

I. - DE « GRAND CENTRAL BELGE » (Vervolg) ⁽¹⁾

door Lionel WIENER

DE naam van een groot ingenieur beheerscht de heele bedrijvigheid van den « Grand Central Belge », en wel die van Jules Urban, zijn Directeur Generaal, die den stempel van zijn persoonlijkheid er op drukte en wien de « Grand Central » vooral de leidende gedachten van zijn politiek en zijn exploitatie te danken heeft. Hij was het die, in de sterk van elkaar afwijkende eenheden, waaruit de G.C. B. bestond, de gewenschte eenheid bracht en die de exploitatie er van op zich nam.

Opgericht bij akte van 13 Juni 1864 ⁽²⁾, kwam de « Grand Central Belge » ineens aan het hoofd te staan van een net van 478 km. spoorwegen, waaronder 22 voor goederenverkeer alleen. Dit spoorwegnet werd door de oprichtende maatschappijen « Antwerpen-Rotterdam », « Est Belge » en « Entre-Sambre-et-Meuse » samengebracht. Behalve hun eigen lijnen, brachten de eerste twee de exploitatie-overeenkomsten in waarvan zij in bezit waren en die golden voor 117 km. spoorwegen van de « Société du Nord de la Belgique » alsmede voor de lijn Turnhout-Tilburg na de voltooiing er van ⁽³⁾.

Feitelijk was de fusie « Antwerpen-Rotterdam » en « Est Belge », waartoe bij akte van



Jules URBAN

28-9-1863 besloten werd, een voldongen feit sinds 1 Januari 1864, wat de exploitatie betreft. « Entre-Sambre-et-Meuse » sloot zich op 1 Juli daaraanvolgend hierbij aan en de inbedrijfstelling van den « Grand Central Belge » werd bij een wet van 12 Juli 1865 toegestaan. Onderhandelingen, met het oog op de naasting door den Staat, in den loop van hetzelfde jaar aangeknoopt, liepen spaak.

Ten gevolge van de moeilijkheden waarmee de volkomen fusie der maatschappijen uit hoofde van de zoo zeer verschillende concessies en de zoo uiteenlopende samenstelling van het kapitaal zou gepaard gaan, bepaalden men zich, op advies van de Regeer-

ring, tot de samensmelting van de exploitaties, die in 1869 ⁽⁴⁾ goedgekeurd werd.

In werkelijkheid was de « Grand Central Belge » dus een syndicaat, gecontroleerd door een algemeen comité bestaande uit twee door ieder der vier maatschappijen benoemde leden.

⁽³⁾ De « Est Belge » bracht de exploitatie-overeenkomsten in van de lijnen Leuven-Herentals en Aarschot-Diest (afgestaan door den « N. de la B. »).

« Antwerpen-Rotterdam » bracht die van de lijnen Antwerpen-Hasselt en Turnhout-Tilburg in (overeenkomsten die hij van dezelfde maatschappij bekomen had).

⁽⁴⁾ K. B. van 22 Februari.

⁽¹⁾ Zie « Het Spoor » van 15 Maart, April, Juni en Juli 1939.

⁽²⁾ K. B. van den 24ⁿ van dezelfde maand.

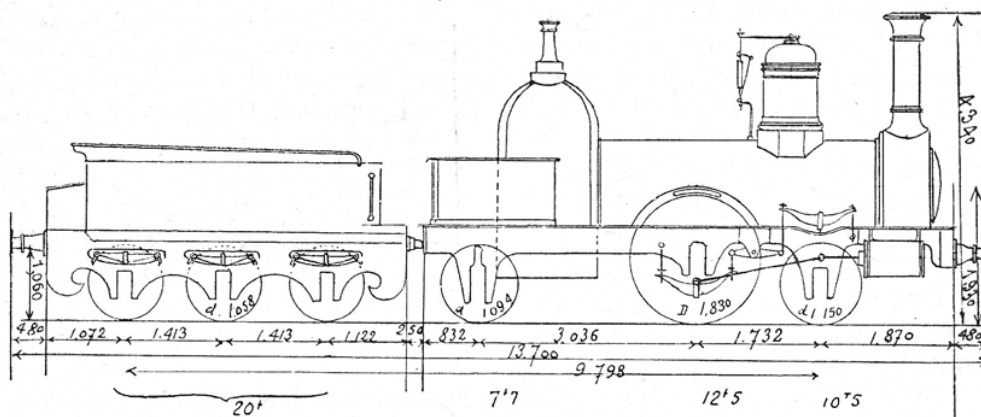


Fig. 15- Locomotief met vrije wielen, n° 34, van den Spoorweg van Luik naar Maastricht, gebouwd in Duitschland.

