

Anekdotische geschiedenis van de spoorwegen in het land van Luxemburg

Grenzen, die ten slotte abstracte, conventionele en vaak ongerijmde dingen zijn, hebben alleen maar die waarde welke de mens ze volgens zijn geweten of zijn inzichten, heeft willen loemeten. Overblijfsel van een machtig herzogdom dat zich uitsprekte van de Maas (in 't zuiden) tot de Amblève (in 't noorden), werd dit land in 1815 door het Congres van Wenen tot een Staat uitgeroepen en ingelijfd bij de kroon der Nederlanden, onder de benaming Groothertogdom Luxemburg. Bij de Belgische Omwenteling van 1830 werd het nieuwe land, dal grosso modo het huidige Groothertogdom en Belgisch Luxemburg omvatte, tot Belgisch grondgebied verklaard. Krachtens de bepalingen van de XXIV Artikelen, goedgekeurd door België in 1831 en door Holland in 1838, vervolgens erkend door de Grote Mogendheden bij het verdrag van Londen in 1839, werd het Luxemburgse grondgebied in tweeën verdeeld: het Waals gedeelte werd aan België toegewezen, terwijl het gebied met Nederduits dialect, behalve het land van Aarlen, als persoonlijk bezit aan Willem I ten deel viel. In 1867, ten slotte, werd het oostelijk gedeelte een neutrale, onafhankelijke staat.

Die gebeurtenissen, welke wij meenden te moeten in herinnering brengen, deden zich voor op een tijdstip dat de spoorwegen hun kinderziekten doormaakten. Ze verklaren waarom men te Brussel besliste nu eens een spoorlijn tot Luxemburg, dan weer tot Aarlen aan te leggen en waarom de auteur, hier en daar, bepaalde plaatsen heeft beschouwd als Luxemburgse die thans echter niet meer tot het zogenaamde land van Luxemburg behoren.

DE EERSTE DAG

Op 1 mei 1834 ondertekende Leopold I de wet die het sein opende voor het Belgisch spoorwegavontuur. « Op het grondgebied van het koninkrijk, bepaalde het grondartikel zal er een spoorwegnet worden aangelegd, met als middelpunt Mechelen, lopend, ten oosten, naar de grens van Pruisen via Leuven, Luik en Verviers; ten noorden, naar Antwerpen; ten westen naar Oostende, via Dendermonde, Gent en Brugge; ten zuiden, naar Brussel en de grenzen van Frankrijk ».

De eerste werken werden aangevat met een snelheid die getuigde van de buitengewone geestdrift waarmee het nieuwe vervoermiddel onthaald werd. Op 5 mei 1835 te 12.23 u. verliet de locomotief De Pijl met zeven chars a bancs - het station Groendreef kort daarop gevolgd door de Stephenson en de Olifant. De drie treinen legden de afstand af in ongeveer vijftig minuten, wat neerkwam op de vrij behoorlijke snelheid van vijftig kilometer per uur. Ongeveer een jaar later werd de lijn Mechelen - Antwerpen plechtig geopend, en valte men gelijktijdig de aanleg aan van de baanvakken Mechelen - Dendermonde, Mechelen - Leuven, Leuven - Tienen en Dendermonde - Gent. De lijnen Tienen - Borgworm, Borgworm - Ans, Gent - Brugge - Oostende en Gent - Kortrijk werden tussen 1836 en 1839 voor het verkeer opengesteld, die van Brussel naar Tubeke, van Tubeke naar Zinnik, van Zinnik naar Bergen van 's Gravenbrakel naar Manage en van Ans naar Luik tussen 1840 en 1842. Vanaf 1843, op het tijdstip dat het eerste monumentale Noordstation van Brussel opgericht werd, reikte het Belgische spoorwegnet tot Frankrijk via Quévrain en Moeskroen en tot Pruisen via Verviers.

