelling voor het verkeer, in 1874, tot in 1879,

geëxploiteerd werd door de « Banque générale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics », die de concessie er van (1) afstond aan een spoorwegmaatschappij welke zij op dat tijdstip oprichtte (2). Het locomotievenpark telde alleen tenderlocomotieven. (fig. 31)

Hij werd pas op 29 Juni 1912 door een Staat genaast.

(1) Overeenkomst van 4 Mei en K. B. van 3 Juni 1870.

(2) Akte van 15 Augustus 1879.

V. — DE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ DOORNIK-JURBEKE EN LANDEN-HASSELT

DEZE zonderlinge aaneenkoppeling van disparate lijnen had haar ontstaan te danken, eensdeels, aan den wensch van den Staat om Hasselt met het overige gedeelte van het net te verbinden, en, anderdeels, aan het feit dat de met Engelsche kapitalen opgerichte venootschappen met een onbegrijpelijke lichtvaardigheid de meest bezwarende bepalingen van de bestekken aanvaardden.

In 1845, verkregen W. Mackensie en Co de concessie van den 48 km. langen spoorweg Doornik-Jurbeke, van den spoorweg Landen-Hasselt (1) en van een facultatieve verlenging tot aan de grens der provincie. In hetzelfde jaar droegen zij hun rechten over aan een venootschap (2) die, bij wijze van gratis-toelage, het 10.220 m. lange vak Landen-St-Truiden bekam, hetwelk de Staat had aangelegd en

waaraan hij 1.336.535 fr. had besteed, en dat sedert 6 October 1839 in exploitatie was.

Er bleven dus nog slechts 18 km. aan te leggen, van St-Truiden tot Hasselt; dit vak werd voor het verkeer opengesteld in 1847, terzelfder tijd als de lijn Doornik-Jurbeke. De exploitatie van het net van 76 km. werd door den Staat verzekerd, mits afhouding van 50 t. h. van de bruto-ontvangsten.

Toen hij, in 1853, aan de « Société d'Aix-le-Chapelle à Maestricht » den spoorweg Maestricht-Hasselt concessioneerde, voegde hij daarbij (3), na toestemming van de « Compagnie de Tournai-Jurbise », de exploitatie van de lijn Landen-Hasselt, die van de hoofdlijn der Compagnie gescheiden was, terwijl ze aansloot bij die welke de « Cie d'Aix-la-Chapelle » op 1 October 1856 voor het verkeer openstelde.

Op 1 Augustus 1867 stond laatstgenoemde maatschappij de exploitatie van haar net, met inbegrip van de lijn Landen-Hasselt, af aan den « Grand Central Belge ».

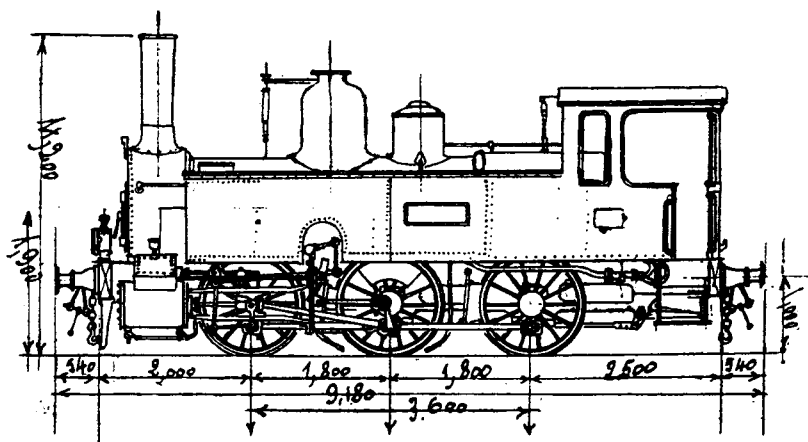


Fig. 31. — Locomotief 0-6-0-T van de Spoorwegmaatschappij Hasselt-Maaseik

(1) Overeenkomst van 17 Mei 1845, K. B. van 19 Mei.

(2) Akte van 2 Juli, K. B. van 21 Juli 1845.

(3) Overeenkomst van 3 Mei 1853, K. B. van 10 September.

