



*W. Verhulst*

*Une Promenade à VIRTON*

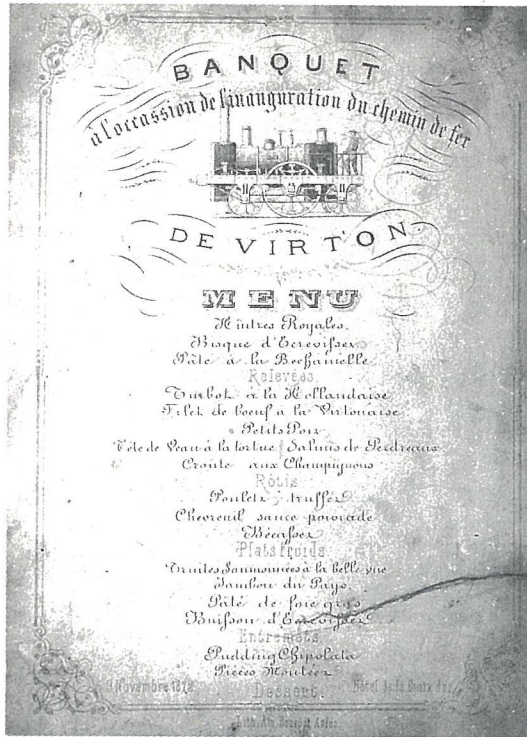
*Gare de VIRTON-SAINT-MARD*



Librairie Raty, édit. Virton.

**DE SPOORWEGEN IN DE  
PROVINCIE LUXEMBURG (II)**  
PAUL PASTIELS

## DE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ VAN VIRTON



VERZAMELING P. PASTIELS

## SPOORWEGKOORTS IN HET LAND VAN GAUME

In 1858 werd de lijn « Brussel-Aarlen » over de hele lengte geëxploiteerd en het jaar daarop liep ze al door tot Luxemburg. Het tracé van deze internationale lijn werd zo economisch mogelijk ontworpen (geen tunnels, weinig belangrijke kunstwerken) en talrijke plaatsen in de Ardennen en in de Gaume werden vermeden. Zo liet het spoor de stad Virton links liggen, maar het duurde niet lang voordat plaatselijke belangen de kop opstaken en de spoorwegkoorts zich van de

vroede vaders meester maakte. Reeds in de loop van het jaar 1857 dienden een zekere Felix Martha en Co (advocaat te Charleroi) bij de minister van Openbare Werken een ontwerp en een concessie-aanvraag in voor een spoorweg die Aarlen, via de vallei van de Ton, direct zou verbinden met Montmédy (Frankrijk) over Châtillon, St-Léger, Ethe, Virton, St-Mard, Dampicourt, Harmoncourt en Lamorteau. Op dat verzoek werd niet onmiddellijk ingegaan.

Later, in 1863, richtte de heer Bouvier (1816-1885), liberaal volksvertegenwoordiger van het arrondissement Virton, aan het departement van Openbare Werken een nieuwe concessie-aanvraag voor de spoorweg van Virton.

Elk jaar opnieuw, bij de bespreking van de begroting van dit departement in de Kamer van Volksvertegenwoordigers spoorde hij de regering aan om de bouw van deze spoorweg te bevorderen, maar tevergeefs. De heren Bouvier en Thonissen deden geregeld hun beklag over het feit dat de provincies Luxemburg en Limburg werden verwaarloosd.

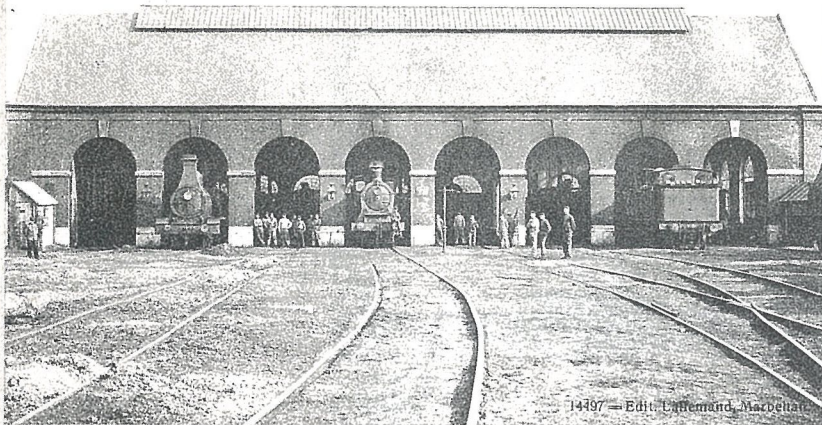
Ze eisten met nadruk dat de steden Virton en Maaseik – de laatste arrondissementshoofdplaatsen waar het spoor niet kwam – elk met het nationaal spoorwegnet werden verbonden ...

De minister van Financiën Frère-Orban (1812-1896) diende uiteindelijk bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers in 1866 een wetsontwerp in dat de regering toestemming verleende om de spoorwegen van Virton en Maaseik in concessie te geven. Uitzonderlijk voor die tijd was het feit dat er tevens een minimumrente werd gewaarborgd om eventuele concessionarissen aan te trekken. Het eerste artikel van dit wetsontwerp luidde als volgt :

« De regering is gemachtigd om een vergunning te geven voor :

1. een spoorweg van Hasselt naar Maaseik met eventuele verlenging naar de Nederlandse lijn van Venlo naar Maastricht;

Virton St-Mard — Garage des Machines.



