

Anekdotische geschiedenis van de spoorwegen in het land van Luxemburg

GEOGRAFISCHE EN SOCIALE ASPECTEN

Evenals ze, op het ogenblik van hun aanleg, rekening hebben moeten houden met bepaalde factoren van economische aard en, eens aangelegd, een rol hebben gespeeld in de economie van de doorlopen streken, zo hebben de spoorwegen ook gedeeltelijk de fysische elementen ondergaan. Eenmaal aldus beïnvloed, zijn ze op hun beurt invloed gaan uitoefenen en hebben ze op de aardrijkskunde en op het menselijk en sociaal milieu een onuitwisbare stempel gedrukt. Die elementen welke vaak het tracé van de lijnen bepaalden, werden in de loop van onderhavig essay ontleed. We hebben gezien welke inspanningen de grote spoorweg deed om zich een weg door de Ardennen te banen, zijn betrachting om in de mate van het mogelijke de valleien te volgen, om de belangen van de bewoonde plaatsen te behartigen. Thans dienen we nog de invloed van het spoor te onderzoeken op het fysische milieu, dus op de evolutie van de bevolking en, terloops, op de toponymie van de betrokken plaatsen.

Die invloed was verstrekkend en bovendien algemeen. Maar sommige plaatsen ondergingen hem meer dan andere, zoals bijvoorbeeld de streken met een geringe bevolkingsdichtheid, waar de afstand tussen het station en de bewoonde kom soms aanzienlijk was. Dat was namelijk het geval voor Luxemburg. Een van de rechtstreekse gevolgen van de invoering van de spoorwegen ten zuiden van de vallei Samber-Maas, vernemen we nog van Emile Mérenne, is dat 76,6 % van de gemeenten met een station, hun bevolkingsaantal zagen toenemen ten opzichte van de toestand van honderd jaar te voren, terwijl 65,4 % van de gemeenten die geen station hadden, een algemene ontvolking meemaakten. Globaal genomen zijn de plaatsen waar de bevolking gestadig toeneemt, gemeenten met een station. In de gemeenten welke niet door het spoor aangedaan worden, is de evolutie van de bevolking doorgaans afhankelijk van de afstand tussen de gemeente en de spoorlijn. Zo heeft men vastgesteld dat, terwijl het aantal inwoners binnen een zone van minder dan vijf kilometer van de spoorwegen steeg, er daarentegen bijna overal een daling van het bevolkingscijfer geboekt werd in de dorpen die buiten die zone gelegen waren. M.a.w. het verstoken zijn van een spoorweg is nefast gebleken voor heel wat plaatsen, daar deze laatste verder ontvolkt raakten wegens de afstand die ze van de arbeidsplaatsen scheidde en de ontoereikendheid van de verkeersmiddelen. Zulks gebeurde o.m. op de hellingen van de Semois, langs de Franse grens en op de hoogvlakten van de Ardennen, waar eertijds welvarende gemeenten geleidelijk tot enkele honderden inwoners slonken. Ten slotte, besluit Emile Mérenne, is het duidelijk dat het spoor heeft bijgedragen tot een belangrijke bevolkingsevolutie. Ongetwijfeld ligt het spoor niet altijd aan de basis van de demografische expansie van de gewesten die het bedient, maar het was ontegenspre-



Anekdotische geschiedenis van de spoorwegen in het land van Luxemburg

kelijk een van de krachtigste bewerkers ervan. Soms zelfs, en dat feit lijkt ons uiterst belangrijk, was het de enige bewerker van de ontwikkeling. Want indien het aantal inwoners van bepaalde plaatsen die geen enkel gunstig element konden doen gelden — zelfs niet dat van een aanzienlijke bevolking — desondanks is toegenomen, is dat enkel te wijten aan het feit dat ze bijzonder goed bediend werden.

Laten we nu nagaan hoe en met welke middelen het spoor erin slaagde die bevolkingsevoluties te verwezenlijken.

Vooreerst dank zij de kruispunten, die bijzonder goed bediende plaatsen waarover we het zo even hadden, en die soms onder de rook lagen van gehuchten zonder enige betekenis. Marbehan en Kautenbach, om er maar twee te noemen, zijn daarvan twee typische voorbeelden. In andere gewesten werd het samenlopen van lijnen uitgevoerd in de nabijheid van steengroeven of van wegenknooppunten, en de ontwikkeling van de bediende plaatsen werd hierdoor nog verhaast. Dit was het geval voor Jemelle dat door de natuur rijkelijk begiftigd werd met goede kalksteen en bovendien door het spoor nog bedacht werd met een herstellingswerkplaats voor locomotieven. Hetzelfde deed zich voor met Libramont, gelegen op minder dan een mijl van het wegenknooppunt Recogne. Toen de werken van de Serpont aanvingen, telde Libramont, op dat ogenblik een gehucht van de gemeente Saint-Pierre, amper tweehonderd inwoners. Vijftig jaar later waren het er duizend. Thans is het een mooi stadje geworden met belangrijke administratieve gebouwen, dat gezwind naar de drieduizend zielen gaat.

