

DE BELGISCHE SPOORWEGEN

door Lionel WIENER

WEINIG landen hebben, op spoorweggebied, zooveel tot stand gebracht als België, en nergens werd die krachtsinspanning meer miskend dan in dit land. Daarbij valt te noteeren dat het huidig net gevormd werd bij opeenvolgende etappen en gegroeid is uit een voortdurende aanpassing aan de economische toestanden, wat vaak aanleiding gegeven heeft tot interessante nieuwigheden.

Als de aangewende stelsels dreigden vast te loopen terwijl de economische evolutie zich voltrok, werd bijtijds rekening gehouden met de waarschuwendende voortteekenen. Een wel eens plotse aanpassing volgde en een tijd lang ging de ontwikkeling van het net haar weg zonder horten of stooten (1).

DE OPRICHTING VAN HET STAATSNET.

— Het Onafhankelijk België mag er op bogen onder den impuls van den eersten van zijn Koningen en van een groot Minister, Charles Rogier, den eersten spoorweg op het Vasteland in dienst te hebben gesteld. Ieder weet dat. Maar er was veel meer. Het heeft eerst van al een volledig spoorwegsysteem aangelegd, vrij van plaatselijke invloeden. En het was ook het eerst om een Staatsnet te vormen. Dit ging nochtans niet zonder moeilijkheden.

Het verlangen de Schelde met de Maas en

(1) Wij hebben onze documentatie geput uit de verschillende nummers van den « Moniteur Belge », uit de werken van Simons, De Ridder en A. de Laveleye, verschenen van 1834 tot 1862, uit te sedertdien uitgegeven jaarboeken enz.

met den Rijn te verbinden, bij voorkeur door middel van een spoorweg, gaf den eersten, noodigen stoot. Op 12 December 1830 werd de Minister van Binnenlandsche Zaken gelast het vraagstuk ter studie te leggen (1) en de heeren



Inwijding van den spoorweg « Brussel-Mechelen » op 5 Mei 1835

de Ridder en Simons, twee zeer verdienstelijke ingenieurs, stelden een zeer volledig verslag op (2).

Intusschen werden vragen om vergunning bij de Regeering ingediend en onderzochten de Kamers het beste stelsel om het land te voorzien van een volledig spoorwegnet. De vraag was namelijk of het aan den Staat of aan de private nijverheid moest worden toevertrouwd.

(1) K. B. van 24 Augustus 1831.

(2) Zij dienden hun verslag in op 10 Februari 1832. Een K. B. van 21 Maart 1832 machtigde de Regeering er toe de eeuwighdurende concessie te verleen van een spoorweg Antwerpen-Luik, 131 km. lang. Geen openbare aanbesteding volgde daarop, maar het beginsel van de concessie bleek aldus de voorkeur te hebben, reeds bij het ontstaan der spoorwegen. In dit opzicht is het koninklijk besluit, dat wij aanhalen, wel zeer belangwekkend.

Na 21 vergaderingen, besteed aan de studie van het vraagstuk, hechtte men met een meerderheid der twee derden zijn goedkeuring aan de voorstellen van de Regeering, en op 1 Mei 1834 werd de wet van 's Konings bekrachtiging voorzien. De wet bepaalde dat er in het koninkrijk :

« een stelsel van spoorwegen zou aangelegd worden met Mechelen als centraal punt en gericht :

ten Oosten, naar de Pruisische grens, over Leuven, Luik en Verviers;

ten Noorden, over Antwerpen;

ten Westen, naar Oostende, over Dendermonde, Gent en Brugge;

ten Zuiden, naar Brussel en naar de Fransche grens, door Henegouwen. »

De uitvoering zou ten laste vallen van de Schatkist; de lijnen zouden aangelegd worden door den Staat. De opbrengst van de weggelaten :

« zouden dienen tot het dekken van de interessen en de aflossing van de leening, evenals van de jaarlijksche uitgaven voor onderhoud en bestuur van de nieuwe baan. »

Het gezamenlijk net waarvan de aanleg afgekondigd werd, omvatte 397.106 meter. Het zou weldra aangevuld worden met andere lijnen. De wet van 26 Mei 1837 verordende den aanleg, op kosten van den Staat, van een spoorweg van Gent naar de Fransche grens en naar Doornik, over Kortrijk. De stad Namen en de provincies Limburg en Luxemburg moesten, eveneens op kosten van den Staat, met de aangelegde spoorwegen verbonden worden. Die nieuwe lijnen hadden een lengte van 151.976 m., wat het ontworpen net op 549.082 m. bracht.

