

Anekdotische geschiedenis van de spoorwegen in het land van Luxemburg

DE BUURTSPOORWEGEN

Laten we thans teruggaan in het verleden, die heroïsche tijd waarin de laatste baanvakken van de hoofdlijn Athus - Maas en de laatste grote verbindingen van het net uitgevoerd werden.

Terwijl de reusachtige tempel zijn voltooiing naderde, terwijl van Oost naar West, van Noord naar Zuid, de reizigers- en goederentreinen door vlakke en golvende landschappen reden, tekenden zich reeds de grote lijnen af van een andere onderneming die het hele land zou bestrijken, die de vele lijnen van haar verbazingwekkend mechanisme zou verbreiden. Men is vaak geneigd de zending van de buurtspoorwegen te miskennen. Daaraan mocht hier wellicht herinnerd worden.

Op 28 mei 1884 vaardigde Leopold II een wet uit houdende oprichting van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Het was de tijd van de euforie toen men, bij wijze op hoogdravende toon, de prestaties van de stoomlocomotief ophemelde. « De stoom, schreef de h. Biart, verslaggever van de Regering voor het onderzoek van de buurtspoorweglijnen, is de ziel van de handel en de industrie. Hij regelt de koers van de beurs, oefent druk uit op het kredietwezen en stelt het de wet, draagt bij tot de sociale en economische toestand van de verschillende landen en bezorgt de volkeren die er op verstandige en scherpzinnige wijze gebruik van maken, welstand, voorspoed, grootheid, triomf. »

De buurtspoorwegen die op de wegbermen mochten worden aangelegd, zouden hun bouwers bij hun aanleg uiteraard niet dezelfde moeilijkheden bezorgen als hun illustere voorgangers. Geen sprake meer van tunnels of viaducten; ternauwernood diende men af en toe een paar rotsen te doorboren of enkele aarden taluds weg te ruimen. Men volgde gewoon de loop van de wegen, van de rivieren, de grillen van de geografische ligging. Bovendien was het nieuwe geheel voorzien voor een lichter materieel dat overigens op rails reed met een geringere spoorbreedte zodat de infrastructuur heel wat onbelangrijker en derhalve ook minder kostbaar was.

Meteen begrijpt men waarom die secundaire spoorwegen zich zo snel ontwikkeld hebben. In 1890, het vijfde exploitatiejaar, telde het net van de buurtspoorwegen 753 kilometer lijnen; in 1895 benaderde het de 1 300, en bij het begin van onze eeuw bedroeg het nagenoeg 2 000 kilometer. Toen beide over ongeveer een evenwaardig net beschikten, was het zo dat de grote spoorweg ongeveer vijftien jaar op zijn voltooiing had moeten wachten terwijl de buurtspoorwegen er nog geen dertig jaar voor nodig hadden.

Wartoe zouden nu de buurtspoorwegen dienen? In de vorige bladzijden hebben we de talloze moeilijkheden beschreven waarmee het spoor te kampen had, en bijgevolg ook de onmogelijkheid waarin het zich bevond om een ideaal net tot stand te brengen. In 't algemeen belang, diende men dan ook een oplossing voor het probleem te vinden: de buurtspoorwegen zouden hiervoor zorgen. « De buurtspoorwegen, schreef de h. le Hardy de Beaulieu op 22 januari 1884, hebben vooral tot taak de communicatie te bevorderen tussen steden en dorpen die thans alleen maar door aarde- of straatwegen verbonden zijn, m.a.w. de bevoorradingsmiddelen van de grote centra te verhogen en de produkten van het platteland te valoriseren ». De h. Biart, van zijn kant, die wel eens sentimenteel kon doen, legde de nadruk op de dramatische toestand van de Belgische landbouw, o.m. in de provincie Luxemburg. « Bestaat er wel enige reden om de bewoners uit de dorpen van die provincie in de vergetelheid en in de afzondering te laten? vroeg hij in de Senaat. Voor mij dient er slechts een doel te worden nagestreefd: die ongelukkige bevolking uit de nood en de ellende redden ». Die pathetische oproep ten gunste van Luxemburg zou gehoor vinden. In het besluit van 27 maart 1886 betreffende de concessies van lijnen, kwamen drie baanvakken voor met voorrang van aanleg, waaronder twee in het zuiden van het land: Poix-Saint-Hubert en Melreux-La Roche. Ze werden in 1887 voor het verkeer opengesteld.