VERZAMELING DEPIESSE

14497 — Edit. Lathemard, Macbetta



D.V.D, 8589 Edit. Mersch-Verhaeghen.

VIRTON

VERZAMELING P. PASTIELS

2. een spoorweg die aftakt van de lijn van Namen naar Aarlen te of naar Marbehan en die naar de Franse grens loopt over of langs de stad Virton.

## PLAATSELIJKE RIVALITEIT

Ondanks het heftige protest van de Luxemburgse Kamer van Koophandel, de gemeenteraad van Aarlen en van talrijke gemeenten over de gekozen richting van het tracé, keurde de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 9 mei 1866 het door de regering voorgestelde project goed met 73 stemmen en één onthouding.

Ten gevolge van de talrijke petitie's die door de betrokken gemeenteraden aan de regering werden gericht, keurde de Senaat na bespreking een amendement goed waarin Marbehan als verplichte stopplaats werd geschrapt en de spoorweg nu Virton zelf zou aandoen. De wet van 1 december 1866 verleende uiteindelijk de concessie, met een rentewaarborg van 275 000 fr. per jaar, voor een spoorweg die de stad Virton met het nationale net zou verbinden.

Na deze wet meldden zich bij de regering twee gegadigden aan voor de spoorweg van Virton :

□ het eerste project was van een Engels-Franse maatschappij « De reiset et Benat ». In de memorie van toelichting uitgegeven door de secretaris van de Kamer van Koophandel van Aarlen, D. Hanus, was een uiterst interessant tracé voorgesteld nl. Habay – Étalle – St-Léger – Ethe – Virton – Montmédy ;

□ het tweede project, waarbij was uitgegaan van het project Martha en dat de steun had van de gemeenteraden van Meix-devant-Virton en Villers-la-Loue, beval eerst het tracé « Marbehan – Meix-devant-Virton – Dampicourt – Montmédy maar wijzigde dat achteraf in « Ethe – Virton ».

## EINDELIJK EEN CONCESSIE!

Het Koninklijk Besluit van 5 november 1868 kende uiteindelijk aan de aannemer Justin Thevenet van Mont-sur-Marchienne de concessie van de spoorweg van Virton toe op basis van het tweede ontwerp. De lijn moest worden aangelegd op enkelspoor (spoorstaven van 34 kg/m), maar de kunstwerken moesten voor twee sporen worden gebouwd. De regering kon de spoorweg na vijftien jaar exploitatie meester. Vervolgens werd een naamloze vennootschap « De Spoorwegmaatschappij van Virton » opgericht, met zetel in Doornik, quai de l' Arsenal 17. De beheerders waren de heren Nicolas Parent-Pecher (directeur van de Bank van Doornik), A. Leschevin (advocaat en provincieraadslid te Doornik), L. Parez (eigenaar te Aat), J. Thevenet

(aannemer), A. Parent (handelaar te Marchienne-au-Pont). De heren Félix Martha, Charles Fontaine-Delaveleye, L. Vanderspiet waren werkzaam als commissarissen.

## SIMON PHILIPPART VERSCHIJNT WEER OP HET TONEEL

De voorzitter van de Raad van Beheer, Nicolas Parent-Pecher (1827/1880), had zeer nauwe familiale en zakelijke banden met Simon Philippart (1826/1900) : ze waren respectievelijk gehuwd met Pauline (1835/1922) en Marie Pecher (1832/1929), dochters van Joseph Pecher (1793/1868) (brouwer te Jemappes).

Achter « De spoorwegmaatschappij van Virton » tekende zich dus de ambitieuze « Compagnie des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut » af, die zich de bouw en de exploitatie van de spoorwegen in België en Frankrijk tot doel had gesteld!

De « Spoorwegmaatschappij van Virton » maakte helemaal geen haast met de bouw van de lijn, omdat er een meningsverschil bestond over het definitieve tracé. Vanaf 1870 bestond er inderdaad een ontwerp voor een spoorwegverbinding tussen Athus en Charleroi via Virton, een project dat werd gesteund door machtige geldschietters die bindingen hadden met de groep Philippart ...! Het lengtetracé van het tweede baanvak (Ste-Marie – Virton) werd pas in 1872 door de regering goedgekeurd. Verder kostten de onteigeningen of naastingen van terreinen meer tijd dan voorzien : ze begonnen slechts in mei 1870 op het grondgebied van de gemeenten Villers en Rulles.

De heer Bouvier interpelleerde meermaals de minister van Openbare Werken in de Kamer en eiste dat de concessie, zou worden vervallen verklaard.

