

tiental — de eerste en de voor- naamste — aan Engelse financiers, de andere aan Belgische en Frans- Belgische kapitalen.

Op 1 januari 1866 beschikt ons land reeds over 2.385 kilometer geëxploiteerd spoor en 1.589 kilometer waren in aanleg of ter studie.

In nauwelijks dertig jaren tijds had men dus, met de beperkte mid- delen waarover men toen beschikte, ongeveer de helft van ons huidig spoorwegnet (5.030 kilometer) in exploitatie genomen en de 8/10 er- van ontworpen of in opbouw ge- steld.

*
**

De meest uiteenlopende overwe- gingen hebben tot de snelle uitbrei- ding van ons net geleid. Soms had men louter regionale of zelfs lokale belangen op het oog : de spoorlij- nen Brugge-Blankenberge en Pe- pinster-Spa zijn hiervan markante voorbeelden en hebben als uitslui- tend doel twee vooruitstrevende toeristensteden met een grote lijn in verbinding te brengen. Soms waren de beweegredenen van meer inter- nationale aard, zo bijvoorbeeld voor de lijn Namen-Luxemburg waaraan zich voornamelijk de Engelsen inte- resseerden omdat zij hierin de kortste weg zagen van Engeland naar... Indië over de haven van Triëst.

Uit deze uiteenlopende belangen en motieven is het klaarblijkelijk gebrek aan planmatigheid en coördinatie bij de opbouw van ons net toe te schrijven.

De verschillende spoorwegmaat- schappijen hadden trouwens al heel vroeg dit gebrek aan gevoeld en zij zochten, in bepaalde gevallen, hun heil in onderlinge versmelting ten einde tot gezondere toestanden te komen. Zo dankt de « Grand-Cen- tral-Belge » haar ontstaan aan de versmelting van drie kleinere maat- schappijen (uit het Noorden, Oosten en Zuiden) waarbij een tweede in- ternationale verbinding Nederland- België-Frankrijk tot stand kwam. (De eerste internationale verbinding werd door de Staatsspoorwegen ge- vormd.)

Het concessioneren van spoorlij- nen heeft heel wat kommer aan de Staat bezorgd. Sommige maatschap- pijen hadden zich wat lichtzinnig verbonden en konden naderhand hun contract niet nakomen binnen de gestelde tijd of konden de nodige fondsen niet verzamelen om de ver- hoogde aanlegkosten te dekken.

In menigvuldige gevallen moest de Staat dan ook ingrijpen, nu eens om de contracterende maatschap- pijen tot spoed aan te manen of langs rechterlijke weg te verplich- ten het aangevangen werk voort te zetten, dan weer om de voorziene uitvoeringstermijn te verlengen, om een minimum-interest voor de be- legde kapitalen te waarborgen of andere faciliteiten toe te staan.

Deze inmengingen van Staats- wege zijn heel begrijpelijk als men bedenkt dat de concessiehouders met moeilijkheden van heel uiteen- lopende aard te kampen hadden en



DE LOPER
BRUSSEL 1841 — HET STATION
VAN DE BOGAARDENSTRAAT.

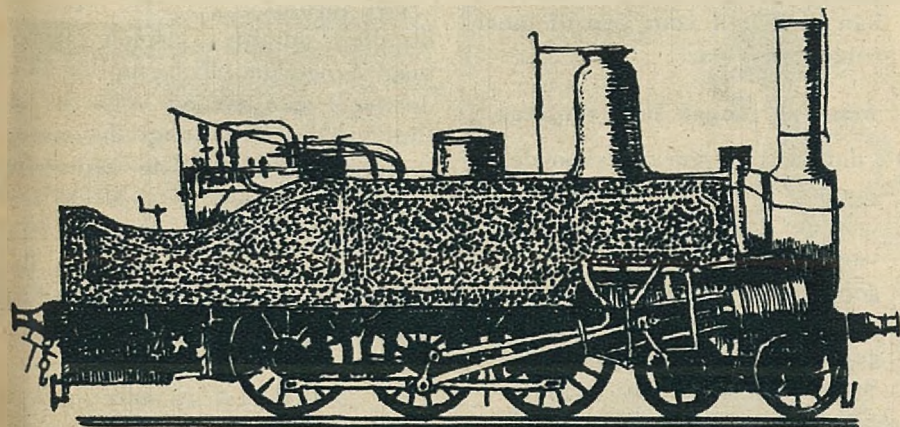
Een bediende liep met een vlag en bel róór de trein om het volk op afstand te houden.

dat de exploitatie resultaten ople- verde welke zeer verschilden van maatschappij tot maatschappij.

Zo waren de kosten van eerste aanleg bij de Staatsspoorwegen (gemiddeld 364.000 fr. per kilome- ter) veel hoger dan deze der gecon- cessioneerde lijnen (\pm 200.000 fr. per kilometer) omdat de Staat, in hoofdzaak, dubbele lijnen aanlegde. Daartegenover waren echter de ontvangsten, per kilometer, bij de Staat ongeveer het drievoud van deze der vergunninghoudende lij- nen, zodat de vrij hoge aanlegkos- ten ruimschoots door de verwezen- lijkte winsten vergoed werden.

Over het algemeen gaven onze spoorwegen in het midden van vo- rige eeuw een voldoende winst- marge. De gemiddelde verhouding van de uitgaven tot de ontvangsten daalde van 85 % in 1848 tot 55 % in 1864, resultaat, dat van aard was gunstige perspectieven te openen voor de verdere ontwikkeling van ons net.

H. LAMBRECHTS.



94

Locomotief Vaessen van de « Liégeois-Limbourgeois », één van de eerste locomotieven met bogie.
De « Liégeois-Limbourgeois » werd op 1-1-1896 overgenomen door de Staat.