Van dan af, en tot kort voor de wereldoorlog, zou er haast geen jaar voorbijgaan zonder dat het bestaande net met een nieuwe lijn verrijkt werd. Bourcy-Houffalize werd plechtig geopend op 14.7.1889, Paliseul-Bouillon op 12.10.1890, Aarlen-Ethe op 1.8.1892, Marloie-Bande op 15.12.1900, Bande-Champlon op 8.6.1901, Champlon-Amberloup op 21.9.1901, Amberloup-Tillet op 25.7.1902, Marche-Marloie op 15.3.1903, Tillet-Bastenaken op 25.7.1903.

Ondertussen werd in 1894, het jaar waarin de NMVB tussen Brussel-Rouppellein en de Kleine Hut haar eerste geëlektrificeerde lijn in gebruik nam, het baanvak Grupont-Wellin voor het verkeer opengesteld. Van hetzelfde tijdstip dateert ook de bouw van de lijnen Poix-Libin (15.2.1903), Libin-Maissin (10.5.1903), Maissin-Paliseul (1.10.1903), Vielsalm-Lierneux (23.10.1904), Bastenaken-Martelange (11.1.1906), Etalle-Bellefontaine (1.2.1908), Aarlen-Nobressart (1.2.1910), Libramont-Amberloup (9.7.1910), Nobressart-Martelange en Marbehan-Jamoigne (1.6.1911). Van dorp tot dorp, van gehucht tot gehucht werden de mazen van het net al maar dichter.

Eén stad, met daarachter een gewest, waren niet tevreden met hun lot: Bouillon, dat de hoop op een grote internationale lijn had zien verzwinden, en de bevolking van de Middel-Semois, die de enkele kilometers sporen welke

Anekdotische geschiedenis van de spoorwegen in het land van Luxemburg

men hun had toegemeten, onvoldoende achtten. De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen schonk de aanvragers voldoening door het aanleggen van drie nieuwe lijnen die bovendien, na een met de buurtspoorwegen van Frankrijk afgesloten akkoord, in dat land verlengd zouden worden : de lijn van Bouillon naar Pussemagne, en vandaar naar Charleville, die in 1910 voor het verkeer werd opengesteld, die van Vresse naar Bohan, en vandaar naar Monthermé, die plechtig geopend werd in 1911, en die van Bouillon naar Sedan, welke in 1912 voltooid werd. Op dat ogenblik exploiteerde de NMVB een net met stoomtractie van 3317 km en een met elektrische tractie van 242 km, in totaal 3559 km.

Zoals de grote spoorwegen, wisten de buurtspoorwegen hun taak nauwgezet te vervullen. Aangezien ze minder gebonden waren aan het reliëf, konden deze laatste natuurlijk met groter gemak vrij overal doordringen : het lijntje van Gedinne naar Vresse, via buitengewoon steile paadjes, is daarvan een sprekend bewijs. Kortom, verre van een concurrent te zijn, ontpopten de Buurtspoorwegen zich integendeel als een onontbeerlijk complement. Er dient overigens te worden aangestipt dat al de buurtlijnen die uit een station vertrokken of aldaar eindigden, nauw verbonden waren met de grote spoorweg. Samen hebben ze een zelfde geschiedenis, een geschiedenis die getuigt van een reusachtig werk dat volbracht werd. In 1934, precies vijftig jaar na het uitvaardigen van de wet waarbij de NMVB werd opgericht en honderd jaar na de ondertekening van de wet die machtiging verleent voor de grote spoorwegen, bezat ons land, stadstrams inbegrepen, 9.900 kilometer spoorbanen met normale of metrieke spoorwijdte. Daarmee bekleedde het de dertiende plaats in Europa op het stuk van de absolute lengte en de eerste plaats op wereldniveau wat de dichtheid van het net betrof, die toen 32,450 km per honderd vierkante kilometer bedroeg. Het aandeel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in dat cijfer beliep 15,530 km.