## EEN BELANGRIJKE BELGISCHE PRIMEUR : EEN KIESTREIN!

Zo vormde de voltooiing van de spoorweg van Virton voor het arrondissement Virton nog de belangrijkste inzet van de wetgevende verkiezingen van 11 juni 1872! Die dag reed een speciale trein – een uniek transport in de politieke annalen! – de kiezers op vertoon van hun oproepingsbrief gratis van Marbehan naar Laclaireau en dit ondanks de pessimistische waarschuwingen van de liberale pers, daarin gesteund door de heer Bouvier. Vanaf Laclaireau vervoerden bespannen rijtuigen de kiezers tot aan het kiesbureau van Virton.

Die nieuwe vervoerwijze zou het kiesresultaat beïnvloeden : de heer Bouvier werd naar huis gestuurd ten voordele van graaf Albert de Briey, de katholieke kandidaat voor het arrondissement Virton.

De concessie voor de spoorweg van Virton werd toegestaan bij het KB van 5 november 1868. Achter de nv « De spoorwegmaatschappij van Virton » gaat ongetwijfeld de naam schuil van Simon Philippart...

Het baanvak « Marbehan – Virton » werd in de zomer en de herfst van 1872 afgewerkt. De eigenlijke opening van dit baanvak had plaats op zaterdag 9 november 1872. De uitgelatenheid was bijna ... algemeen : geen enkel gemeenteraadslid was aanwezig noch onder de genodigden, noch onder de nieuwsgierigen! Toch liep de commerciële exploitatie van de lijn vertraging op, omdat er nog altijd voltooiingswerken noodzakelijk bleken ...! Uiteindelijk werd een Ministerieel Besluit uitgevaardigd dat de lijn openstelde voor het vervoer van goederen vanaf 21 april 1873, voor reizigers en bagage slechts op 28 mei 1873.

### **DE WERKEN SCHIETEN MAAR TRAAG OP**

De aanleg van het baanvak « Virton – Montmédy » van de spoorweg van Virton liep aanzienlijke vertraging op. De werken werden tussen 1873 en 1878 om verschillende redenen stilgelegd. De terreinopmetingen liepen aanvankelijk achterstand op door de Frans-Duitse oorlog van 1870-1871.

Een voorontwerp van het tracé voor het baanvak « Ecouvies-Montmédy » werd slechts in 1872 door de heer N. Parent-Pecher voorgesteld.

Deze sloot ook met de prefecten van de departementen Ardennes en Meuse overeenkomsten om de lijn verder dan Montmédy te laten lopen. Zo was er een plan om een plaatselijke lijn aan te leggen van Montmédy naar Baulny of Varennes. Van Baulny moest een departementale lijn worden doorgetrokken richting St-Dizier; een andere van Longuyon naar Pagny-sur-Meuse. Ten slotte moest er op de lijn van Baulny naar St-Dizier een aftakking naar Buzancy komen. Een Franse wet van 17 juni 1873, erkende dat de spoorweg van Montmédy naar de Franse grens richting Virton een zaak van algemeen belang was en verleende er dan ook een vergunning voor.

Uiteindelijk werd het definitief tracé en het project voor het grondwerk voor bovengenoemde spoorweg in 1877 bij ministeriële beslissing goedgekeurd. De werken schoten dus maar traag op. De « Bank van België », de « Compagnie des Chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut » kregen langzamerhand met grote moeilijkheden te kampen nl. vanaf 1871 tot aan het faillissement van de groep Philippart in 1876. De rentabiliteit van de lijn « Marbehan – Virton » was al erg gering, aangezien de exploitatieontvangsten de kosten niet dekten. Verder boterde het niet tussen het Bestuur van de Staatsspoorwegen en de Compagnie de Virton. De talrijke moeilijkheden die de

Staat met de Compagnie des Bassins Houillers had ondervonden, meer bepaald bij de bouw van de baanvakken « Athus – Signeulx » en « Signeulx – St-Mard » van de lijn « Athus – Meuse », waren ongetwijfeld een verklaring voor het wantrouwen waarmee de « Compagnie du Chemin de Fer de Virton », de laatste overblijver van de groep werd bekeken. Er ontstonden moeilijkheden toen de lijn Marbehan – Virton in St-Mard moest verbonden worden met die van Athus om de werken te kunnen voortzetten en bouwmaterial naar Hamoncourt en Lamorteau te vervoeren. Ondanks een Koninklijk Besluit van 1878 dat de oprichting van een gemeenschappelijk station op het grondgebied van St-Mard verordende, bleef de Staat daar doof voor. De beheerder N. Parent-Pecher stuurde op 7 oktober 1879 een deurwaarder met een protestnota naar de Minister van Openbare Werken, zo raakte de toestand enigszins gedeblokkeerd wat nog niet wil zeggen dat de werken nu opschoten.