EERSTE CONTACTEN MET DE ARDENNEN

Op dat ogenblik beschikte ons land over vijftien negenenvijftig kilometer spoorbanen - het noordelijk deel van het land of, juist gezegd, het deel gelegen ten noorden van de Sambre en Maasvallei, bezat reeds een stevig stel rails,

maar ten zuiden van die lijn viel er, behalve de lijn van de Vesder, geen spoorlijn te bespeuren. Er was zeker geen gebrek aan plannen, deels ingegeven door de koortsachtige drang om overal spoorwegen aan te leggen, deels ook en vooral door overwegingen van economische en sociale aard. Gelet op het stijgend aantal spoorreizigers, stond de Regering erop de bevolking uit het zuiden zo spoedig mogelijk van de weldaden van het spoor te laten profiteren, bewust van de enorme mogelijkheden van het spoor in het domein van de industrie, begreep ze het belang van de verbinding van Antwerpen en Luik met de steenkolenbassins en de staalindustrie van Henegouwen en na haar voltooiing van een verbinding van deze bassins met de industriële centra van Luxemburg, Lotharingen en Saarland, vervolgens met Mannheim en het grote handelsgebied van de Opper-Rijn.

De eerste treinen uit Luik bereikten Namen op 25 augustus 1851 en, het jaar daarop, Charleroi van waaruit ze, vanaf 6 november, konden doorrijden tot Jeumont. Bleef dan nog de uitvoering van de verbinding Brussel-Luxemburg, met haar verlengingen. Maar dat was wat anders.

Inderdaad, deze lijn welke de Ardennen moest doorkruisen, deed van meet af aan een aantal problemen rijzen. Een heuvelachtig gebied, sterke en talrijke hellingen, een moeilijk te bewerken en uiterst wisselvallig terrein - die moeilijkheden werden door de ingenieurs nog zodanig overdreven, dat men praktisch uitging van de idee dat het onmogelijk bleek een spoorweg aan te leggen van Luxemburg naar Namen zonder reusachtige werken uit te voeren en zonder enorme, ja zelfs onproductieve uitgaven. Daarbij diende men ook rekening te houden met de demografie van de streek en met de toestand van de bewoonde gebieden: twee factoren die uiteindelijk een kapitale rol zouden spelen, want de eerste profielen en de eerste tracés waren vooral aangelegd met de bekommernis de kostprijs per kilometer te drukken. Bovendien zouden de ontwerpers af en toe te kampen hebben met het boos opzet van de grootgrondbezitters die niet aanvaardden dat men, onder de dek-

mantel van de vooruitgang, hun landgoed zou verminken, zelfs al ging het hier om moerassige panden of rotsgronden. Soms waren de boeren wel bereid de spoorweg te duiden, op voorwaarde evenwel dat hij hun hoeven niet te dicht benaderde omdat de rook van de locomotieven hun varkens en broedsels zou kunnen vergiftigen. Daar de wet op de onteigeningen in die tijd zeer beperkt was, onteigeningen die overigens grote sommen vergden, kon men bezwaarlijk de hele streek aflopen, en mochten de bouwers zich in sommige gevallen al zeer gelukkig achten als ze een klaverveld mochten betreden.

In die omstandigheden diende men soms stations te bouwen op twee of drie kilometer van plaatsen die aldus geacht werden door een spoorweg bediend te zijn en wat nog betreurenswaardiger was, belangrijke gemeenten, en stadjes zoals Marche-en-Famenne en Neufchâteau, links te laten liggen.

Het was overigens een hele geschiedenis. Volgens de gedachtegang die het opstellen van de eerste plans voorafging, lag het vertrekpunt van de lijn Namen-Luxemburg te Yvoir, aangezien de verbinding van dat dorp met Namen opgedragen was aan de **Compagnie des chemins de fer de Liège à Namur**. Van uit Yvoir moest de Luxemburgse spoorweg naar Ciney lopen via het dal van de Bocq, vervolgens (verplicht) Rochefort, aandoen, en vandaar naar de omgeving van Recogne gaan en hierbij **zo goed mogelijk** het dal van de Lomme volgen. Dientengevolge zou de lijn Brussel - Luxemburg dus door twee maatschappijen gebouwd worden: de tweede, waarmee we verder nader kennis zullen maken, zou de **Grande Compagnie du Luxembourg**, zijn.

