

De voormalige Spoorwegmaatschappijen,⁽¹⁾

door Lionel WIENER.

VII. — DE « GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG »

DE voornaamste lijn van die Maatschappij moest het Belgisch net completeeren door Brussel met Namen en met Luxemburg en, over de grenzen, met het Groothertogdom Luxemburg, Elzas-Lotharingen en Zwitserland te verbinden. Het was dus in de eerste plaats een groote lijn voor internationaal verkeer welke liep door een streek die over het algemeen weinig bevolkt en arm aan wegen was. Vertakkingen moesten het verkeer uit het bekken van Luik aanvoeren en het verdeelen in de richting van de grenzen (fig. 34).

De hoofdlijn liep door de Ardennen, de vertakkingen langs de randen van den Hunsrück en den Eiffel. Zij namen er de verzendingen ijzer, marmer, leisteen, pleister en kalk van de streek op, evenals de producten der groote wouden die de streek toen nog overdekten. Maar een zoo heuvelachtig land liet den aanleg van een goed tracé niet toe. Daarenboven werd de Maatschappij zeer lang slecht bestuurd, waardoor ze in een rampspoedigen financiëlen toestand verviel. Maar dank zij de wilskracht van nieuwe en flinke leiders, kwam ze dien toestand te boven in 1855. Zeker, de Maatschappij leidde nog een bewogen bestaan nadien, ten gevolge van haar geschillen met den « Grand Central Belge » en de pogingen tot naasting door de « Compagnie de l'Est français », maar op het tijdstip van de naasting door den Staat, in 1873, had zij al haar vroeger aanzien teruggekregen.

Het is bekend dat de concessiehouders in de eerste tijden in hun keuze aarzelden tusschen kanalen en spoorwegen, en vaak werd een der concessies aangevuld door een andere of er door vervangen. Het was net zoo in dit geval en een groep vennoten bewam van koning Willem, bij besluit van 21 October 1825, de concessie van het kanaal van de Maas naar de Moezel, van Luik naar Wasserbillig, met vertakkingen naar Ettelbrück-Mersch en van Hamoul naar den mond van de Lesse. Zij richtte een maat-

schappij op met een kapitaal van 10 miljoen gulden (1), niet alleen om het kanaal te graven, maar ook nog om opsporingen naar mijngronden te doen. De gebeurtenissen van 1830 maakten een einde aan die mooie strevingen en het was pas in 1845 dat een Engelsche groep (Clossman en medebelanghebbenden) al de rechten van de oude « Compagnie du Luxembourg » voor 6.505.037 frank overnam, een som zóó hoog, dat ze heftig betwist werd.

Zij had al de aandeeleu aangekocht en het gelukte haar buitendien in 1846 de concessie te bekomen van den zoogenaamden spoorweg van Luxemburg (2). De nieuwe lijn moest Brussel verbinden met Waver, waar zij zou aansluiten met den spoorweg van Leuven naar de Samber, waarmee zij een gemeenschappelijk vak zou vormen tot Namen. Vervolgens zou zij over Ciney, Rochefort en Recogne Aarlen bereiken. De Maatschappij zou facultatieve verlengingen mogen aanleggen naar de grens van Frankrijk, in de richting van Longwy en van Luxemburg.

Er waren twee als een noodzakelijkheid opgelegde vertakkingen, de eene naar de Ourthe, de andere naar Bastenaken. Daarenboven, zou de aanleg van kanalen zich bepalen tot de kanalisatie van de Ourthe tot La Roche en deze zou nog verder mogen ingekrompen worden door ze slechts te laten uitloopen van op het punt van kruising met de spoorwegvertakking. Het spoorwegnet moest in vijf jaar tijd aangelegd zijn.

De belanghebbenden brachten hun rechten in bij de « Grande Compagnie du Luxembourg », opgericht met een kapitaal van 75 miljoen en reeds bij den aanvang bezwaard met 11 miljoen onproductieve uitgaven (terugkoop van oude aandeeleu en borgtocht van 5 miljoen). Zooals haar voorgangster, bemoeide de Maatschappij zich met spoorwegen, kanalen, mijnen enz.

De werken, aangevangen op het eerste vak

(1) K. B. van 1 Juli 1827.

(2) Voorloopige overeenkomst van 13 en 20 Februari 1846, wet en K. B. van 18 Juni 1846.