### **DE NAASTING DOOR DE BELGISCHE STAAT**

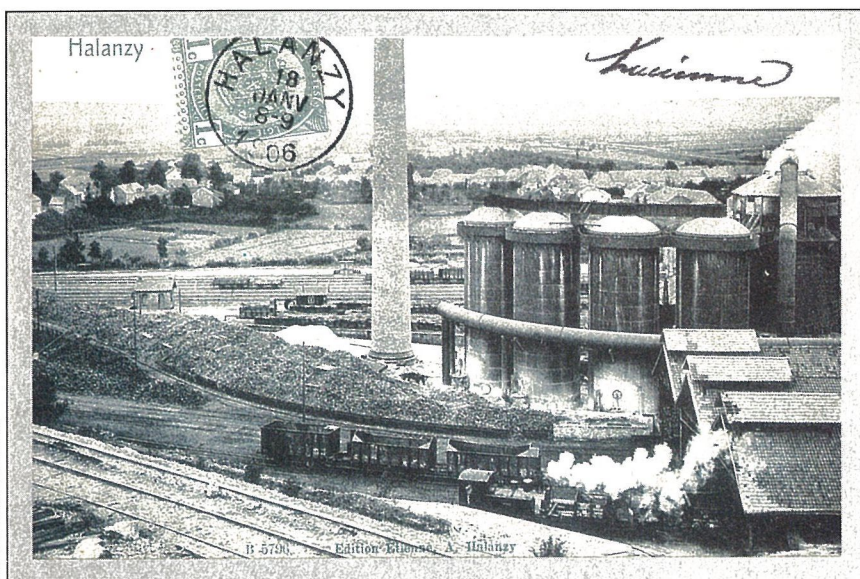
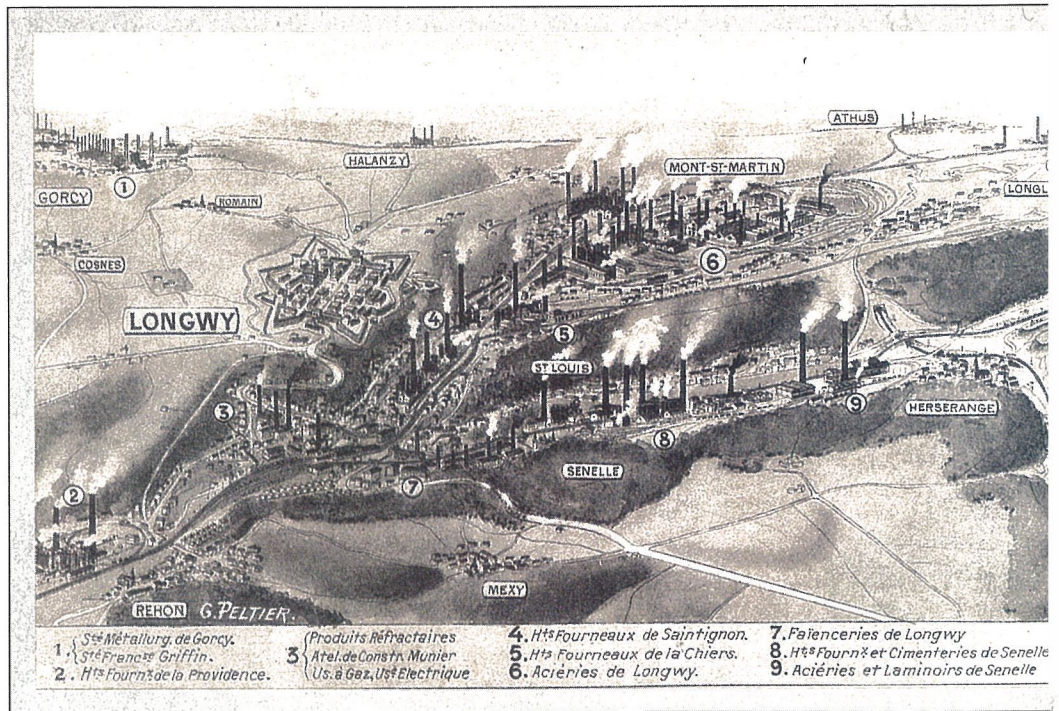
Uiteindelijk wendde de « Compagnie du Chemin de Fer de Virton » zich opnieuw tot de regering opdat deze de concessie weer zou overnemen zodra de lijn over de hele lengte zou worden geëxploiteerd. Koning Leopold II ondertekende op 26 augustus 1880 de wet tot naasting van de spoorweg van Virton en die van Lier naar Turnhout. Een overeenkomst van naasting werd vervolgens afgesloten tussen de Maatschappij en de Staat. Daarin was bepaald dat de werken van het baanvak « Virton – Lamorteau » uiterlijk tegen 1 oktober 1880 moesten voltooid zijn! De Staat moest uiteraard opdraaien voor de nalatige concessiehouders om de werken snel te beëindigen en om zo het baanvak « Virton - Lamorteau » vanaf 15 maart 1881 te kunnen openstellen voor het reizigersverkeer. Vanaf die datum nam de Staat de exploitatie van de lijn « Marbehan-Virton-Lamorteau (grens) », lengte 32,733 km, dus volledig over voor de totale som van 7 225 102 fr. Het baanvak « Montmédy-Ecouvies (grens) » werd slechts geopend op 1 april 1881.

Het Bestuur van de Staatsspoorwegen deed een ernstige inspanning om de werken te voltooiën en om de lijn uit te rusten zodat het verkeer snel gevoelig zou toenemen.

De bouw van de spoorweg nam veel tijd in beslag. Het lijnvak Marbehan - Virton werd voor het « reizigersvervoer » opengesteld op 28 mei 1873.