Terwijl de « Entre-Sambre-et-Meuse » dermate schadeloos gesteld werd dat hij nog alleen een maatschappij met portefeuille was, gingen de twee actieve vennoten daarentegen voort met de uitbreiding van het net door middel van verpachtingen, waarvan zij het voordeel bij den G.C.B. inbrachten. Wij hebben die verrichtingen voor elke maatschappij omstandig opgegeven; wij zullen er hier dus slechts op terugkomen wat betreft het gezamenlijk net G.C.B. en wel in onderstaande volgorde :

In 1867. — Overname van de exploitatie van het net der « Société d'Aix-la-Chapelle à Maastricht »;

In 1871. — Overeenkomst met de « Sté. du Ch. de fer de Lierre à Turnhout »;

In 1872. — Overeenkomst met de « Grande Compagnie du Luxembourg »;

In 1873. — Overeenkomst betreffende den spoorweg Antwerpen-Gladbach, geconcessionneerd aan de « Sté. du Nord de la Belgique ».

Eindelijk, verpachting van de 4 km. spoor der lijn Zichem-Scherpenheuvel.

Dit was de laatste uitbreiding van het net.

De winst van de zaakvoering werd op de volgende wijze verdeeld : vooraf betaalde men aan de belanghebbenden de pachtgelden voor de geëxploiteerde lijnen.

« Entre-Sambre-et-Meuse » 1.035.000 fr. per jaar ⁽¹⁾.
Hasselt-Aken 650.000 fr. per jaar ⁽²⁾.
Landen-Hasselt, 50 t. h. van de bruto-ontvangst.
Leuven-Herentals ⁽³⁾ 263.526 fr. 50 per jaar.
Turnhout-Tilburg ⁽³⁾ 166.626 fr. 50 per jaar.
« Ateliers de Louvain » ⁽³⁾, 62.500 fr. per jaar.

Van het overschot incasseerde de « Antwerpen-Rotterdam » 0.556 t. h. en de « Est Belge » 0.444.

Het NET VAN DEN GRAND CENTRAL BELGE omvatte de aan een reeks maatschappijen (waarvan wij reeds vroeger het historisch

⁽¹⁾ Waarborg van den Staat inbegrepen.

⁽²⁾ Met teruggave op de overschotten.

⁽³⁾ Eigenaar : « Sté mutuelle de Ch. de fer ».

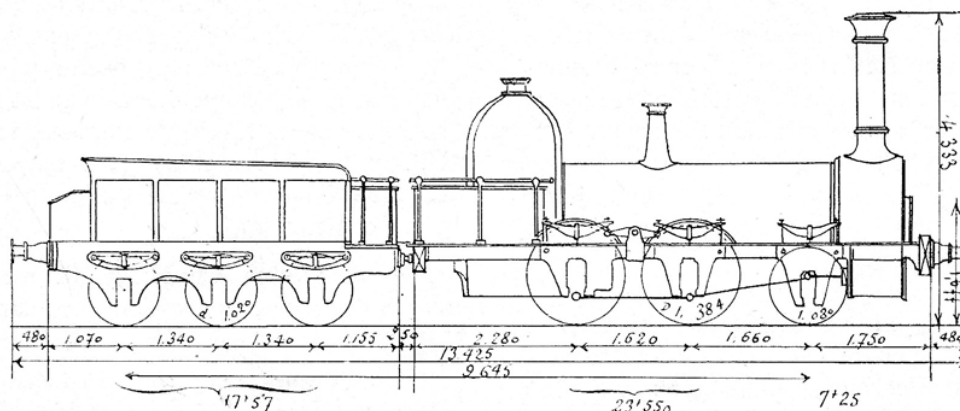


Fig. 16. — Locomotief 2-4-0 met vuurkist « Haycock » van den Spoorweg van Aken naar Maastricht, n° 20/22, gebouwd in de Werkplaatsen Cockerill, te Seraing.