Men oordeelde evenwel dat dit traject, met een omweg via de Maasvallei uiteindelijk te lang zou worden, bovendien zou het baanvak Namen - Yvoir gemeenschappelijk moeten geëxploiteerd worden, wat een ander nadeel was. Om al die redenen werd een nieuwe ploeg ingenieurs belast met het bestuderen van een korter trace. Er werd toen beslist dat de lijn over Assesse, Ciney en Leignon zou lopen, wat een winst van tien kilometer betekende. Onbegrijpelijk was

evenwel dat men besliste ze ook Aye en Jemelle te laten aandoen, wat het traject met vijftien kilometer verlengde, terwijl Rochefort en Marthe-en-Famenne, beide op drie kilometer afstand van de spoorbaan, het, voorlopig althans, zonder treinen moesten stellen. Neufchâteau zou echter het stiefkind blijven.

En nochtans was Neufchâteau er bijna zeker van geweest de trein niet te missen. Indien het ten slotte toch verkeerd liep, was het zeker niet de schuld van Neufchâteau. Voor de laatste lijnsectie waren er inderdaad twee tracés ontworpen die beide vertrokken uit Serpont, een gehucht in beneden-Recogne. Het ene liep via Longlier of Neufchâteau en het dal van de Mellier, het andere ging via Recogne, Neuvillers naar het dal van de Vierre tot Les Bulles, aan de Semois en volgde vandaar, deze rivier tot aan haar oorsprong te Aarlen. Geen enkel plan werd ooit meer aangevochten dan het eerste: « Gelet op de hevige wind die op deze hoogte blaast, schreef een van de verslaggevers in de Senaat, mag men zich eraan verwachten dat er treinen op de bergkammen zullen worden opgehouden en dat in de winter bij sneeuwval de uitgravingen in een nacht versperd zullen zijn, waardoor de lijn wekenlang onbruikbaar zal zijn ». Daarbij voerden de voorstanders van het tweede tracé aan dat indien die lijn aangenomen werd, ze slechts op enkele kilometers van de leisteengroeven van Herbeumont zou passeren en dat ze, anderzijds, uitstekend geschikt was voor het aanleggen van een zijlijn naar Sedan en, meer zuidwaarts, van een andere naar het hart van het arrondissement Virton, met zijn rijke ertsgronden. In die argumentatie stak ontegensprekelijk veel goeds, maar toch kon ze de goedkeuring van de regering niet wegdragen. Uiteindelijk werd het eerste plan behouden, ten eerste omdat dit tracé korter was, vervolgens omdat het de belangrijke ijzergieterijen van Mellier en Rulles zou kunnen bedienen.

De inwoners van Neufchâteau zouden het dus zonder spoorlijn moeten stellen, en het is geen geheim dat de getroffen beslissing hen zeer erg griede. Ze lieten trouwens geen enkele gelegenheid voorbij gaan om zich hierover te beklagen. Zo komt het dat, onlangs nog, de geleerden Geubel en Gourdet er in hun levig werk **Histoire du Pays de Neufchâteau** de nadruk op leggen dat hun stad « de enige arrondissementshoofdplaats is in België die geen spoorwegstation bezit ». In feite zou de stad door deze frustratie fel benadeeld worden vermits het verstoken blijven van een spoorbaan binnen haar muren of in haar onmiddellijke nabijheid stellig, en dit gedurende lange tijd, haar opgang geremd heeft.

EEN ZONDERLINGE CONCURRENT

Het jaar 1846 is een mijlpaal in de geschiedenis van de spoorwegen. Inderdaad, tot dan toe had de Staat de spoorweglijnen gebouwd en ze ook zelf geëxploiteerd. Als gevolg van een plotse stijging van de vraag naar concessies zou hij die politiek wijzigen. Voortaan zal hij de exploitatie van de door hem als ondergeschikt beschouwde lijnen aan particulieren overlaten, terwijl hij de bouw van nieuwe lijnen zal toevertrouwen aan het grootkapitaal dat aldus uitgenodigd wordt om aan de ontwikkeling van het spoor mee te werken. Zo begon het tijdperk van de Engelse concessies. In 1840 kocht een Engelse compagnie van de **S.A. du Luxembourg** de rechten af op het kanaal van de Ourthe en die op het zoeken naar mijnen en steengroeven. Toen ze aldus meester geworden was van de aandelen van de falende maatschappij, slaagde ze er kort daarop in de concessie te bekomen van de spoorweg van Luxemburg. Ze werd verleend bij de wet van 18 juni 1846, volgens de bepalingen en voorwaarden vastgelegd in een voorlopige overeenkomst waarin het aanleggen voorgeschreven werd van een spoorlijn Brussel-Aarlen, met dien verstande dat « de genoemde

spoorweg twee zijlijnen moet hebben, de ene naar de Ourthe, de andere naar Bastenaken, en dat hij eventueel kon worden verlengd naar de grenzen van het Groothertogdom en van Frankrijk ».