ECONOMISCHE ASPECTEN

Twee buitengewone gebeurtenissen, met een tussenuimte van nagenoeg tweeduizend jaar, de aanleg van de Romeinse heirbanen en de oprichting van de spoorwegen, verwekten een radicale ommekeer in de levensvoorwaarden van onze Westerse wereld, en zulks niet alleen door het produktief maken van bossen en braakgronden, maar ook door het vergemakkelijken van de contacten tussen gewesten en landen. Bovendien zou het spoor, zoals Emile Mérenne in een interessant essay over de Spoorwegen ten zuiden van de lijn Samber-Maas aanstipte, het traditionele industriële leven onderste boven keren door de ontluiking van talrijke industrieën te bewerkstelligen, en terzelfder tijd de expansie in de hand te werken van de gewesten waarvan de industrie steunde op de kolen- en ijzerertsont-

ginning. Zijn opgang had evenwel niet overal dezelfde gevolgen, daar elk gewest reageerde volgens zijn mogelijkheden, maar overal waar het werd aangelegd, zag men iets veranderen. En dat iets was reeds een mirakel : « Op de traagheid, volgde de snelheid, schreef Pierre Dauzet ; op de versnippering, de kracht ; op de eeuwenoude stagnatie, de ruk naar de toekomst ».

In onderhavig hoofdstuk gaan we beknopt de rol onderzoeken die het spoor in de economie van het land van Luxemburg, en meer bepaald in de Ardennen heeft gespeeld. Maar laten wij vooraf, om het probleem beter te situeren, de toestand van het gewest bekijken op 't ogenblik van de vestiging van de spoorwegen.

In feite leefde dat Luxemburg dat door het Verdrag van Londen officieel en voor goed in tweeën werd gesneden, en zulks terwijl de provincie meer dan ooit behoefte aan eenheid en steun had, in vrij erbarmelijke omstandigheden. Zo de ijzergieterijen « Les Epioux », samen met de ernaast gelegen Forge Roussel in 1851 nog tweehonderd arbeiders tewerkstelden, dan toch werd er nog slechts in de verleden tijd gesproken over die van Rulles en Mellier ; van hun kant hadden die van la Trapperie al lang hun poorten gesloten. Tijdens dezelfde periode werden eveneens de leisteengroeven van Orgeo, Herbeumont, Cugnon, Alle-sur-Semois, van de Géripont, van Buzenol en Vielsalm door het noodlot achtervolgd. Ze hadden af te rekenen met een scherpe concurrentie, doch ook met tal van ongelukkige omstandigheden : « Tijdens de drie jaar die de Revolutie voorafgingen, schreef de h. Pierlot-Gérard uit Bertrix in 1849, bedroeg onze gezamenlijke verkoop van leien naar mijn schatting tweeëntwintig miljoen stuks. Sedert de deling van de provincie en de wet die een dakbedekking in stro voorschreef, is die verkoop beperkt tot twaalf miljoen ». Er is een tijd geweest dat de streek trots kon gaan op bossen, haar onmetelijk, prachtig woud kon roemen, maar sedertdien hebben de kolenbranders talloze vernielingen aangericht, heeft de zuivering van de bosgronden de toestand nog verergerd zodat de Ardennen, omstreeks 1830, niet minder dan honderdvijftig duizend hectare braakgronden bestreken. Voorzeker hadden ze nog hun velden, hun weiden en hun uitgestrekte graslanden, maar welk nut konden ze halen uit een terrein dat schier uitgemergeld was ? Men had het moeten verbeteren, er duizenden ton meststoffen en kalk over uitstorten, maar tegen de tarieven die de vrachtrijders aanrekenen, waren weinig landbouwers bij machte zich de nochtans zo nodige stoffen aan te schaffen. Opgescheept met een grotendeels arme grond, beroofd van zijn woud en zijn kleine industrieën, gescheiden bovendien van de grote centra door dertig of veertig mijl slechte wegen, wegen belast met tolgeden die des te zwaarder wogen daar de bergachtige aard van het land het vervoer nog lastiger