De voltooiing van het vak Virton - Malmédy laat echter op zich wachten... tot de concessie overgenomen wordt door de Belgische Staat (wet van 26/8/1880).





VERZAMELING P. PASTIELS

## DE LIJN « ATHUS-MEUSE »

### DE ROL VAN DE STAALINDUSTRIE

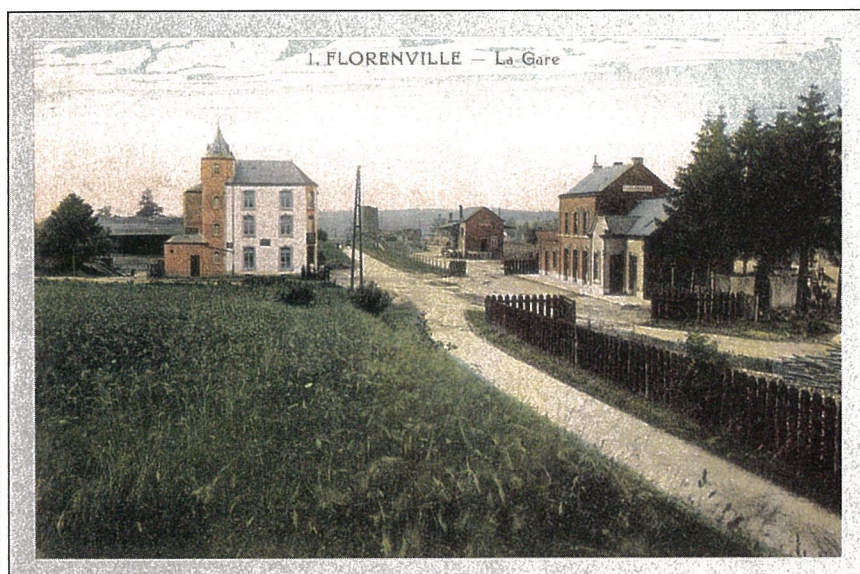
Victor Tesch was dus één van de grondleggers van de Luxemburgse staalindustrie. Als venoot van de beroemde Luxemburgse firma « Metz & Cie » zorgde hij er mee voor dat de staalindustrie naar de vindplaatsen van Minette werd verplaatst en dat in 1870 de gemeenschappelijke hoogovens van Esch-sur-Alzette werden gebouwd.

Dit initiatief ontketende een ware stormloop naar het mijnbekken en een opmerkelijke bloei van de Luxemburgse productie. Om de door hem gecontroleerde fabrieken van cokes te voorzien en hun productie te vervoeren, genoot Tesch meer bepaald van voorkeurtarieven op het Belgische net van de « Grote Maatschappij van Luxemburg ».

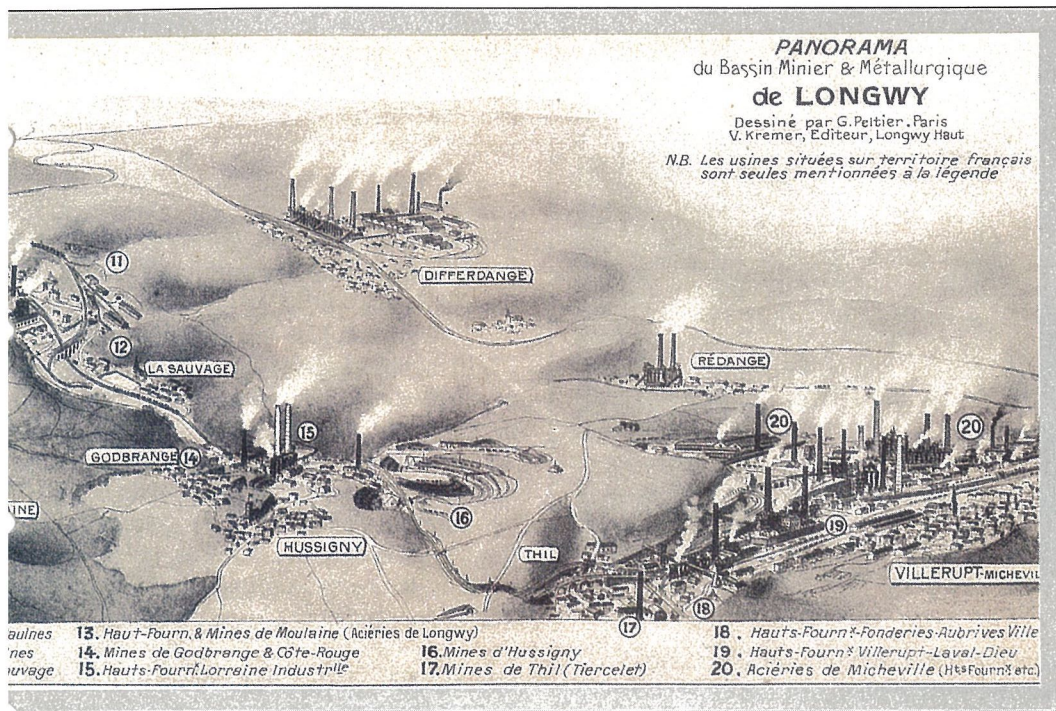
De baronnen d'Huart stichtten in Athus zelf, in 1871, de « SA des Hauts-Fourneaux d'Athus ». Op Frans grondgebied, waar men profiteerde van de nieuwe spoorwegverbindingen, werden hoogovens opgericht in Mont-St-Martin (« Société des Aciéries de Longwy ») en Longwy (« Société des Hauts-Fourneaux de Longwy et de La Sauvage »).

