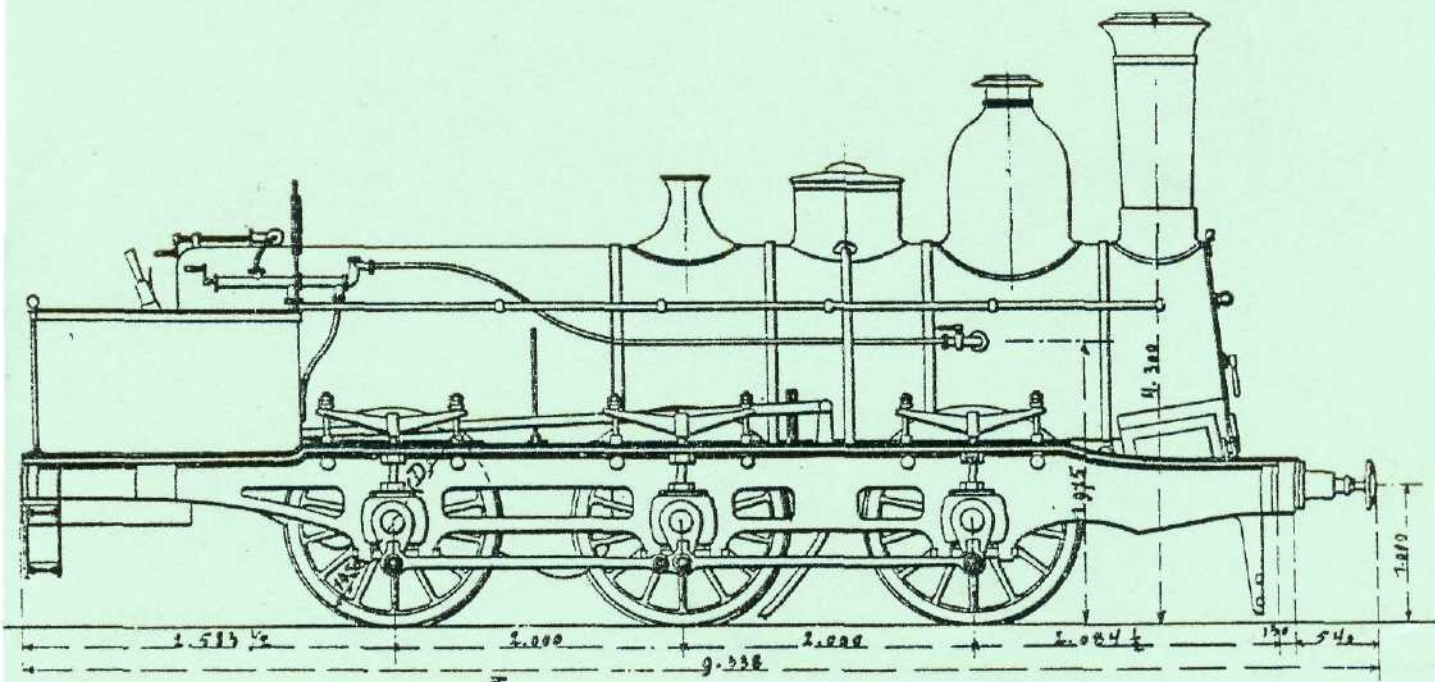


# V. Grande Compagnie Du Luxembourg. 1846 - 1873



# Inhoudsopgave

	bladzijde
- Inleiding	5
- De spoorwegen in de provincie Luxemburg	7
- De voormalige spoorwegmaatschappijen	15
Spa-Pépinster- grens van het Groothertogdom Grande Compagnie du Luxembourg	
- De wet die de naasting van de Grande Compagnie du Luxembourg op 1 januari 1873 verordent	25
- De raad van bestuur van de Grande Compagnie du Luxembourg	37
- De toestand van het net bij de naasting in 1873	41
- Technische beschrijving van het tractiematerieel	45
- Dankwoord	95

## Inleiding

De ruggegraat van de " Grande Compagnie du Luxembourg ", vervolledigde het Belgisch spoorwegnet, waardoor Brussel met Namen en de provincie Luxemburg verbonden werden en de vervoerstream over de grenzen het Groothertogdom Luxemburg, Elzas-Lotheringen en Zwitserland kon bereiken.

