

Een Spoorwegproces in België.

Onze Belgische medewerker schrijft ons:

In November 1932 maakte de Belgische Staat, voor de civiele rechtbank te Brussel, een proces aanhangig tegen de Maatschappij tot exploitatie van den spoorweg Namen—Luik, en tegen de Franche Compagnie du Nord, die deze lijn in huur heeft overgenomen. Aan het gerechtshof werd gevraagd uit te maken, op welk tijdstip de door den Belgischen Staat op 90 jaar verleende concessie een eind zal nemen: in 1941, zooals de Staat het aanneemt, of in 1953, overeenkomstig de stelling der exploitierende maatschappijen. De zaak is van belang, want deze lijn is, zooals men weet, een der rijkste spoorwegen ter wereld; zij bedient belangrijke industriele centra: Luik, Ougrée, Seraing, Sclessin, Tilleur, Jemeppe, en haar opbrengst is grooter dan die van het heele Fransche net der maatschappij. De twaalf jaar exploitatie, die de aanleiding zijn van het geschil, stellen, naar schatting, een winst voor van 150 miljoen belga, en het spreekt van zelf, dat de Compagnie du Nord deze som niet gaarne zou loslaten, terwijl anderzijds de Belgische Staat steeds met leede oogen heeft moeten aanzien, hoe deze miljoenen ieder jaar opnieuw in Fransche handen overgingen.

De betrekkelijk korte tijd, die ons van den mogelijken vervalddag van 1941 scheidt, maakte dat allerlei moeilijkheden begonnen te rijzen wat betreft de economische en financieele zijde in de uitvoering van belangrijke werken, die de instandhouding van den weg onafgebroken blijft vorderen.

De wordingsgeschiedenis van deze spoorlijn en de oorsprong van het geschil werden door den advocaat van het Rijk uiteengezet.

De wet van 21 Mei 1845 verleende aan een Engelsche maatschappij een concessie tot het bouwen van een spoorweg tusschen Namen en Luik, loopende door de Maasvallei; het traject is 60 km lang, en nabij Luik ligt er thans, over een afstand van 12 km, een lijn op iederen oever. Deze spoorweg werd op 5 September 1851 voor het verkeer opgesteld.

In 1854 reeds gaf de Engelsche eigenaresse de exploitatie op, en droeg deze over aan de Compagnie du Nord, die op Belgisch grondgebied den naam „Nord-Belge” aannam. De jaarlijksche huurprijs werd vastgesteld op de onveranderlijke som van één miljoen frank, welk bedrag nog geregeld door de Fransche maatschappij aan de Engelsche wordt uitbetaald; het inkasseeren van dit miljoen is overigens de eenige reden, die ten huidige dage het bestaan van de oorspronkelijke maatschappij wettigt.

Artikel 32 van het lastenkohier stelde den concessie-termijn vast op 90 jaar „van af den datum van indienststelling der lijn over haar heele lengte”. Anderzijds werd in artikel 63 gezegd, dat, indien binnen de eerste tien jaar van de concessie de Franche Regeering een spoorlijn bouwde tot aan Givet (Belgische grens, eveneens aan de Maas), de lijn Luik—Namen door de exploitierende maatschappij tot Givet moest worden verlengd (50 km); „in dat geval — zoo staat er in artikel 63 — is de concessie-termijn voor de heele lijn, van Luik tot aan de Fransche grens, die, welke is vastgesteld in artikel 32 voor de sectie van Luik tot Namen”.

In 1858 werd inderdaad in Frankrijk een lijn aangelegd naar Givet

(Compagnie de l'Est), en op herhaald aandringen van de Belgische Regeering — het zag er op dat oogenblik, naar het schijnt, niet erg rooskleurig uit voor de spoorwegen, en in het bijzonder voor den Nord-Belge — werd het baanvak Namen—Givet aangelegd; dit kwam op 31 Januari 1863 gereed.

Naar de opvatting van den Staat bestaat er geen twijfel aangaande den datum van afloop der concessie: het maken van het tweede baanvak, waarvan volstrekt niets vaststond op het oogenblik dat de overeenkomst aangaande de lijn Namen—Luik werd gesloten, verandert niets aan den inhoud van artikel 32, dat slechts over het gedeelte Luik—Namen spreekt, noch aan artikel 63, dat het lot van het eventueel te bouwen baanvak Namen—Givet aan dat van het eerste vastknoopt. De vervalddag is dus 4 September 1941, om middernacht.