Het loont wellicht de moeite hier even te spreken over dat Ourthekanaal, al ware het maar om te onderstrepen dat de waterweg en het spoor toen reeds concurrenten waren. Eigenlijk diende dat kanaal Luik te verbinden met de Rijn, en het ontwerp dateerde al van ver vóór de spoorwegen vermits koning Willem reeds in 1825 met het oog op de totstandkoming ervan benaderd werd.

Deze waterweg, welke een idee was van de Belgische ingenieur Remy de Puydt, zou geschikt zijn voor schepen van 60 ton en tweehonderd en drie sluisen hebben. Het tracé vertrok uit Wasserbillig, aan de samenvloeiing van Moezel en Sauer, volgde deze laatste stroomopwaarts

tot Bourscheid via Echternach en Diekirch, daarna de Wiltz tot Kautenbach, de Woltz tot Clervaux, vanwaar het de richting nam naar Hoffelt, Buret, Tavigny en Houffalize; daar volgde het dan de loop van de Ourthe. De plaats van de waterscheiding lag tussen Hoffelt en Buret, waar een kleine bergkam oprijst die de bekkens van Maas en Rijn scheidt en waardoor, voor de loop van het kanaal, een tunnel van 2528 meter diende te worden gegraven. Op 10 januari 1828 richtten de concessiehouders van de onderneming de S.A. du Luxembourg op, en het ruwwerk werd onmiddellijk aangevat. Maar de werken bleken veel meer te kosten dan voorzien was zodat de maatschappij haar vertrouwen kwijtraakte. Dan waren de gebeurtenissen van 1830, de nieuwe gouverneur die erg ingenomen was met het succes van het spoor in Engeland en blijk gaf van weinig interesse voor het kanaal. Ten einde raad gaf de S.A. du Luxembourg, in augustus 1831, de werken op.



ANEKDOTISCHE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORWEGEN IN HET LAND VAN LUXEMBURG

Vijftien jaar later zag België, in gemeen overleg met het Groothertogdom, definitief af van het graven van die beruchte waterweg. Ons land erkende nochtans het nut van het bevaarbaar maken van de Ourthe van Luik tot La Roche, en de minister van Openbare Werken liet het onderzoek hervatten.

Toen kwamen de Engelsen op de proppen. Ze brachten de kapitalen mee, een flegme dat hun zeer nuttig zou zijn en het prestige van Stephenson.

LA GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG

Het was dus de taak van een Britse compagnie, opvolgster van de SA du Luxembourg, om enerzijds, het bevaarbaar maken van de Ourthe te hervatten en anderzijds, een spoorweg aan te leggen van Brussel tot aan de grens van het Groothertogdom. Op 11 september 1846 werd de **Grande Compagnie du Luxembourg** gesticht die dadelijk haar werkplan opmaakte. Helaas, naar het voorbeeld van haar ongelukkige voorgangster zou de Grande Compagnie eveneens heel wat tegenslagen kennen. Geremd door de economische crisis van 1847, gedwaarsboemd door de Franse revolutie van 1848 en gedurende zekere tijd verstoken van kapitalen, zag ze zich herhaaldelijk verplicht de werken te verdagen.

De perikelen van de Grande Compagnie zouden trouwens tot ver over onze grenzen hun weerslag hebben, want de lijn Brussel-Aarlen was in feite slechts een deel van een reusachtige lijn waarvan een internationale commissie de aanleg van uit onze Antwerpse metropool ontworpen had. Zo werd er te Trier, in 1850, een memorandum uitgegeven waarin gewag werd gemaakt van de vertraging bij de bouw van de spoorweg van Luxemburg die door het land van Trier moet worden verlengd om Mannheim te bereiken en vandaar moet worden doorgetrokken naar Trieste en Indië. Uittreksels uit dit memorandum verschenen op de eerste pagina in de Belgische bladen en verwekten grote beroering onder het publiek.