De vertakking van Mechelen naar Brussel werd het eerst aangevat, op 1 Juni 1834. Ze werd ingewijd op 5 Mei 1835. Antwerpen werd bereikt in 1836, Ans en Oostende in 1838, Luik, Doornik en Quiévrain tot de Fransche grens, over Bergen, in 1842. Buitendien werd, in 1842, de spoorweg Gent-Kortrijk en in 1843 de vertakking 's Gravenbrakel-Namen, over Manage, voltooid, en zoo kwam het eerste Staatsnet tot stand.

DE EERSTE CONCESSIONS. — Reeds bij den aanvang, had men er zich voor gewacht het stelsel der concessies uit te sluiten. De Staat behield wel de groote lijnen voor zich, maar hij liet aan de private industrie de zorg ze aan te vullen met de zoogenaamde kleine banen. Hij verminderde daardoor zijn financieele krachtsin-

spanning, en een wet machtigde hem dan ook op 19 Juli 1832 « tolleren te concessionneeren » voor een termijn niet langer dan 90 jaar. Maar de spoorwegindustrie had nog geen bewijzen van deugdelijkheid geleverd en men aarzelde. Ten hoogste vergunde men vóór 1840 een half dozijn nijverheidslijnen.

De eerste niet-industrieële concessie werd verleend bij K. B. van 16 November 1842, voor een spoorweg van Antwerpen naar Gent, over Sint-Niklaas. Hij was in menig opzicht merkwaardig : de concessiehouder, de Ridder, bouwde hem zuinigheidshalve met smal spoor van 1 m. 10 en voorzag hem van een vast en rollend materieel met talrijke innovaties waarvan meer dan eene later algemeen toegepast werden. Wij zullen daarop nog terugkomen.

Maar, buiten die private lijn, aangelegd zonder eenige toelage of hulp, gebeurde er niets tot de spoorwegkoorts, die zoo sterk in Engeland woedde, de Engelsche kapitalisten aanzette hun verrichtingen tot het Vasteland uit te breiden. In minder dan een jaar, werden negen concessies verleend, welke, dadelijk aan naamlooze vennootschappen overgedragen werden :

1845 — 28 Maart, Spoorweg Tusschen-Samber-en-Maas.
19 Mei, Spoorweg Doornik-Jurbeke en Sint-Truiden-Hasselt.

21 Mei, Spoorweg van West-Vlaanderen.

27 Mei, Spoorweg van Leuven naar de Samber (later vervallen).

28 Mei, Spoorweg Charleroi-Erquelinnes.

20 Juni, Spoorweg Namen-Luik en Bergen-Manage.

21 Juni, Spoorweg van de Dendervallei, op 1 Mei 1852 afgestaan aan de Spoorwegmaatschappij van Dender en Waas.

1846 — 18 Juni, Groote Spoorwegmaatschappij van Luxemburg.

18 Juli, Spoorweg Manage-Waver.

Deze negen concessies omvatten 770 km. spoorbanen, maar hun uitvoering stuitte op talrijke moeilijkheden en alleen de Spoorwegmaatschappij Doornik-Jurbeke voltooidde haar baan onder de bepaalde voorwaarden. De spoorwegmaatschappijen Charleroi-Erquelinnes en Namen-Luik vertrouwden mits betaling van een jaarlijksche rente aan de Compagnie du Nord, de exploitatie toe van hun lijnen, met uitzondering van die van Bergen tot Manage, waarvan de overdracht niet toegelaten werd door den Staat, die tot de naasting er van overging (1).

(1) In 1857, mits betaling van een vaste rente van 672.300 frank.