De herstellingswerkplaatsen voor locomotieven, die steeds daar worden opgericht waar spoorlijnen samenlopen, zouden overigens heel wat Luxemburgse plaatsen begunstigen. Gouvy, Virton-Saint-Mard en Bertrix hebben zich op grond van deze gelukkige combinatie ontwikkeld. Die dorpen breiden zich nu nog steeds uit. De twee laatste tellen bijna vijfduizend inwoners en het aantal in hun station uitgereikte biljetten stijgt eveneens.

Indien veel plaatsen hun ontwikkeling aan de spoorweg danken, dan zijn er, daarentegen, andere die door hem, en door hem alleen, ontstaan zijn. Zo zijn daar Trois-Ponts, gesproten uit een spoorwegknooppunt en een herstellingswerkplaats voor locomotieven, en Poix-Saint-Hubert, ontstaan in volle woud uit een halte, in de omgeving van een provincie-handelsstad.

Die veranderingen in de aardrijkskunde van de door de spoorweg bediende gewesten zal dus heel wat uiteenlopende facetten hebben vertoond. Er zijn er nog andere. Zoals we gezien hebben, had de grote spoorweg niet altijd de plaatsen die hij moest bedienen, kunnen benaderen zoals hij het wenste. Het onmiddellijke en, overigens, logische resultaat, was een soort onverschilligheid van de betrokken gemeenten voor het spoorwegvervoer. Maar het afgelegen station was een bron van leven. Mensen kwamen er zich vestigen en zo ontstonden de stationswijken. Sommige, zoals te Virton en Bertrix, werden even belangrijk als het dorp; andere, zoals te Gedinne, Paliseul, Graide, Florenville, groeiden praktisch uit tot eilandjes of nieuwe gehuchten met een eigen bestaan, een eigen mentaliteit en werden sedertdien als Gedinne-Gare, Paliseul-Gare en dies meer in de officiële documenten opgenomen. Elders, zoals te Neufchâteau, was het de stad zonder station die uiteindelijk het nabijgelegen station inpalmdde, en

het zelf verplichtte haar naam aan de zijne te koppelen, derwijze dat thans iedereen de spoorwegbenaming Longlier-Neufchâteau heel gewoon vindt.

Ook in de evolutie van de plaatsnamen zou het aandeel van de spoorwegen zich in heel wat domeinen manifesteren. Getuigen daarvan zijn o.m. de avenue de la Gare, waarlangs Neufchâteau zich in de richting van Longlier uitbreidde, de rue de la Gare die door Fays-les-Veneurs loopt, een van die plaatsen zonder station, naar het naburige station Offagne, op de lijn Bertrix-Houyet. En, vanzelfsprekend, leiden die « rues » en « avenues de la Gare » doorgaans naar een Place de la Gare met, zoals het hoort, een Café de la Gare of een Café des Cheminots. Het was, eerlijk gezegd, een heel nieuwe woordenschat die ontstond, getuigend van verandering in de levenswijzen en in de gedachten. Zo kwam men ertoe de inwoners uit de omgeving van het station kortweg die van het Station te noemen, zodanig dat naar 't station gaan even goed betekende vrienden bezoeken dan de trein te nemen. Later, als de wijk een zekere belangrijkheid had verworven, kwam de **stationskermis**, en als de betrokken wijk bovendien nog met een school begiftigd werd, ja zelfs met een kerk, sprak men van de **school van het station**, van de **kerk van het station**, de **onderwijzer van het station**, en ging men doodeenvoudig **biechten naar het station of communiceren naar het station**.

Elke nieuwigheid is voorhistorisch, beweerde Alfred Sauvy, die er wellicht nog had kunnen aan toevoegen dat ze ook wel heel prettige kanten had. Dat er brave lieden geweest zijn die de spoorwegen vreesden is algemeen bekend, maar weet men wel tot waar die vrees leiden kon?

Van de spoorwegen, verlos ons Heer! — smeekten heel wat bewoners uit de Ardennen in hun litanieën, die in het nieuwe vervoermiddel ongetwijfeld een soort besmettelijke ziekte uit vroeger tijden zagen.