### DE ALOMTEGENWOORDIGHEID VAN SIMON PHILIPPART

Op dezelfde manier verwierven Simon Philippart en industriëlen uit Charleroi mijnconcessies in het Groothertogdom Luxemburg.. Ze wensten het ijzererts goedkoop naar Charleroi te vervoeren.



VERZAMELING P. PASTIELS



VERZAMELING P. PASTELS

Zo ontstond het idee om het monopolie van de « Grote Maatschappij van Luxemburg » in België te doorbreken en een afzonderlijk net in het Groothertogdom te stichten (het net « Prince-Henri ») : de bouw van een directe spoorwegverbinding werd in het vooruitzicht gesteld.

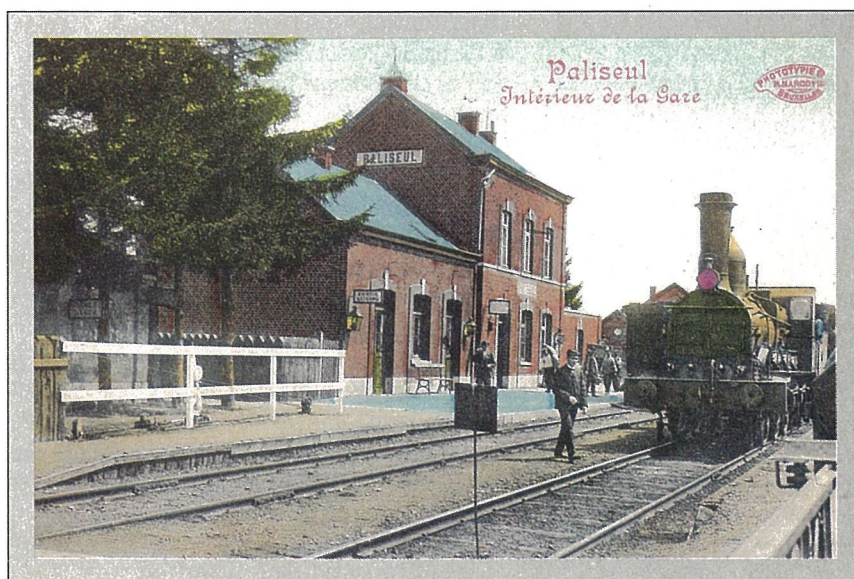
De heer Brassine, ingenieur te Elsene, richtte in 1870 aan de Minister van Openbare Werken een aanvraag voor de concessie van een spoorweg van Athus naar de grens richting Givet. Dit project werd gesteund door 80 gemeenten en door de Kamers van Koophandel van Luxemburg, Namen en Henegouwen. De spoorweg zou de meeste gemeenten van de kantons Florenville en Virton links laten liggen maar hij zou wel komen in Fromelennes, Landrichamps, Vencimont, Gedinne, Bièvre, Carlsbourg, Launoy, Claumont, Bertrix, Jamaigne, Romponcel, Prouvy, Rawé, Bellefontaine, Ste Marie, Chantemelle, Udange, Buvange, Differt en Messancy.

De heer D. Hanus diende een tegenontwerp in waarbij de voorkeur uitging naar de vallei van de Vire en haar mijnen : het oorspronkelijk tracé werd gewijzigd vanaf Bertrix via St-Médard, Les Epioux, Florenville, Izel, Berchiwé, Houdrigny, Vieux-Virton, Signeulx, Halanzy, Athus. Op 13/11/1872 diende F. Moncheur, Minister van Openbare Werken, bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers een wetsontwerp in waarvan het le artikel als volgt luidde :

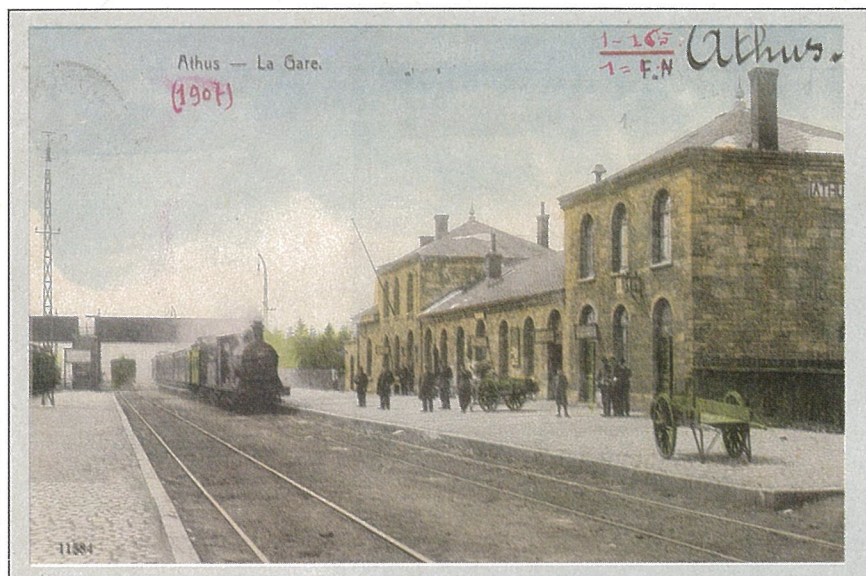
« Op kosten van de Schatkist zal een spoorweg worden gebouwd van de grens van het Groothertogdom Luxemburg tot aan de Maas en naar het bekken van Charleroi. Deze spoorweg zal aansluiten aan de