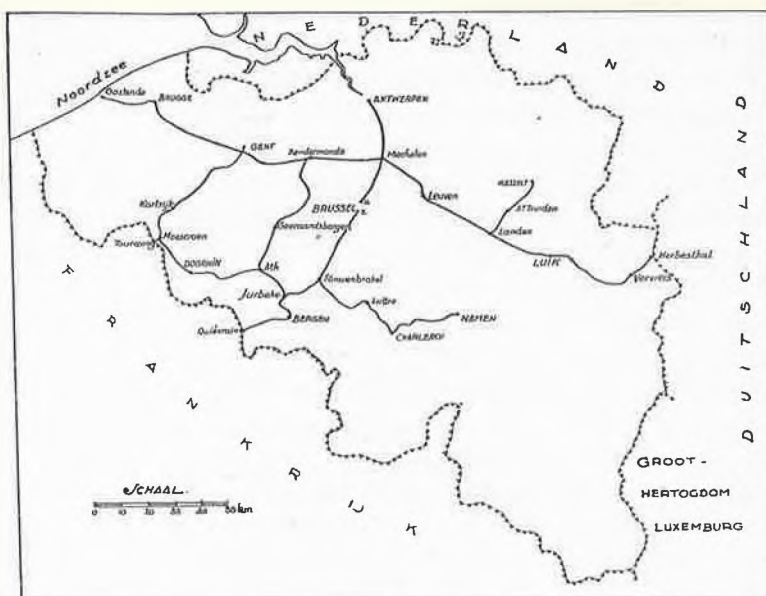
Van de overige moesten er twee vervallen verklaard worden en de voltooiing van de werken van zes andere bleek onmogelijk. De crisis van 1846-1847 en de gebeurtenissen van 1848 beletten, immers, de maatschappijen zich de noodige middelen aan te schaffen. Ze moesten dus op de eene of andere wijze geholpen worden: dit geschiedde op verschillende manieren.

Als de uitkomsten zoo slecht waren, kwam dit door dat de promotoren de concessie vroegen van onvoldoend bestudeerde lijnen en al te lichtzinnig verbin-tenissen aangingen. Het waren meestal vreemden, vooral Engelschen, die de voorwaarden van het Vasteland geenszins kenden, en men moest dan ook in meest al de gevallen de termijnen van aanleg verlengen. Soms ook zagen de concessiehouders zich twee totaal ge-scheiden lijnen toekennen, waarvan de economische exploitatie een waagspel was.

SPOORWEGEN GECONCESSIONNEERD VAN 1852 TOT 1865. — Terwijl aan de uitbreiding van het net gedacht werd, moest voorzien worden in den nood der bestaande Maatschappijen. Een wet van 1851, die de Regeering machtigde nieuwe lijnen te doen aanleggen, liet haar toe de Maatschappijen te hulp te komen door hun 50 jaar lang een rentewaARBORG van 4 t. h. te verleenen op het te vinden kapitaal om den aanleg van bepaalde lijnen te voltooien.

De jaarlijks uit hoofde van waarborgen gestorte sommen moesten aan de Schatkist terug-

geschonken worden zoodra de winst een bepaald cijfer, voor elke Maatschappij vastgesteld, zou



Net van de Belgische Spoorwegen in 1855

overschrijden. Zoo kwam het dat de 13 concessiehoudende Maatschappijen van 1853 tot 1865, 10 814.000 frank incasseerden, terwijl het gezamenlijk gewaarborgd bedrag 3.469.000 frank per jaar bedroeg (1).

In een ander geval, waarvan slechts één enkele toepassing bestond, verleende men aan den concessiehouder, bij wijze van toelage, de kosteloze exploitatie van een eerste baanvak (10 km. van Landen naar Sint-Truiden), van den spoorweg tot welks verlenging tot Hasselt zij zich verbonden.

Elders werden de concessiehouders ontheven van de verplichting bepaalde lijnen of vertakkingen aan te leggen of den noodigen grond aan te koopen voor de verdubbeling. Daarenboven werd een steisel, dat voor de eerste maal toegepast werd bij de concessie van den spoorweg Doornik-Jurbeke in 1845, verder uitgebreid. Het gold hier een middel om zijn toevlucht te nemen tot de private nijverheid om het land te voorzien van spoorwegen die, van den beginne af, het net van den Staat zouden komen ver-

(1) Hierna het bedrag van die waarborgen :