Het spoor was in de geschiedenis getreden. Het diende alleen nog maar zijn intrede te doen in de folklore. Zulks is ondertussen gebeurd.

HET TIJDPERK VAN DE COEXISTENTIE

Weldra begroet als een van de ophefmakendste industriële en commerciële ondernemingen ter wereld, zal de grote spoorweg gedurende meer dan een eeuw het monopolie van de verkeersmiddelen behouden. Maar tijdens die honderd jaar was er heel wat gebeurd, o.m. de opkomst van de auto en het vliegtuig, die, na de tweede wereldoorlog, het privilege van de « meester » aantastten. Het hoofd biedend aan die toestand en met de vaste wil tegelijkertijd hun beheer gezond te maken, gingen de spoorwegadministraties van verschillende landen de gegrondheid van hun netten opnieuw onderzoeken. Sommige lijnen waren, eerlijk gezegd, inderhaast aangelegd in de heersende collectieve roes, zonder steeds rekening te houden met de werkelijke behoeften van de gebruiker en in economische en sociale omstandigheden die mettertijd zouden worden gewijzigd. Eenmaal dat de eerste geestdrift afgekoeld was, werden ze dan ook door de reizigers in de steek gelaten en werkten ze met verlies. Zo bijvoorbeeld de lijn Bertrix - Muno, een overblijfsel van de vermaarde internationale verbindingsweg Bertrix-Carignan, soms ook de lijn van de leiste-

groeven genoemd. Zelfs plaatselijk heeft ze nooit de grote massa aangetrokken daar de meeste stations te ver van de dorpen verwijderd lagen. Toen de steengroeven, bij gebrek aan grondstoffen, stilaan hun deuren sloten, werd ze voor iedereen totaal nutteloos. Zoals tal van kleine lijnen die door particuliere belangen werden opgedrongen, was ze een bestendige lastpost voor de spoorwegen.

De sluiting van deficitaire lijnen verliep doorgaans in twee fasen ; de eerste bestond erin de reizigerstreinen op bepaalde secties af te schaffen ; de tweede, in het uiteindelijk buiten gebruik stellen van de spoorlijn. Zo werd de lijn Bastogne-Benonchamps, waar vanaf 1950 nog slechts goederentreinen reden, op 25 september 1967 volledig afgeschaft. De lijn Bertrix-Muno verging het op dezelfde wijze ; ze werd in 1959 gesloten voor het reizigersverkeer en op 26 maart 1969 voor alle verkeer. Ethe-Virton werd buiten dienst gesteld op 13 juni 1956. Gouvy-Maldange op 4 september 1962 en Ethe-Croix-Rouge op 22 september 1966. Ook in het Groothertogdom werden verschillende lijnen buiten dienst gesteld, o.m. Luxemburg-Echternach en Diekirch-Vianden.

Die maatregelen golden niet enkel voor de grote spoorweg, maar ook en vooral voor de buurtspoorwegen, waar de exploitatie vrij vlug weinig rendabel bleek. Hier werd het geen radicaal buiten gebruik stellen. Het duurde ongeveer twintig jaar vooraleer de stoomlocomotieven en de elektrische tractievoertuigen volledig uit beide Luxemburg - verdwenen.

Hoe gegrond die maatregelen ook waren, er mocht natuurlijk geen sprake van zijn de gebruiker te benadelen ; de afschaffingen gingen dan ook steeds gepaard met een wisseloplossing. In feite zou de gebruiker er baat bij hebben, want elke afgeschafte spoorlijn werd automatisch vervangen door een autobuslijn die niet enkel haar best deed om het vroegere spoorwegtracé te volgen, maar bovendien ook veel meer haltes bood. Daar waar de noodwendigheden zulks vergden, werd er zelfs een zogenoemde kleine uitbreidingslijn gecreëerd die aansloot op de vangingslijn, terwijl het geheel de bevolking van een gans gebied afvoerde.

Die geslaagde politiek verder doortrekkend, richtten de spoorwegen daarna, met machtiging van de regering en in gemeen overleg met de NMVB en van particuliere firma's, een nieuw geheel van autobuslijnen op. Geëxploiteerd onder het stelsel van verhuring of van verpachting, voegden deze lijnen zich bij die welke in eigen beheer werden geëxploiteerd door de Buurtspoorwegen die eveneens hun omschakeling voltooid hadden, en bij enkele kleine lijnen welke sommige particuliere vervoerondernemingen bleven beheren. Zo werd, dag na dag, een nieuw net gevormd, gesproten uit de verstandhouding tussen de weg en het spoor en zulks op een ogenblik dat de treinen, profiterend van de vooruitgang van de techniek, hun snelheid aanmerkelijk opvoerden.