Bleef de toon nog al kalm te Trier, dan was dat niet het geval voor Aarlen waar men gerechtigheid eiste voor Luxemburg, de enige Belgische provincie die nog geen spoorweg bezat. Een spoorweglijn in onze misdeelde streek en ze zal van de ene dag in de andere een gedaanteverwisseling ondergaan», stond er te lezen in het verslag van de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van 2 december 1850. En zijn pleidooi op het internationaal vlak verheffend, gaat het verslag verder: «Te midden van al dat getreuzel, van al die verdagingen, verliest men uit het oog wat er bij onze burens gebeurt. In Nederland wordt de Rijnvaart voortdurend verbeterd en gaat men de spoorwegen aansluiten op het Pruisische net. In Frankrijk wordt elk jaar een baanvak van de spoorlijn Le Havre-Straatsburg voor het verkeer opengesteld en, uiterlijk 1855, zal de oceaan verbonden zijn met de Boven-Rijn door een dubbele Franse spoorweglijn. Al die ondernemingen hebben vanzelfsprekend tot doel het monopolie te veroveren van de transatlantische handel met Duitsland en zijn gericht tegen Antwerpen dat niet meer zal opgewassen zijn tegen de concurrentie

als de huidige verkeerswegen niet veranderd of verbeterd worden.

Wanneer al de handel van het Duitse Rijnland, Zwitserland en Noord-Italië met de overzeese landen geconcentreerd zal zijn, ofwel te Le Havre ofwel te Rotterdam, of onder die twee havens zal worden verdeeld, zal men er dan pas aan gaan denken om Antwerpen en de Belgische handel te redden, zelfs ten koste van de grootste offers? De tijd van overleggen is voorbij; thans moet er gehandeld worden. Antwerpen moet absoluut rechtstreeks met Mannheim verbonden worden, dezelfde dag dat Le Havre Straatsburg zal bereiken.

In afwachting van de uitvoering van die verbinding welke in feite, praktisch nooit van eind tot eind geëxploiteerd werd, daar de lijn van Antwerpen naar de Boven-Rijn over Aarlen, Straatsburg en Bazel intussen nuttiger werd geacht, was de **Grande Compagnie** weer aan het werk gegaan. Van dan af zou de lijn Brussel-Aarlen vrij vlug vorderen. Op 12 augustus 1854 reden de eerste treinen tussen de hoofdstad en Terhulpen, op 9 juni 1855 bereikten ze Gemblours, op 10 september Rhisnes en op 14 april 1856, was Namen verbonden met Brussel.

Bovendien waren op dat ogenblik reeds andere werken aan de gang; het spoor begon reeds in de Ardennen door te dringen. In augustus 1854 waren de lanterfantiers uit Recogne en Libramont in de omgeving van de Serpont getuige van de eerste houwelslag voor het baanvak Grupont-Aarlen. De thermometer wees 33 aan, vertelt een ooggetuige, de mannen werkten met ontbloot bovenlijf, gekweld door de steken van vliegen en horzels. Er waren heel wat vreemdelingen onder hen.

We zegden het reeds vroeger dat de Ardennen met hun grillig reliëf de bouwers heel wat narigheden bezorgden. Houwen in de rotsen, zich een weg banen door wouden en moerassen, en dat me de middelen waarover men toen beschikte, was beslist geen sinecure. Vanzelfsprekend vorderden de werken dan ook slechts traagzaam. En ook, hier zoals elders, waren er flauwe grappenmakers die er behagen in schieden de rails los te schroeven, de dwarsliggers in brand te steken, eetzakjes en gereedschap te ontvreemden, bij zover dat heel wat werklieden het veiliger achtten de compagnie in de steek te laten. Gelukkig waren er nog anderen, zij die bezield waren met het heilige vuur of die gewoonweg hun neus ophaalden voor het gespuis. En toen de spoorleggers eindelijk uitmondten in een brede bedding waardoor een beekje kronkelde, ontwaarden ze een groot dorp dat beheerst werd door een op een heuvel gebouwde kerk.