(1) Zie « Het Spoor » nrs 2, 4, 5, 7, 8, 10, 12, (1^e jaar) en n^o 1 (2^e jaar).

van Brussel tot Waver, schoten niet op bij gebrek aan kapitaal en vielen ten slotte heelemaal stil.

Ongunstige geruchten liepen over de Maatschappij, die in zwaar discredit viel. Men had het kapitaal maar kunnen samenstellen door bij de inschrijving slechts £ 2 per aandeel van £10 op te vragen. In 1845 bleven er, nadat het derde fournissement gedaan en £ 7 gestort was, slechts 36.902 van de 142.436 eerste aandelen over; van al de overige waren de rechten vervallen. Er werd naar uitwegen gezocht.

Op 31 December 1838 werden aandelen van £ 10 geëmitteerd die tegen om 't even welken

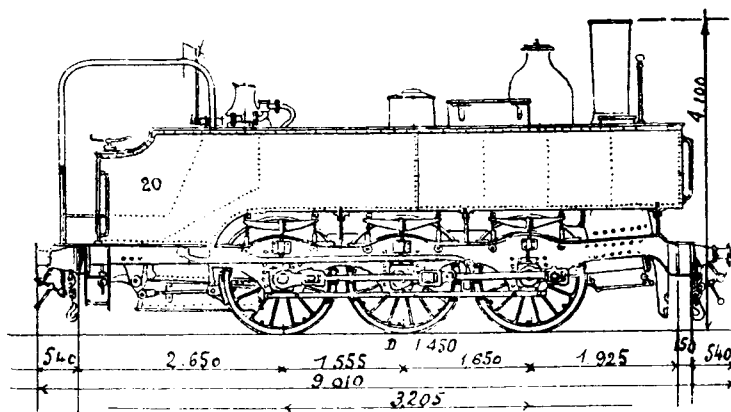


Fig. 35. — Locomotief « Belgische Staat », n° 20, afkomstig van de verbouwing tot tenderlocomotief 0-6-0-T, van de locomotief n° 9 « Ciney » met afzonderlijken tender van de « Grande Compagnie du Luxembourg », gebouwd in 1856 door de « Usines Regnier Poncelet ».

prijs ter Beurs werden verkocht (1). In 1848 werden premie-aandelen (bonus shares) uitgegeven : de aandeelhouders die de £ 7 gestort hadden, konden er kopen tegen £ 1, één premie-aandeel per 5 volgestorte aandelen.

Op dat oogenblik was de Maatschappij van Leuven naar de Samber van haar rechten vervallen verklaard, en de « Grand Luxembourg », zoals zij geheeten werd, meende daarin haar heil te vinden en verzocht om de

(1) In 3 jaar tijd werden er 18.788 verkocht tegen den gemiddelden prijs van 36 shill. 6 d., wat £ 33.868 opbracht, tegen een nominale waarde van £ 187.880 (op dat oogenblik 4.697.000 fr. voor de 846.700 fr. gestorte bedragen).