Overigens heeft de Compagnie du Nord, van 1858 tot 1929, steeds gehandeld alsof ook zij aan den vervalddatum van 1941 niet twijfelde. De leening, wier opbrengst de kosten van den bouw van het gedeelte Namen—Givet moest dekken, bezat een amortisatieplan loopende van 1859 tot 1941. Zelfs riep de Compagnie du Nord in 1921 de financieele hulp in van den Belgischen Staat tot uitvoering van zekere ombouwwerken te Beez (bij Namen, richting Luik), onder voorwendsel, dat het concessierecht „slechts twintig jaar meer geldig was”.

Indien de maatschappij dus, zooals zij het zou wenschen te doen, de concessie tot in 1953 mocht uitbaten, dan zou zij twaalf jaar lang kunnen exploiteeren zonder ook maar één frank aan dividend uit te keeren daar het kapitaal toch reeds in 1941 geheel terugbetaald zal zijn. En, gezien den financieelen toestand van de lijn, is het voor de maatschappij niet lastig geweest haar aandeelhouders ruimschoots te vergoeden.

Aldus de zienswijze van het Rijk.

De tegenpartij verdedigt haar standpunt door het opsommen van de moeilijkheden, die de spoorwegbouw omstreeks het midden van de vorige eeuw ondervond.

Nadat de Staat, in den aanvang, eenige winstafwerpende lijnen had aangelegd, en toen de zaak tenslotte niet meer zoo voordelig bleek te zijn als men had verwacht, liet de Regeering, tusschen de jaren 1844 en 1870, den bouw der lijnen van minder belang aan particuliere maatschappijen over. Tot deze lijnen behoorde Namen—Luik, die gedurende langen tijd slecht rendeerd. Indien dit baanvak nooit uitbreiding had gekregen, dan zou de termijn inderdaad in 1941 vervallen. Dit jaartal is ook vermeld in verscheidene jongere overeenkomsten, met name die van 1913, 1921 en 1929, tusschen Rijk en Nord gesloten, doch al deze contracten betreffen slechts het baanvak Luik—Namen, evenals de oorspronkelijke concessie. In 1858 was de maatschappij weinig gesteld op voorzetting van het werk, en kon slechts met moeite en onder groot verlies haar nieuwe leening plaatsen. Ook de exploitatie leed aanvankelijk verliezen, en pas veel later kon deze toestand verbeterd worden.

Het gedeelte Namen—Givet werd in 1863 in dienst genomen. Niet eerder dan toen kon de lijn „over haar heele lengte geëxploiteerd worden.” Voor het geheel bestaat slechts één concessie en één termijn: de tijdsduur, in artikel 63 bepaald voor de heele lijn van Luik tot aan de Fransche grens, is dezelfde als die, welke in artikel 32 is vastgesteld voor het baanvak Luik—Namen, namelijk „90 jaar na indienststelling van de heele lijn”. De concessie eindigt dus op 30 Januari 1853.

Toen in 1929 de Minister van Verkeerswezen in de Kamer op een aan hem gestelde vraag had geantwoord, dat de concessie in 1941 tot afloop kwam, heeft de Compagnie du Nord hier onmiddellijk protest tegen aangeteekend. Sedert vier jaar kwam er verder geen verandering in de houding van beide partijen.

Tot zoover de verdediging.

Op 20 Mei l.l. vond de uitspraak plaats. De rechter was van oordeel, dat de uitleg, dien de Compagnie du Nord en de verharende maatschappij geven, onjuist is, en legde vooral den nadruk op het feit, dat het gedeelte Namen—Givet in 1858 werd bekostigd uit de opbrengst van een speciale leening, waarvan de afschrijving over de jaren 1859 tot 1941 was verdeeld; alle bijkomstige contracten spreken overigens in denzelfden zin. De Compagnie du Nord werd er toe veroordeeld de lijn op 5 September 1941 aan den Belgischen Staat af te staan.

Men mag dus verwachten, dat de lijn Luik—Namen—Givet, 110 km lang, in 1941 bij het net van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal worden gevoegd. Op te merken valt echter, dat de twee voornaamste stations van de lijn, Luik—Guillemins (niet Luik—Longdoz) en Namen, steeds tot de voormalige Belgische Staatsspoorwegen hebben behoord.