De spoorleggers hadden de **Schoppach** bereikt. De mooie tempel die ze ontdekten, omringd door vestingwerken en kornoeljebomen, was de St-Donatuskerk, en het onooglijke modderbeekje waarover ze een brug zouden slaan, was de Semois. De hoofdstad van de negende Belgische provincie, die welke ten tijde van de Romeinen een van de grootste kruispunten was uit het noorden van het Rijk, Aarlen, het Arles uit het noorden, deed eindelijk haar intrede in de geschiedenis van de spoorwegen.

Alles wel beschouwd had het bouwen van de lijn Namen - Aarlen iets meer gevegd dan drie jaar, wat niet zo slechts is wanneer men denkt aan de omvang van deze moeilijke verbinding van honderd zeventig kilometer, en ook aan de financiële moeilijkheden waarmee de maatschappij onophoudelijk af te rekenen had. Het baanvak Namen - Ciney werd plechtig in gebruik genomen op 15 mei 1858. Ciney - Grupont op 15 juli en Grupont - Aarlen op 27 oktober. Zes maanden later verbond het baanvak Aarlen - Sterpenich de grote Belgische lijn met de lijnen van het pas gestichte net **Guillaume-Luxembourg**.

De streek ten zuiden van de verkeersader Samber-Maas beschikte nu over een belangrijk verkeersmiddel, en te oordelen naar de spoorwegstatistiek was de plaatselijke bevolking er dadelijk voor gewonnen.

Voortaan kon de boer uit Habay die drie mijl verder zijn kippen ging kopen op de markt te Aarlen, zeggen: «Over twintig minuten zijn we er». Voor hem hadden de postwagens en diligences uitgediend.

Tot slot nog een woord over de geschiedenis van deze lijn. In 1854 had de compagnie **Nord français** de spoorweglijnen Luik - Namen en Erquennes - Charleroi gepacht en acht jaar later verkreeg ze de toelating voor het bouwen en exploiteren van de lijn Namen naar de grens, via Dinant. In dezelfde gedachtegang stelde de **Compagnie de l'Est**, in december 1868, aan de **Grande Compagnie du Luxembourg** de afkoop voor van de lijn Brussel-Aarlen. Daar de Belgische Staat vreesde dat de nationalisatie van het net zou worden ondermijnd, reageerde hij onmiddellijk. De 23e februari van het volgende jaar werd er een wet gestemd waarbij de spoorwegmaatschappijen verbod kregen spoorlijnen die zij in concessie hadden gekregen, af te staan zonder goedkeuring van de Regering. De Belgische Staat die in 1870 nog slechts 869 kilometer spoorlijnen exploiteerde, besliste wettelijk de geconcessioneerde lijnen stelselmatig terug te kopen. Die terugkoop, welke onder meer het einde van de Nord beige betekende, geschiedde in etappes en op lange termijn, daar bepaalde concessies zoals die van de lijn Chimay - Mariembourg, slechts in 1948 vervielen. De lijn naar Luxemburg zou een van de eerste zijn die aan de beurt kwam. Ingevolge een overeenkomst tussen de **Grande Compagnie** en de Regering hernam deze laatste op 31 januari 1873 haar rechten op de genoemde maatschappij; een beslissing die «evenzeer goed voor de spoorweg als voor de mijnconcessies en die van het kanaal van de Ourthe».

ALLE WEGEN DOORKRUISEN DE ARDENNEN

Maar terwijl de piekhouwelen in de laatste doordrongen en de lange spoorweggruggegraat van de Ardennen langzamerhand gestalte kreeg, werden er nieuwe lijnen getekend, nieuwe plannen opgemaakt. Vanzelfsprekend ging de aandacht op de eerste plaats naar Athus, het enige ertscentrum van Belgisch Luxemburg, dat noodzakelijk verbonden diende te worden met Aarlen en Virton, vervolgens met het net **Est français**, via Longwy. Noodzakelijk bleek eveneens het