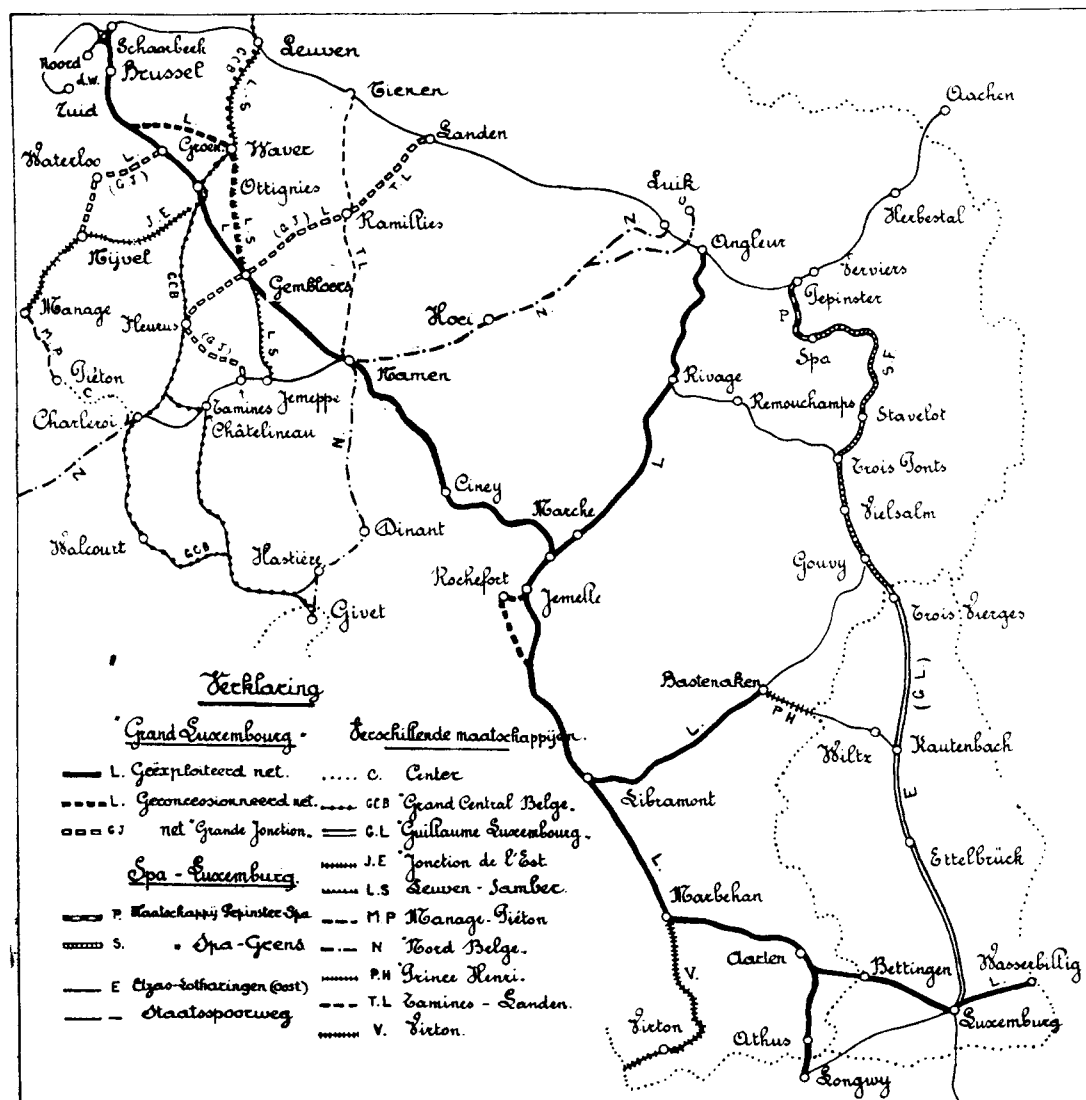


Fig. 34. — Kaart van het spoorwegnet der « Grande Compagnie du Luxembourg » en haar verlengingen.

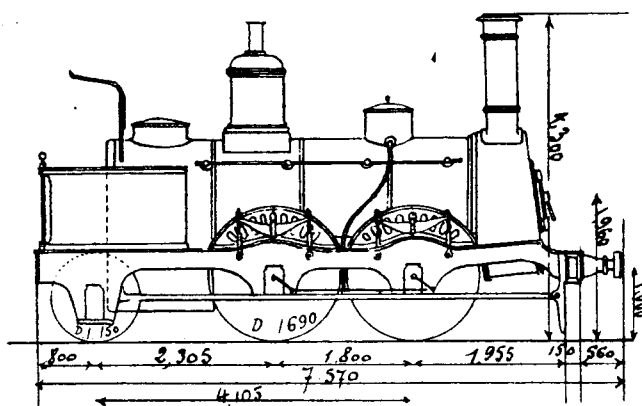


Fig. 36. — De « Recogne », de « Habay » en de « Assesse » locomotieven 0-4-2, n^os 15 tot 17 van de « Grande Compagnie du Luxembourg », gebouwd door de « Ateliers St-Léonard » in 1857.

verbreking van haar eigen concessie, vermits de sectie van Waver naar Namen niet meer gemeenschappelijk kon zijn. Zij won haar proces in eersten aanleg maar verloor het in hooger beroep.

De Regeering, nochtans, kwam haar te hulp. In 1852 (1) verleende zij aan de Maatschappij toelating om haar net met enkel spoor aan te leggen en het dubbel spoor maar te voorzien bij het bouwen van de kunstwerken.

† Een belangrijker feit bestond in de toekenning, gedurende 50 jaar, van een waarborg van interesten van 4 % op het aanlegkapitaal der lijn van Namen naar Aarlen, evenwel beperkt tot 22.500.000 frank. Daarenboven werd de termijn van voltooiing verschoven tot 1856.

(1) Nieuwe overeenkomst van 15 Januari 1852 en K. B. van 2/9 van dezelfde maand, genomen ingevolge de wet van 20 December 1851.