West-Vlaanderen, vertakkingen	10.000.000	400.000
Tusschen Samber-en Maas, idem	5.000.000	200.000
Manage-Waver	5.000.000	200.000
Charleroi-Leuven	8.500.000	340.000
Lier-Turnhout	4.300.000	172.000
Lichtervelde-Veurne	5.000.000	200.000
Luxemburg-Namen-Aarlen	20.000.000	800.000
(waarborg, sindsdien overgedragen op de lijn van de Ourthe en die van Spa naar de grens van het Groothertogdom).		
Id. Luxemburg vert., Libramont-Bastogne	2.500.000	100.000
Liégeois-Limbourgeois, Tongeren-Glons	1.000.000	40.000
Liégeois-Limbourgeois, Tongeren-Bilsen		73.000
Namen-Dinant (niet opgevorderde waarborg)	1.800.000	72.000

Oudenaarde-Gent (sindsdien ongedig gemaakt) 1.800.000 72.000

Van in het begin werd een enkele waarborg van 5 t. h. interesten op het kapitaal van 1.800.000 frank verleend aan de Maatschappij Charleroi-Erquelines, maar slechts gedurende 10 jaar.

grooten. Eens door de Maatschappij aangelegd, moest de exploitatie van de geconcessioneerde lijn onmiddellijk door het Bestuur der Staatspoorwegen verzekerd worden. Deze vergoedde de Maatschappijen door haar een jaarlijksche rente te betalen of, vaker, door haar een gedeelte van de bruto-ontvangsten, doorgaans de helft, af te staan.

Bij dit laatste stelsel wordt beter rekening gehouden met de economische gebeurlijkheden, maar het geeft meer aanleiding tot betwisting en tot processen, want, indien het, van den eenen kant, betrekkelijk gemakkelijker is aan de Maatschappij te verbieden concessies over te nemen, waarvan de exploitatie die van haar eigen lijnen ongunstig kan beïnvloeden, kan, van den anderen kant, het exploiteerend bestuur er belang bij hebben bepaalde categorieën van verkeer af te leiden. Het is, in alle geval, zeker dat de spoorwegen, geconcessionneerd aan een half dozijn Maatschappijen, aldus door den Staat werden geëxploiteerd zoodra ze voor het verkeer opengesteld werden (1).

In 1852 werden de eerste spoorwegconcessies toegestaan aan Maatschappijen met Belgisch kapitaal. Het waren :

De Spoorweg Dender en Waas.

Het Belgisch gedeelte van den Spoorweg van Antwerpen naar Rotterdam.

Sindsdien volgden de concessies elkaar op in een versneld tempo, zoodat er op 31 December 1865 in België bestonden :

- 559 km. spoorwegen, aangelegd en geëxploiteerd door den Staat;
- 196 km. spoorwegen, aangelegd door Maatschappijen en geëxploiteerd door den Staat (2);
- 1.530 km. spoorwegen, aangelegd en geëxploiteerd door Maatschappijen.

2.285 km. in het totaal.

(1) Het zijn de volgende lijnen :

	km.	sedert
Doornik-Jurbeke	42	1845
Dender en Waas en Brussel-Gent, over Aalst	108	1852
Brussel-Rijsel-Calais (geconcessionneerde baanvakken)	44	1861
's Gravenbrakel-Gent	56	1861
Belgisch-Pruisische verbinding (Welkenraedt)	18	1869
Plateaux van Herve	34	1872

Samen 302

(2) 10 km. van Landen tot Sint-Truiden waren aangelegd door den Staat en werden geëxploiteerd door een maatschappij.

Daarenboven waren 179 km. in aanleg of aan te leggen door den Staat en 1.410 km. door Maatschappijen, samen 1.589 km.

De op dat oogenblik bestaande lijnen, buiten de lijnen van den Staat, hoorden toe aan 47 concessiehouders.

TIJDPERK VAN 1865 TOT 1875. — Gedurende dat tijdperk breidt het net zich rationeel uit. De Maatschappijen gaven er zich reenschap van dat kleine verspreide lijnen maar rentabel waren wanneer ze in een bijzonderen economischen toestand verkeerden, zooals die van Erquelines-Charleroi, bij voorbeeld. Ook bestond van dat oogenblik af een neiging tot groepeerings om werkelijke exploitatienetten te vormen. Soms stond een Maatschappij haar concessie aan een andere af, in ruil voor een vaste rente of een aanmerkelijk gedeelte van de bruto-winst. Zoo had de « Compagnie du Nord » in 1854-55 de exploitatie overgenomen van een net van 120 km. (waarvan 21 km. in Frankrijk) hetwelk behoorde tot drie Maatschappijen, die haar de exploitatie er van verpachtten voor den duur der concessie, min één dag.