verloop beschreven) verpachte lijnen. Het nam naderhand toe met bijlijnen waarover wij eenige woorden zullen zeggen net als over gansch het aan de spoorwegmaatschappij Aken-Maastricht hoorend net en over de lijnen welke deze maatschappij exploiteerde. Ze is de eenige maatschappij die wij tot dusver niet hebben aangetroffen. Wij zullen dan ook beginnen met het levensverloop er van te beschrijven sub (f 4). Daarna zullen wij overgaan tot de overeenkomsten welke door den « Grand Central » met de overige maatschappijen werden gesloten.

f) Zoo de spoorwegmaatschappij Aken-Maastricht de plaats moest ruimen voor den « Nord de la Belgique », was zij niettemin betrokken in de onderhandelingen die uitliepen op de

verlengen, eerst tot Hasselt en vervolgens tot Antwerpen over Diest en Aarschot. Deze lijn zou de meest logische verbindingsweg van Antwerpen met den Rijn geweest zijn, maar op dat tijdstip kwam het idee aan een dergelijk ontwerp gevolg te geven zelfs van Belgische zijde ongelegen : de financiën van de spoorwegen stonden niet schitterend en het aanleggen, tusschen Antwerpen en Aken, van een kortere lijn dan die van den Staat (147 in plaats van 175 km.) zou een concurrentie hebben doen ontstaan, waartegen zij niet bestand was. Ook was het pas tien jaar later, toen de toestand verbeterde, dat zij de gevraagde concessie toestond en was het de « Société du Nord de la Belgique » die ze verkreeg.

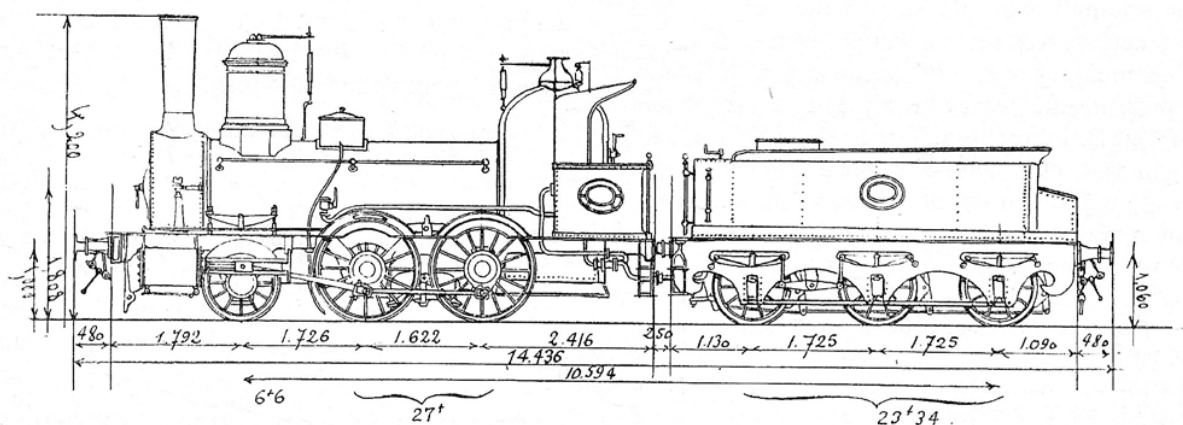


Fig. 17. — Locomotief 2-4-0 van den Spoorweg van Aken naar Maastricht, n° 36/37, herbouwd in de Spoorwegwerkplaatsen te Leuven.

concessie van de lijn Antwerpen-Hasselt en haar antecedenten kunnen dan ook niet onopgemerkt worden voorbijgegaan. Opgericht te Aken onder den naam « Aachen Maastrichter Eisenbahn Gesellschaft » en te Maastricht onder dien van « Aken Maastrichtsche Spoorweg My », genoot zij een Nederlandsche concessie sinds 4 September 1845 en een Pruisische sinds 30 Januari 1846. 284.000 van de 2.750.000 thaler, waaruit het kapitaal bestond, waren geëmitteerd door de Nederlandsche Maatschappij. Zij genoot daarenboven kosteloos, als toelage, de mijn van Kerkrade.