en kostbaarder maakte, zo was het gesteld met dat Luxemburg, met zijn meer dan tienduizend behoeftigen, op het ogenblik dat de spoorwegen er hun intrede deden. Een Luxemburg dat overigens naar alle windstreken uitzwermd, naar Brussel, naar Frankrijk, naar Nederland, naar Brazilië, naar de Verenigde Staten waar honderden gezinnen, meestal herkomstig uit de streek van de Semois, zich in de Staat Dakota gingen vestigen. In dat opzicht spreken de cijfers voor zichzelf. Van 1800 tot 1880 verloren veertig Ardense dorpen 23 % van hun bevolking, drieëndertig verloren een derde en zeventien werden bijna gehalveerd. In de loop van dezelfde periode verminderde het aantal inwoners van Belgisch Luxemburg met twaalf duizend en dat van het Groothertogdom met achtduizend.

Toen kwam het spoor, en naarmate zijn rijk zich uitbreidde, werd het ontvolgingsproces gestremd en viel er op vele plaatsen weldra een kentering ten goede te bespeuren. De spoorwegmachine verschaftte immers heel wat werkgelegenheid. Eerst werden er stations opgetrokken, daarna herstellingswerkplaatsen voor locomotieven; vervolgens rezen er in de omgeving van de stations hotels op voor handelsreizigers, winkels en opslagplaatsen voor meststoffen en kolen, aardappelen en veevoeders. Kortom, een menigte nieuwe activiteiten die in de nabijheid van het spoor hun natuurlijk milieu hadden gevonden, enkel en alleen omdat het spoor er zich gevestigd had, bezorgden de bevolking nieuwe levenskansen.

Maar dat waren niet de enige gelukkige gevolgen van de spoorwegen. Zodra de lijn van de Grand-Luxembourg voltooid was, ontstond er een belangrijk vervoer van kalk tussen Jemelle en de stations Libramont et Longlier, waar hij gelost werd om, enerzijds, de heiden uit de omgeving te ontginnen en, anderzijds, de reeds bebouwde gronden te verrijken. Uitgerust met doeltreffende vervoermiddelen en daardoor bevrijd van de wurgende concurrentie, kenden de besteengroeven van de Semois een nieuwe bloei die hun jaarlijkse produktie van leien, omstreeks 1880, tot bijna vijftig miljoen stuks deed stijgen. De spoorwegen hebben ongetwijfeld in hoge mate bijgedragen tot de ontwikkeling van de zand- en bouwsteengroeven, alsmede tot de rationelere exploitatie van het Ardense woud en, onrechtstreeks, tot die van de leerlooierijen en zagerijen. Het lijkt in dat verband belangrijk erop te wijzen dat de meeste thans nog in werking zijnde zagerijen nog dateren van het tijdstip van de bouw van de spoorwegen, in de nabijheid waarvan ze doorgaans gevestigd werden. Hier vinden we dus hetzelfde localiseringsverschijnsel terug dat geleid heeft tot de oprichting van hotels en winkels in de omtrek van de stations.