VERZAMELING P. PASTELS



VERZAMELING P. PASTELS



De ontdekking van belangrijke fosforachtige ijzerertslagen in het Groot Hertogdom Luxemburg ontketent een ware stormloop naar het spoor. Industriëlen uit Charleroi verwerven mijnconcessies en de aanleg van een directe spoorlijn Athus - Meuse wordt in het voorzicht gesteld.

*spoorweg van Namen naar Givet en zal rechtstreeks kunnen worden verlengd tot aan de Staatsspoorweg in de Sambervallei of kunnen worden verbonden met de spoorweg van Châtelaineau tot Givet die in dat geval, in het verlengde ervan zal liggen ... ».*

### DE OVEREENKOMST VAN 31 JANUARI 1873

We weten al hoe Simon Philippart te werk ging bij de naasting van de « Grote Maatschappij van Luxemburg » door de Staat. De constructie van de lijn « Athus-Meuse » (oorspronkelijk « Athus-Givet » genoemd) was vreemd genoeg met die naasting verbonden, ofschoon die lijn niet van uitgesproken openbaar belang was, te meer omdat ze haar verkeer met de lijn van Luxemburg moest delen!

Het tweede artikel van de wet van 15 maart 1873 dat de naastingsovereenkomst van 31 januari 1873 bekrachtigde, bepaalde onder meer :

■ het afkopen door de Belgische Staat van de rechten van de « Grote Maatschappij van Luxemburg »;

■ de aanleg door de « Société des Chemins de Fer des Bassins Houillers », voor rekening van de Belgische Staat, van verschillende spoorlijnen waaronder :

□ een spoorweg die vertrekt van de nog aan te leggen lijn « Tamines - Givet - Jemelle » in de richting Athus; hij zou niet ver van Beauraing, Paliseul, Florenville en Virton passeren en door de vallei van de Vire gaan met een vertakking naar de Franse grens, richting Gorcy (...);

■ de concessie aan de « Société Prince-Henri » van spoorwegen waaronder :

□ een spoorweg die in het verlengde ligt van de lijn van Pétange tot aan de al gebouwde of nog te bouwen stations van Athus;

□ een spoorweg die vertrekt aan het station Autelbas en aan de grens met het

Groothertogdom Luxemburg, richting Clémency, aansluit aan de lijn van Attert (...). In de lente van 1873 begon Simon Philippart zijn maatschappijen in België volledig te reorganiseren. Nauwelijks was de overeenkomst tot naasting van de « Grote Maatschappij van Luxemburg » gesloten of hij stichtte de « NV voor de Bouw van de Spoorwegen genoemd in artikel VII van de Overeenkomst van 31/01/1873, goedgekeurd door de wet van 15 maart daaropvolgend » (Oef!) met een kapitaal van één miljoen frank waarop voornamelijk was ingeschreven door de Comptoir Général Eyckholt et Cie. Zonder een cent te betalen was Simon Philippart in een keer verlost van de bouw van ongeveer 225 km spoor, waarvoor hij geen frank beschikbaar had, en liet hij de « Comptoir Général » zorgen voor het nodige kapitaal om het bedrijf op te starten ...!

### DE BOUW VAN DE LIJN BLIJFT MAAR DUREN ...

De lijnen « Clémency-Autelbas » (4,10 km – enkelspoor), « Pétange-Athus » (4,03 km – dubbelspoor) van het net « Prince-Henri » werden voor het verkeer respectievelijk op 3 januari en 1 december 1874 opengesteld. De bouwwerken aan de lijn « Athus - Meuse » vanaf Athus begonnen daarentegen met vertraging.

De Staat moest snel inspringen voor de in gebreke gebleven aannemer en zelf de werken voortzetten, waarvoor de wet van 4 augustus 1879 een krediet uittrok. In 1885 veranderde de regering de overeenkomst van 1873 : ze wou toen de lijnen van de Molinee, de Lesse en van Rochefort naar de Franse grens in de plaats stellen van die van Mettet naar Hastière, van Hastière naar Gedinne en van Baronville naar Eprave (baanvakken die nog moesten gebouwd worden). Het tracé van de lijn « Athus - Meuse », voorbij Gedinne, bleef dus lange tijd een vraagteken. Het heuvelachtig profiel van de lijn en de bouw van talrijke kunstwerken waren er bovendien de oorzaak van dat de lijn pas met heel veel vertraging volledig in exploitatie kon worden genomen.