Want de spoorwegen maakten op dat zelfde tijdstip een andere ophefmakende gebeurtenis mee : het einde van de « stoom » en, daarop volgend, de geleidelijke invoering van de diesel- en elektrische tractie. In het land van Luxemburg begon het nieuwe avontuur in 1956, precies op 29 september, toen de locomotief nr. 10.018 van het depot Stockem de laatste stoomreizigerstrein trok tussen Aarlen en Brussel. Zeven jaar later werden de typen 26, die de glorie-dagen van Bertrix en Latour hadden gemaakt, buiten dienst gesteld, en in 1967 verdwenen de laatste verte-

genwoordigers van de locomotieven type 29, 53, 64 en 81. Een nieuwe tijd werd ingeluid, die welke op de grote lijn naar Luxemburg de elegante elektrische machines zag voorbijrijden, en op de verkeersweg Athus-Maas, de krachtige diesellocomotieven en de schilderachtige mortortreinen. In de geschiedenis van de Luxemburgse spoorwegen, die reeds zo rijk was aan wederwaardigheden, werd er een nieuwe bladzijde geschreven.

Die reusachtige ommekeer in de tractiewijze van de vervoermiddelen per spoor, viel dus praktisch samen met de voltooiing van het net spoor-autobus, een net waarvan Luxemburg, dat zo vaak stiefmoederlijk behandeld was geweest, ruimschoots zijn deel kreeg. Kortom, mede door de techniek, enerzijds, en de verstandhouding tussen het spoor en de weg, anderzijds, zijn de verkeersmogelijkheden er nooit beter geweest. De gelukkigen waren vanzelfsprekend de bewoners van die streek, maar ook al diegenen voor wie Luxemburg een heerlijk vakantieoord is en die, bij gebrek aan doeltreffende verkeersmiddelen, er nooit toe gekomen waren hun dromen te verwezenlijken. Voor de toeristen, wier aantal en veeleisendheid van jaar tot jaar toenemen, hebben de Belgische spoorwegen, overigens, graag een buitengewone inspanning willen doen. Zo hebben ze, bijvoorbeeld, na het invoeren van de nieuwe voordelige reisbiljetten : « Een dag in de Ardennen » en « Een dag aan zee », twee andere, niet minder boeiende formules uitgewerkt : « Een mooie dag », trein + autobus, en de reeks « toeristische rondritten », trein + autocar.

Terwijl de autobus, hoe uitgebreid zijn net ook moge zijn, toch niet elk plaatsje kan bedienen, heeft de autocar daarentegen volledige vrijheid van handelen. De formule trein + autocar zou de afzondering voor goed doorbreken ; ze opende het « heerlijke vakantieoord » voor iedereen, ongeacht zijn mogelijkheden. Wie zich dus aangetrokken voelt door deze nieuwe vervoerwijze, kan er zelfs de meest afgelegen hoekjes gaan verkennen. Tijdens het toeristische seizoen worden regelmatig reizen georganiseerd en al wie houdt van de open lucht of oude kastelen, heeft het er voor 't kiezen. Bouillon, Orval, Durbuy, Vianden, Esch-sur-Sûre, Grevenmacher, allemaal namen die de geur van varens en brem oproepen, liggen voortaan in ieders bereik.

Thans kan iedereen, waar ook in het land, biljetten « trein + autocar » kopen, en in 't bezit van dat « alles inbegrepen » van de trein stappen te Jemelle, vandaar, over de weg, naar Bouillon en zijn middeleeuws kasteel rijden, dineren aan de oever van de Semois waarop de schuiten uit Dohan of Auby dobberen, Table des Fées, Trou de la Fée en Roche des Fées bezichtigen... Te Vresse kan hij het tabakmuseum bezoeken en te Membre een merkwaardig kasteeltje ; daarna kan hij terugkeren over Nafraiture en Gedinne en in de valavond, met zijn herinneringen, weer op de trein stappen.

En dan, knusjes gezeten, in de stellige zekerheid veilig ter bestemming te komen, zal hij, wie hij ook moge zijn, kunnen terugdenken aan het mooie land dat hij doorreis heeft, aan de groene heuvelkammen, de heldere bronnen, de uitgestrekte, diepe, geheimzinnige wouden waar destijds (uiteraard voor de spoorwegen bestonden) een bepaalde categorie van toeristen welhaast de voet niet dierf te zetten