De exploitatie van de lijn Doornik-Jurbeke werd door den Staat verzekerd sinds de voltooiing van deze lijn in 1847; daarentegen werd

die van de lijn Landen-Hasselt pas na de naasting van den G.C.B., in 1897, den Staat overgedragen.



De commercieele inrichting van de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,

door L. ANTOINE

LUIDENS de wet van 23 Juli 1926 en de ter uitvoering daarvan opgemaakte statuten, is de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen een zelfstandig organisme, belast met de exploitatie van het net der Staatsspoorwegen volgens industrieele methodes en met vrijwaring van de belangen van 's lands economie.

Sedert de oprichting van de nieuwe Maatschappij, schommelde haar jaarlijksche begrooting tusschen 2 1/4 milliard en 3 1/2 milliard.

Het actieve gedeelte van die begrooting wordt om zoo te zeggen algeheel bekomen door den verkoop van vervoer; onderstaande tabel wijst aan hoe de verworven verkeerseenheden en ontvangsten gedurende de verschillende dienstjaren hebben geschommeld.

lijnen omvat en elke kilometer gemiddeld een beweging van meer dan één millioen reizigers en van meer dan één millioen ton goederen per jaar vertegenwoordigt.

Weinig netten kunnen bogen op een dergelijke gebruiksverhouding!

Buiten den grooten omvang van het verkeer, moet de verscheidenheid van de elementen, waaruit dit bestaat, in aanmerking genomen worden: de spoorweg vervoert de reizigers van alle maatschappelijke standen, de goederen van allen aard, in de talrijke verbindingen die door zijn net verzekerd worden. Volgens het verlangen van de cliënten, biedt hij veelvuldige voorwaarden in zake spoedige bediening, die verschillende vrachtprijzen rechtvaardigen.

Men begrijpt dan ook gemakkelijk de bezwa-

| | Aantal reizigers in duizenden | Aantal reiziger-km. in millioenen | Aantal tonnen zware goederen in duizenden | Aantal tonkilometers in millioenen | Ontvangsten reizigers in millioenen | Ontvangsten zware goederen in millioenen | Totale ontvangsten in millioenen |
|------|-------------------------------|-----------------------------------|---|------------------------------------|-------------------------------------|--|----------------------------------|
| 1927 | 219.129 | 5.780 | 76.634 | 7.869 | 674,3 | 1.814,5 | 2.889,0 |
| 1928 | 235.075 | 6.270 | 81.401 | 7.808 | 758,6 | 1.899,5 | 3.069,9 |
| 1929 | 243.809 | 6.365 | 88.313 | 8.386 | 841,7 | 2.220,7 | 3.546,7 |
| 1930 | 242.916 | 6.521 | 79.597 | 7.133 | 950,1 | 2.122,3 | 3.528,5 |
| 1931 | 222.212 | 5.810 | 69.523 | 6.027 | 844,0 | 1.835,5 | 3.090,7 |
| 1932 | 190.873 | 5.157 | 55.595 | 4.534 | 729,5 | 1.392,6 | 2.452,0 |
| 1933 | 185.192 | 5.058 | 55.157 | 4.440 | 734,0 | 1.276,8 | 2.329,9 |
| 1934 | 176.794 | 4.873 | 56.203 | 4.483 | 696,8 | 1.260,3 | 2.215,2 |
| 1935 | 185.128 | 5.388 | 58.667 | 4.757 | 738,2 | 1.191,2 | 2.213,6 |
| 1936 | 189.515 | 5.635 | 64.951 | 5.331 | 738,4 | 1.310,2 | 2.287,1 |
| 1937 | 202.440 | 6.148 | 73.079 | 6.230 | 820,9 | 1.624,9 | 2.688,8 |
| 1938 | 194.814 | 5.965 | 62.997 | 5.143 | 824,1 | 1.473,5 | 2.542,4 |

De van jaar tot jaar geboekte cijfers zijn belangrijk: onderstrepen wij onder meer dat de lengte van het net 4.800 km. geëxploiteerde

ren die het aanleggen van de « prijscourant » van den spoorweg, m.a.w. van zijn tarieven, kan meebrengen.