De Maatschappij van West-Vlaanderen kwam in 1864 de concessie van 43 km., die gevoegd werden bij de 121 km. die zij reeds exploiteerde. De « Grande Compagnie de Luxembourg » vermeerderde ook nog haar net, dat in 1867 284 km. lengte had. De « Compagnie du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois » en haar verleningen, opgericht in 1862, verpachtte, met ingang van 1866, haar geheel net aan de Maatschappij tot exploitatie van Nederlandsche Spoorwegen. De lengte van die lijnen bereikte 137 km. in 1875.

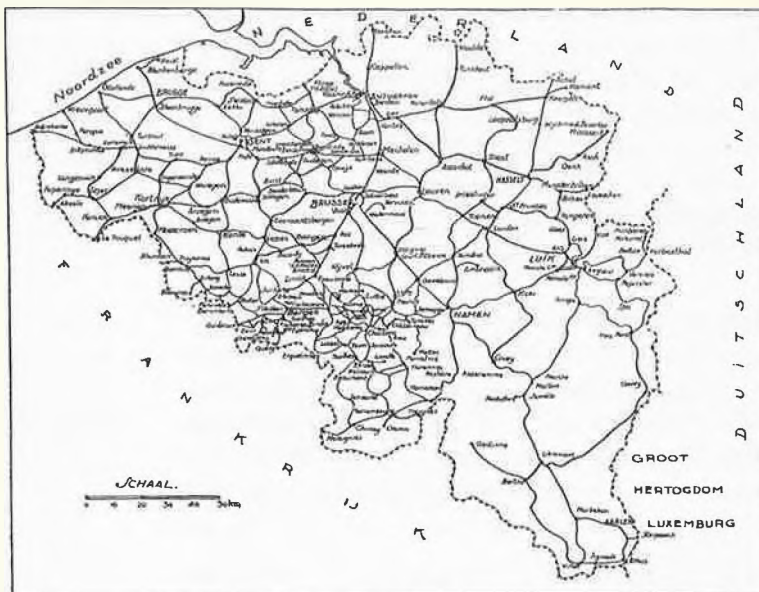
Maar de belangrijkste groepeerings geschiedde in 1864, toen drie reeds belangrijke Maatschappijen, die van Antwerpen-Rotterdam, van Oost-België en van Tusschen-Samber-en-Maas, haar ondernemingen samenvoegden onder de benaming van « Chemin de fer Grand Central Belge ». Elke van de constitueerende Maatschappijen bleef voortbestaan, terwijl die van Antwerpen-Rotterdam de pachtster van het net was. Dit was een overeenkomst die sindsdien, soms met varianten, nagevolgd werd bij de oprichting van het South Eastern and Chatham Joint Committee in Engeland en de gemeen-

schappelijke exploitatie van het net P. O.-Midi, in Frankrijk. Het net van den « Grand Central Belge » verloor enkele lijnen, genaast door de Belgische en door buitenlandsche regeeringen, maar het breidde zich uit door concessies of exploitatieovereenkomsten, zoodat het een geheel van meer dan 600 kilometer vormde.

Dezelfde leidende gedachte van groepeerings met exploitatiedoeleinden werd toegepast door de « Compagnie des Chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut », doch onder een minder preciezen vorm. Deze Maatschappij ging met de concessiehouders overeenkomsten aan, luidens dewelke zij zich verbond hun lijnen aan te leggen, vaak tegen een vaste som en overdracht van hun titels en mits de exploitatie er van af te staan aan een daartoe bijzonder opgerichte Maatschappij. Het was de « Société Anonyme d'Exploitation des chemins de fer » die haar verrichtingen in 1865 aanving. Het volgende jaar vormde deze met de « Compagnie des Bassins houillers du Hainaut », « la Société générale d'Exploitation des chemins de fer », waarvan het net van 708 km. er op het einde van 1868, 1.200 bereikte bij de voltooiing van de nog aan te leggen lijnen. Ongelukkig werd die mooie vlucht gestuit door moeilijkheden van financieelen aard en moest de exploitatie opgegeven worden, wat in twee etappen geschiedde. In 1870 nam de Staat de exploitatie over van een eerste net van 601 km., nagenoeg even groot als zijn eigen net (1). Het derde derde der spoorwegen was in handen van een groot aantal Maatschappijen.