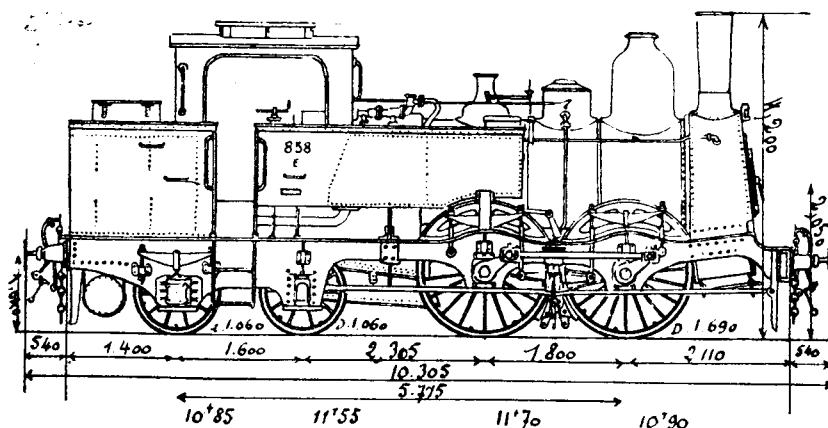


Fig. 37. — Verbouwing door de Staatsspoorwegen (n^os 856 tot 858) tot tenderlocomotieven 0-4-4-T, van de locomotieven 0-4-2 der « Grande Compagnie du Luxembourg ».

Wat het kanaal Luik-Laroche betreft, dit bleef een aparte kwestie.

In 1954 werd het besluit genomen de 4 soorten van effecten om te zetten in één enkel, door het verschil aan te vullen met obligaties. De toestand was gesaneerd en men kon vooruit; de raad zou echter weldra alles weer in de war sturen.

In plaats van zich tevreden te stellen met haar eigen spoorwegen, wat meer dan voldoende was, kocht de maatschappij van Sir William Magnay de concessie van den « Chemin de fer de la Grande Jonction » (1), die de volgende lijnen omvatte :

Tamines-Gembloux, Perwez en Landen; Groenendael-Nijvel, over Waterloo.

Zij betaalde voor de voorloopige uitgaven een overdreven geachten prijs en bracht de vereischte borgtochten samen, wat onnoodig nieuwe kapitalen immobiliseerde (2) : Dit werd heftig gecritiseerd en deed het onweer losbarsten. Op de vergadering van 19 December 1854, beschuldigde men de beheerders van ambtsmisdad. Het parket kwam de zaak uitpluizen en drie van de leden van den raad werden in de gevangenis opgesloten.

Een nieuwe raad van vooraanstaande personen, aan wier hoofd voorzitter Tesch, J. Bras-seur en de gevolmachtigde beheerder Reed stonden, werd opgericht en verkreeg in 1855 een nieuwe termijnsverlenging. Dit gaf hun den tijd om de situatie te saneeren en den aanleg krachtig door te zetten, zoodat de lijn voor de exploitatie kon opengesteld worden op de volgende data :

Augustus 1854	Brussel	
	L.W.-Terhulpen	15 km.
1855	Terhulpen - Gembloux-Rhisnes	25
1856	Rhisnes-Namen	5
1856	Verbinding van Brussel L.W. met Brussel-Noord	6
1858	Namen-Ciney-Aarlen	135
1859	Aarlen-Sterpenich	10

(1) Wet van 24 Juni 1853 en K. B. van 10 Februari 1854.

(2) De in de boeken ingeschreven afkoopprijs bedroeg £ 25.000 (625.000fr.), de borgtocht £ 20.000.

Dit maakte in totaal 207 km. hoofdspoorlijn. De vertakking Aarlen-Athus-Grens (12 km.) werd voor het verkeer opengesteld in 1862-1863.

De Luxemburgsche lijn van Luxemburg naar Trier was voor het verkeer opengesteld geworden op 20 Augustus 1861 en van dat oogenblik af leverden de pogingen van het nieuw comité vruchten op : de kilometer-opbrengst van de hoofdlijn was, als men den spoorweg van Baume naar Marchienne uitzonderde, de hoogste bekende in België.