Het was in de eerste plaats een grote internationale lijn, die dwars doorheen een weinig bevolkte streeks getrokken werd, welke slechts door een beperkt aantal wegen doorkruist werd. Vertakkingen zullen het later mogelijk maken goederen van het Luiks industriebekken naar de grote verkeersader aan te voeren.

De hoofdlijn was dwars doorheen de Ardennen getrokken met aftakkingen naar de Eifel en de Hunsrück. In de aansluitingen werd marmer, leisteen, plaaster en kalk die in de streek gewonnen werden, alsmede de producten van de bosbouwwinning opgeladen.

Een lijntrace in een heuvelachtig gebied bestuderen, is ongetwijfeld een moeilijke opdracht. Indien de maatschappij op de koop toe slecht beheerd wordt, staat men voor catastrofale financiële toestanden. Dit was de begintoestand, maar dankzij de krachtdadige tussenkomst van nieuwe beheerders, keerde de tij in 1855.

Voegen wij er aan toe, dat de maatschappij problemen had met de " Grand-Central Belge " en zich op de koop toe heeft moeten verweren tegen de pogingen tot overname van wege de " Est Français ". Ondanks genoemde moeilijkheden, was de financiële toestand gezond geworden op het ogenblik van de naasting door de Belgische staat in 1873.

Aanvankelijk aarzelden de vergunninghouders tussen de aanleg van kanalen of spoorweglijnen. Meestal vulde de ene vergunning de andere aan of waren complementair.

Een groep aandeelhouders verkreeg van Koning Wilhem van Nederland, ingevolge het koninklijk besluit van 21 oktober 1825, de vergunning om een kanaal van de Maas naar de Moesel te graven met oorsprong Luik en eindpunt Wasserbillig, met aftakkingen naar Ettelbrück-Merch en Hamoir, bij de monding van de Lesse. Een maatschappij met kapitaal van 10 miljoen gulden werd opgericht, niet alleen om het kanaal te graven, maar ook voor mijnonderzoekingen.

Met de onafhankelijkheid van België in 1830, werden de investeringsinitiatieven tijdelijk gestaakt. Het is slechts in 1845 dat de Engelse groep financiers Clossman en medebelangebenden, alle rechten van de oude Compagnie du Luxembourg terugkochten.

Het verder verloop van de geschiedenis werd beschreven in het artikel van Paul Pastiels dat overgenomen werd uit het Spoor.

Financiële gegevens betreffende de Maatschappij zijn te vinden in het bijzonder jaarboek van de spoorwegen ( periode 1835 tot 1866 ) van Felix Loisel, secretaris van de conferentie van de Belgische spoorwegen.

De financiële toestand bij de naasting werd opgenomen in het jaarverslag van de toestand van de spoorwegen in 1873 uitgegeven door het Ministerie van Openbare Werken.

Verder vinden wij een beschrijving van de beginperiode van de " Grande Compagnie du Luxembourg " in de laatste aflevering van een reeks artikels van Lionel Wiener, die juist vóór mei 1940 in het Spoor verscheen. Spijtig genoeg werd het vervolg van het artikel niet teruggevonden.

Het werk wordt besloten met een uitvoerige technische beschrijving van het tractiematerieel aan de hand van nota's van Albert Jacquet.

De schema's van de locomotieven werden hertekend door de Heer J. Van Lierde.

Afdrukken van de oorspronkelijke tekeningen van A. Jacquet, met franse onderschriften werden als historische documenten ingelast.