Was, dank zij de oordeelkundige keuze van die lijnen, de Staat niet economisch bedreigd, dan bestond er niettemin een werkelijk of denkbeeldig politiek gevaar aldus een gedeelte van

het net te zien denationaliseeren. Men gaf zich daarvan wel spoedig rekenschap. Immers, buiten de reeds vroege indringing van den « Chemin de fer du Nord » en van het Staatsspoor tot Luik, bestond een bedreiging van wege den « Chemin de fer de l'Est ». Reeds was de pacht, in 1863, toegestaan aan de « Compagnie du Guillaume-Luxembourg », door die van de Spoorwegen van Pepinster tot Spa en van Spa tot de grens van het Groothertogdom, daags na de onderteekening er van, overgedragen aan de « Com-



Net van de Belgische Spoorwegen in 1885

pagnie des Chemins de fer de l'Est », die er de exploitatie van verzekerde. Reeds hadden de vreemde kapitalen in ruime mate de oprichting van den spoorweg Luik-Maastricht onderschreven, toen men enkele jaren later vernam dat een overeenkomst tot overneming gesloten was tussen « la Grande Compagnie du Luxembourg » en den « Est Français ». De Regeering werd ongerust en deed in allerhaast door de Kamers een wetsontwerp goedkeuren, waardoor de overdracht van een concessie, zonder voorafgaande goedkeuring, verboden werd. En iets zeldzaams op dat tijdstip was, dat die wet zelfs terugwerkende kracht had.

Het gevaar waaraan het land nog juist op het nippertje ontkwam moest de voorstanders van de exploitatie van gansch het net door den Staat in hun opzet stijven. De beide bedoelde lijnen werden de eerste genaast: die van Pepinster-Spa ingevolge een overeenkomst van 1872, die van Luxemburg, door de wet van 15-

(1) De Staat nam aldus de exploitatie over van de geconcessioneerde spoorwegen der volgende maatschappijen :

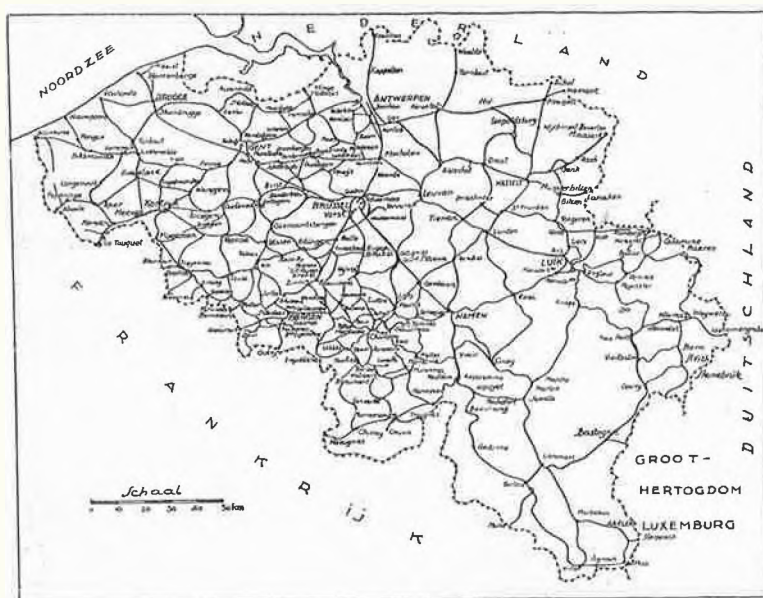
Denderleeuw-Kortrijk	63 km.
's Gravenbrakel-Kortrijk	29 »
Henegouwen-Vlaanderen	110 »
Saint-Ghislain en verlengingen	33 »
Haut et Bas Flénu	66 »
Frameries-Chimay	64 »
Centrum	81 »
Piéton-Manage	10 »
Verbinding van den « Est »	42 »
Tamines-Landen	103 »

16 Maart 1873, met terugwerkende kracht op den datum van 1 Januari.

Trouwens, de meeste concessies behelsden een recht van naasting na het twintigste jaar, de eerste mits betaling van een vaste jaarlijksche rente, de overige door de gemiddelde waarde van de winst der vijf beste onder de zeven laatste jaren te kapitaliseeren tegen 4 t. h., en met bijvoeging van een premie van 15 t. h.