Als scheppend element en krachtig expansiemiddel zou het spoor zijn enorme mogelijkheden kunnen bewijzen in de staalnijverheid en het vervoer van erts. Het bewees zulks te Luik, te Charleroi en in Frans-Lotharingen; het bewees het eveneens in Luxemburg. Terwijl zijn voorvaderlijke ijzersmelterijen teloor waren gegaan, had dit gewest zijn kleine industrieën van Athus en van de Alzette kunnen redden. Benevens dat bezit had het nog een andere troef in handen: zijn uitzonderlijk gunstige geografische ligging, in 't midden van een driehoek waarvan de hoeken samenvielen met de drie voorname kolen- en ijzercentra waarover we het hierboven hadden, en die er een verplicht doorvoerland van maakten. Eigenlijk zou het spoor er

twee lijnen vestigen: een over Marloie, Libramont en Stockem, de andere over Dinant, Bertrix en Virton, twee spoorwegen die samen weldra bijna de helft van het verkeer tussen Maas en Rijn voor hun rekening zouden nemen. Omstreeks 1850 werden er via Luxemburg 227 000 ton ijzererts ingevoerd, herkomstig uit Lotharingen en het Groothertogdom. Op hetzelfde tijdstip bedroeg het vervoer van vaste brandstoffen in de streek 550 000 ton en in 1875 steeg het tot bijna 900 000; in dat cijfer is het transitovervoer van 700 000 ton kolen en 300 000 ton cokes niet begrepen. In 1865, zeven jaar na de openstelling van de Grand-Luxembourg, werden over deze verkeersweg 5 700 ton metaalprodukten vervoerd die vertrokken uit de stations van La Sambre en, over dezelfde weg, 3 000 ton die aldaar toekwamen. Deze cijfers liggen natuurlijk merkkelijk lager dan die van het huidige jaarlijks goederenvervoer, wat evenwel niet wegneemt dat die eerste verzendingen door het spoor kenschetsend zijn voor de trend die zich aftekende en die sedertdien onverminderd zou toenemen.

« Geef ons een spoorweg, schreef op 31 augustus 1849 de h. Gérardi, voorzitter van de landbouwersvereniging van het kanton Virton, en uit de beukenoten die we kweken zullen we een heerlijke olie persen die heel België zal doorreizen met een merkbaar voordeel voor de Regering ». 'n Reuzemop? Die rechtschappen voorzitter had zijn berekeningen vrij goed gemaakt, en het kwam hem voor dat de spoorweg niet alleen een snel en doeltreffend, doch tevens een zeer voordelig vervoermiddel was. Mogen we nog enkele cijfers citeren? Gegeven, in de eerste veronderstelling, een verzending met de traditionele middelen en, in de tweede, een vervoer per spoor, dan bedroegen de vervoerkosten van een ton steenkool van Charleroi naar Longwy respectievelijk 43,50 fr. en 13,05 fr.; die voor een ton graangewassen, van Namen naar Aarlen, 30 fr. en 8,80 fr.; die van een kubieke meter hout van grote afmetingen, van Libramont naar Brussel, 45 fr. en 15,25 fr.; die van duizend leien, van Libramont naar Namen, 9,50 fr. en 3,15 fr. Wat de reizigers betreft, wel die dienden de vervoerders van graan of van leien beslist niet te benijden. Voor het traject Aarlen-Namen betaalde men per postkoets: 19,25 fr. in coupé-klasse en 16,50 fr. in imperiaal-klasse; per diligence: 17 fr. in coupé-klasse en 15 fr. in imperiaal-klasse; per spoor: 8,80 fr. in 1ste klasse, 7 fr. in 2e klasse en 4,40 fr. in 3e klasse. Een ander en niet te onderschatten voordeel was dat men veertien tot zestien uur nodig had om per postkoets of per diligence van Aarlen naar de Maas te reizen terwijl onze spoorwegwagens er nog geen zes uur over deden.

Ja, er was iets veranderd in Luxemburg. Daar waar vroeger netels groeiden, stonden er thans gebouwen. Daar waar de industrieën waren blijven voortbestaan, kenden ze een nieuwe bloei. Er ontstonden stationsgehuchten, dorpen werden groter. Athus, Aubange, Messancy, Petange, Differdange, Esch-sur-Alzette verdubbelden praktisch hun bevolking in honderd jaar. De spoorwegen keerden de aardrijkskunde, de demografie, de plaatsnaamkunde onderste boven. Maar dit luidt dan een nieuw hoofdstuk in...

(wordt voortgezet)

Roger Gillard