traject Aarlen naar de Maas met een tweede spoorlijn uit te rueten, enerzijds, om dorpen en steden van de Gaume met de zuidelijke Ardennen te verbinden, anderzijds, omdat de tweede lijn, die met aandacht werd geëist door de industriëlen uit Henegouwen, Lotharingen en het Groothertogdom, onontbeerlijk bleek voor de economie van het land. Zo kwam het dat, in 1860, toen de lijn Luxemburg - Trier via Wasserbillig werd ingewijd en de **Compagnie de l'Est** de laatste hand legde aan de lijn Parijs - Longwy, er een definitief akkoord ondertekend werd tussen de Belgische Staat en de **Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut**, waarbij laatstgenoemde, die de **Grande Compagnie du Luxembourg** verdrong, zich er toe verbond een lijn te bouwen van Athus naar Longwy en een andere van Aarlen naar Athus, deze laatste diende doorgetrokken te worden tot Dinant via Bertrix en Houyet. De constructie van de bepaalde verkeersweg Athus-Maas, die door meer dan een miljoen directe erfs- en kolenreinen zou worden bereiden, was hiermee officieel aanvaard.

In die tijd werden tal van projecten opgemaakt, maar niet alle werden in aanmerking genomen. Hoger in deze tekst hadden we het over een voorstel om het laatste vak van de lijn naar Luxemburg te verbinden met een zijlijn in de richting van Sedan. Gaande over Francheval en Mes-

sincourt-Messempre in Frankrijk, en verder over Florenville en Izet, zou deze lijn, welke te Les Bulles zou eindigen, een rechtatreekse verbinding hebben tot stand gebracht tussen Aarlen en Sedan en vandaar naar Parijs. Bovendien, zo onderstreepte het verslag aan de Belgische minister van Openbare Werken, zou deze weg de steenkoolbakkens van de provincie Luik aangesloten hebben op de industriecentra van de Chiers en de Boven-Maas. Het verslag kwam te Brussel toe op 3 maart 1846, maar op dat ogenblik was er al beslist dat de lijn naar Luxemburg door het dal van de Meiller zou lopen. Het ontwerp van de verbinding met Sedan ten zuiden van die lijn verloor hierna een van zijn voornaamste troeven en werd opgegeven.

Tijdelijk althans, want in 1860 werd een ander ontwerp van internationale lijn ingediend, die ditmaal Sedan moest verbinden met Libramont, van waaruit ze de hele Ardennen zou doorkruisen in noordelijke richting om Pruisen te bereiken. Daar de Belgische en Franse regeringen deze weg beschouwden als een doeltreffend middel voor de ontwikkeling van de door-kruiste streken, werd de concessie in 1864 verleend. Het meermaals gewijzigde tracé liep ten slotte over Gevonne, Bouillon, Bertrix, Libramont, Bastenaken, Vielsalm en Saint-Vith; te Bastogne zouden er twee zijlijnen komen: een naar Wiltz en een naar Hermeton-sur-Meuse.

Verachtillende factoren zouden in het nadeel spelen van dit interessante ontwerp dat stilaan vastliep. Toen Napoleon III voor Sedan kapitulceerde, werd Pruisen de boeman van Frankrijk en vond men niemand meer om het plan waar uit de mappen te halen.

Een ander ontwerp, dat nauwelijks het daglicht zag, dateert van 1863. Het ging erom een nieuwe verbinding van Brussel met de Rijn tot stand te brengen door middel van een verkeersweg gaande via Waver, Eghezée, Hoei en Vielsalm, vanwaar hij verder zou doorlopen door de Eifel en de Hunstuck tot Mainz en Frankfurt. Zoals men ziet was er toen vaak sprake van Vielsalm en hebben de inwoners van die stad onbetwistbaar hooggespannen verwachtingen gekoesterd. Maar hun verwachtingen waren ijdel. Ofschoon het aanleggen van een dergelijke lijn door heel wat gemeente- en provincieraadsleden werd aangeprezen, werd het ontwerp door de Belgische regering verworpen.

Alle wegen zouden dus niet door Vielsalm passeren, maar alle, of althans een groot aantal zouden de Ardennen doorkruisen. Het was een werk van lange adem.

R. GILLARD

(wordt voortgezet)