TIJDPERK VAN 1875 TOT AAN DEN OORLOG. — Indien de Staat uit beginsel naar de naasting der concessies streefde, waren er gevallen waarin hij zich verplicht zag er andere over te nemen, ten einde de zware storingen te voorkomen die uit haar bankroet zouden volgen. Dit was het geval met de « Bassins houillers du Hainaut », waarmee de « Compagnie générale d'Exploitation des chemins de fer » in 1873 samengesmolten geworden was. De Maatschappij ging failliet op 13 Januari 1877 en de Staat nam, op 1 Januari 1878, de exploitatie over van de 249 km. van haar net in Vlaanderen en naastte de concessies der constitueerende Maatschappijen (1), met uitzondering van de 164 km. der Maatschappij van West-Vlaanderen en 42 km.

(1) Deze waren :	
Brugge-Blankenberge en uitbreidingen	41 km.
Veurne-Duinkerken (Belgisch gedeelte)	8 »
Eekloo-Antwerpen	32 »
Lichtervelde-Veurne	34 »
Lokeren-Zelzate	24 »
Oostende-Armentières	68 »
Westen van België	42 »



Net van de Belgische Spoorwegen in 1935

van den spoorweg Gent-Terneuzen. Deze twee Maatschappijen hadden de ingekomen offerten onvoldoende geacht en bleven haar spoorwegen zelf exploiteeren. Bovendien naastte de Staat eveneens, wanneer hem dit mogelijk was, concessies, waarvan hij reeds de exploitatie verzekerde.

Van 1876 tot 1882, naastte hij aldus de spoorwegen van :

Dender en Waas (reeds geëxploiteerd)	1-5-1876
Saint-Ghislain tot Erbisœul	16-9-1879
Antwerpen-Rotterdam (Belgisch gedeelte)	1880
Marbehan-Virton	15-3-1881
Lier-Turnhout	1-3-1882

Dan was er een stremming, maar de naastingen werden hervat in 1896 :

Hasselt-Maaseik	1-1-1896
Antwerpen-Gent, via Sint-Niklaas	1-6-1896
Liégeois-Limbourgeois	1-1-1897
Gent-Eekloo	1-1-1897
Grand Central Belge	1-1-1897
Plateaux de Herve (reeds geëxploiteerd)	7-9-1897
Zichem-Scherpenheuvel	1-7-1898
Luik-Visé (Maatsch. Luik-Maastricht)	1-7-1899
Haspengouw - Condroz (reeds geëxploiteerd)	1-1-1900
Sint-Truiden-Hasselt (reeds geëxploiteerd)	1-1-1900

Nog vóór den oorlog nam hij de spoorwegen over van :

West-Vlaanderen (genot 1908)	1-1-1906
Dendermonde-Sint-Niklaas	1-1-1907
Spa-Grens van het Groothertogdom (reeds geëxploiteerd)	1-1-1913

VAN 1914 TOT OP HEDEN. — Na het tijdperk van exploitatie door den bezetter, kwam het Bestuur opnieuw in bezit van een erbarmelijk net, waarvan een derde vernield was. Het in orde brengen ging vlug en men was er mee klaar in 1930.

Tevens werden de volgende concessies genaast, waarvan de lijnen reeds door den Staat werden geëxploiteerd en waarover nog geschillen bestaan, die weldra zullen bijgelegd wezen :

's Gravenbrakel-Gent	27-1-1921
Brussel-Rijsel-Calais (baanvakken)	27-1-1922
Doornik-Jurbeke	27-1-1922
Belgische-Pruisische verbinding	1925

Onderwijl werd een herinrichting van het net overwogen als integreerend zoo niet hoofdzakelijk deel van een om-