Toen het weer rustig was, hield men zich bezig met de lijn van de Ourthe (1). Deze spoorweg van 65 km., die te Marloie aan den 113ⁿ km. van uit Brussel-Noord een vertakking van de hoofdlijn vormde, bediende Aye en Marche en volgde den loop van de rivier tot Chênée, waar hij met de Oostlijn van den Staat aansloot. De 3.055 meter die hem nog van Luik-Guillemins scheidde, waren gemeenschappelijk voor den Staat en de Compagnie. Deze belangrijke vertakking had maar hellingen van 10 mm. per meter. De Regeering droeg haar den waarborg van 4 % rente, ten bedrage van 800.000 fr., over, die de lijn Namen-Aarlen tot dusver genoten had, met dien verstande dat, bij de openstelling voor het verkeer van de lijn Spa-Grens van het Groothertogdom, geëxploiteerd door de « Société Royale Grand-Ducale Guillaume-Luxembourg », de garantie voor beide lijnen zou gelden in de verhouding van 450.000 frank voor die van de Ourthe en van 350.000 frank voor de andere (2).

Buitendien werd op 9 Januari 1863 een overeenkomst gesloten met de Compagnie Luxembourgeoise, welke bepaalde dat van den dag af dat voornoemde lijn voor het verkeer

(1) Overeenkomst van 27 Juni 1862, K. B. van 6 Maart 1863.

(2) Overeenkomst van 26 Juni 1862 met den Guillaume-Luxembourg.

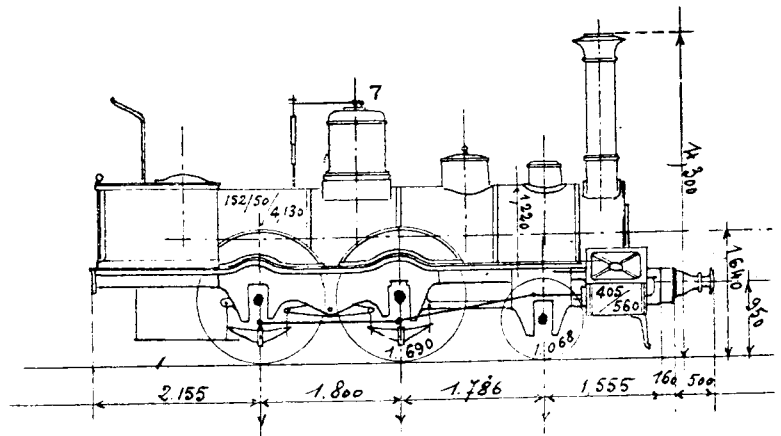


Fig. 38. — Locomotieven 2-4-0, n^os 29, 30, 31 van de « Grande Compagnie du Luxembourg », gebouwd door de « Ateliers de St-Léonard » in 1861.

opengesteld was, de « Grande Compagnie du Luxembourg » de plaats zou innemen van die van den « Est » voor de exploitatie van de 57 km. lange lijn van Kleinbettingen naar Wasserbillig (1). Dit had een ongewoon groot belang voor de invloedssfeer van den « Grand-Luxembourg » die zich aldus uitbreidde tot een belangrijke streek over onze grenzen. Die vervanging werd definitief op 20 Februari 1867.

Door meerbedoelde overeenkomsten kwam alles in orde en vorderde de aanleg van de lijn van de Ourthe zeer vlug, zoodat ze in 1865-1866 voltooid werd.

(Wordt vervolgd.)

(1) Waarvan 18.756 m. van de grens tot Luxemburg.

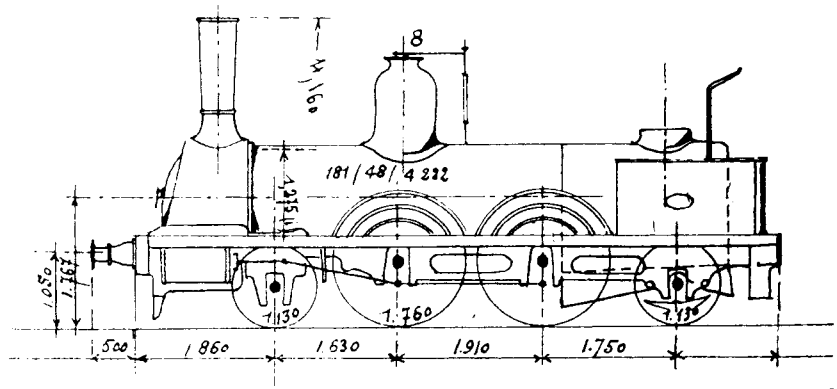


Fig. 39. — Locomotief n^o 31 « La Vière », gebouwd in 1860 door R. Stephenson, van Newcastle, voor de « Grande Compagnie du Luxembourg ».