Met het oog op de mogelijkheden van de streek, dacht men er eveneens aan ze te verbinden met Mechelen, middelpunt van het Belgisch net. In 1852 koesterde de Maatschappij Aken-Maastricht het inzicht haar spoorweg te

Ofschoon afgewezen, dacht de Maatschappij Aken-Maastricht er niet aan er van af te zien in België te dringen en zij vroeg bescheiden de concessie van een verlenging Maastricht-Hasselt als eerste etappe. Zij verkreeg de concessie voor het Nederlandsch gedeelte (ongeveer 5 km.) en die voor het Belgisch gedeelte, van de grens tot Hasselt, bij overeenkomst van 24 Juni 1853 ⁽¹⁾. Zij verkreeg tevens de concessie van de vertakking van Hasselt tot Landen, waarvan de « Sté de Tournai-Jurbise » zeer grif te haren behoefte afzag ⁽²⁾.

Die vertakking werd tegelijk met de lijn Bergen-Jurbeke geconcessionneerd aan een spe-

⁽¹⁾ K. B. van 10 September 1853.

⁽²⁾ De lijn van 10 km. van Landen naar St-Truiden werd aangelegd door den Staat en de verdere 18 km. door de « Société des Ch. de fer Tournai à Jurbise et de Landen à St-Trond ».

ciale maatschappij, die kosteloos, bij wijze van toelage, de lijn van 10 km. van Landen naar St-Truiden kreeg, welke door den Staat reeds aangelegd was. Deze laatste vond aldus een goedkoop middel om de hoofdplaats van Limburg met het algemeen net te verbinden, ofschoon de vooruitzichten van de vertakking, in zake rendement, zoo gering waren dat niemand de exploitatie er van op zich had willen nemen.

De Maatschappij moest dus een derde nationaliteit verwerven en zij verkreeg wettelijk bestaan in België onder de benaming van « Sté du Ch. de fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht ».

De volledige vertakking van Hasselt naar Landen was sinds lang voor de exploitatie opengesteld (1839 van Landen tot Sint-Truiden en in 1847 tot Hasselt). De 36 km. van Aken tot Maastricht (waarvan 9 in Duitschland) werden in 1853 ⁽¹⁾ en de 29.4 van de verlenging tot Hasselt (waarvan 25 in België) in 1856 voor het verkeer opengesteld. Het net van de maatschappij, Landen-Hasselt inbegrepen, bereikte aldus 93 km. Haar kapitaal stak eveneens in de lijn Hasselt-Maastricht, maar het rollend materieel hoorde toe aan de « Société Aix-la-Chapelle-Maastricht ».

Bij een verdrag van 19/29 April 1867, stond de Maatschappij de exploitatie van al haar lijnen aan den « Grand Central Belge » af. Zij behield nochtans de exploitatie van de kolenmijnen en van de daarbij hoorende vertakkingen ⁽²⁾.

De LOCOMOTIEVEN vertoonden een nieuwigheid; de eerste werden tusschen 1853 en 1857 geleverd door Borsig uit Berlijn en de fabrieken Cockerill voegden er eenige 2-2-2 aan toe. Figuur 15 geeft er een afbeelding van. De eerste waren locomotieven van klassieke Deutsche constructie met vuurkist « haycock » tusschen de assen en overhangende cilinders.

Figuur 16 stelt, daarentegen, een der locomotieven 2-4-0 voor, geleverd door Cockerill, en die schijnt af te stammen van het type met langen ketel van « Stephenson ».

De locomotieven die de moeite loonden werden later ver- of zelfs herbouwd in de werkhuizen van den G.C.B. te Leuven. Figuur 17 geeft er een voorbeeld van.

Een interessante locomotief van dien spoorweg bood een der oudste inrichtingen tot voorwarming van het voedingswater door middel van afgewerkten stoom. Een pomp voedde den ketel. Die inrichting werd bij de nieuwe constructie afgeschaft en de pomp werd vervangen door een injector. *(wordt vervolgd.)*

⁽¹⁾ Akte van 22 September 1853, K. B. van 17-10-1853.

⁽²⁾ Het betreft de domaniale kolenmijn, van Kerkrade met het aan te leggen verbindingsspoor van Kerkrade naar Simpelveld, nabij de Nederlandsch-Prussische grens, alsmede de vertakking die bij Remscheid begint en naar Kolscheid en naar de kolenmijn van Kempschen loopt.