Uit de volgende tabel blijken duidelijk de verschillende stadia in de bouw van deze lijn : ze geeft de data waarop de verschillende baanvakken van de lijnen « Athus-Meuse » (137,2 km) en « Tamines-Meuse » (47,4 km), oorspronkelijk op enkelspoor werden opengesteld voor het reizigersverkeer.

### DE EXPLOITATIE DOOR DE BELGISCHE STAATSSPOORWEGEN

#### DE LIJN VAN LUXEMBURG

In 1873 nam het Bestuur van de Belgische



Baanvakken	Km	eerste reizigersverkeer
Athus - Signeulx	14,4	20/01/1877
Signeulx - Florenville (voorlopig)	33,9	26/03/1879
Florenville (voorlopig) - Florenville	0,5	17/07/1880
Florenville - Gedinne	47,6	20/12/1880
Gedinne - Vonêche	8,3	20/12/1899
Vonêche - Ponderôme	7,2	01/10/1899
Ponderôme - Beauraing	5,8	01/08/1898
Beauraing - Houyet	9,6	22/10/1895
Houyet - Gendron - Celles	4,9	01/04/1896
Gendron - Celles - Anseremme	7,0	27/07/1896
Anseremme - Dinant (Vert. Neffe)	2,0	01/06/1898
Vert. Neffe - Vert. Bouvignes (*)	6,0	11/11/1862
Vert. Bouvignes - Anhée	2,0	01/05/1892
Anhée - Ermeton s/Biert	14,1	15/10/1890
Ermeton s/Biert - Mettet	4,6	03/01/1889
Mettet - Tamines	20,7	03/09/1879

(\*) *Baanvak van de lijn «Namur-Dinant»*

Staatsspoorwegen de exploitatie van het net van de «Grote Maatschappij van Luxemburg» over. Al dadelijk begon het de baanvakken «Namen - Aarlen» en «Autelbas - Athus» op dubbelspoor te brengen, de oude ijzeren spoorstaven geleidelijk te vervangen door stalen spoorstaven, de bestaande seininrichting te moderniseren en de stations aan te passen aan alle verkeersseinen. Over die lijnen liep een belangrijke internationale verkeersstroom van en naar het Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland. Door het heuvelachtig reliëf van de Luxemburglijn waren de treinladingen echter erg beperkt.

Talrijke goederentreinen, samengesteld uit wagens met een klein tonnage, reden af en aan over de lijn. Lange stilstanden in de tussenstations kwamen dan ook veelvuldig voor. Het bleek noodzakelijk een nachtdienst in te voeren en steeds krachtiger krachtvoertuigen te bouwen. De stoomlocomotieven type 25 F, 32 N, 32 S en 36 S verschenen respectievelijk in 1884, 1901, 1905 en 1910 op de Luxemburglijn. Vanaf 1900 dienden de stations opnieuw te worden aangepast (meer en langere wijksporen) om het steeds toenemend verkeer op te vangen.

## DE LIJNEN «ATHUS – MEUSE» EN «MARBEHAN – VIRTON – MONTMEDY»

De lijn «Athus - Meuse» kende niet hetzelfde succes. Pas vanaf 1900 werd deze enkelsporige lijn over haar hele lengte geëxploiteerd. De zijlijn «Bertrix-Libramont» ging open op 21 augustus 1882. Daarentegen

ging er wel veel goederenverkeer via Lamorteau, Virton-St-Mard en Marbehan naar Luik (via Marloie) of Ronet. De installaties van het grensstation Lamorteau en van de stations Virton-St-Mard en Marbehan werden in het begin van de eeuw volledig verbouwd.

Kort voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog werd op de lijnen «Athus - Meuse» en «Marbehan - Virton» begonnen met het verdubbelen van het spoor, het versterken van de kunstwerken, en het moderniseren van de seininrichting. De bezetter werkte er tijdens de oorlog aan voort omdat de lijnen van strategisch belang waren.

Na de eerste wereldoorlog konden de spoorweginstallaties het sterk aangegroeide goederenverkeer niet meer verwerken. Er werd beslist in Stockem en te Latour twee grote vormingsstations te bouwen om de stations van Aarlen, Sterpenich, Marbehan, Athus, Virton-St-Mard en Lamorteau te verlichten. Er werden ook nieuwe locomotiefloodsen opgetrokken te Stockem, Latour en Bertrix. De lijn «Athus - Meuse» werd tussen 1922 en 1927 geleidelijk op dubbelspoor geëxploiteerd. In die tijd werden de vertakkingen van Recogne en Serpont operationeel, zodat de goederentreinen tussen Bertrix en Jemelle niet langer verplicht waren over Libramont te rijden. Van toen af, op de vooravond van de oprichting van de NMBS (mei 1926), deed zich een omkering van de verkeersstromen voor. De lijn «Marbehan - Virton» verloor voorgoed haar transitverkeer aan de lijn «Athus - Meuse», zodat van de verdubbeling van het baanvak «Marbehan - Virton» werd afgezien ... □

Het ontwerp van de lijn Athus - Meuse werd paradoxaal genoeg verbonden met de overname van de «Grande Compagnie du Luxembourg», geratificeerd door de conventie van 31 januari 1873. Simon Philippart was de spilfiguur.