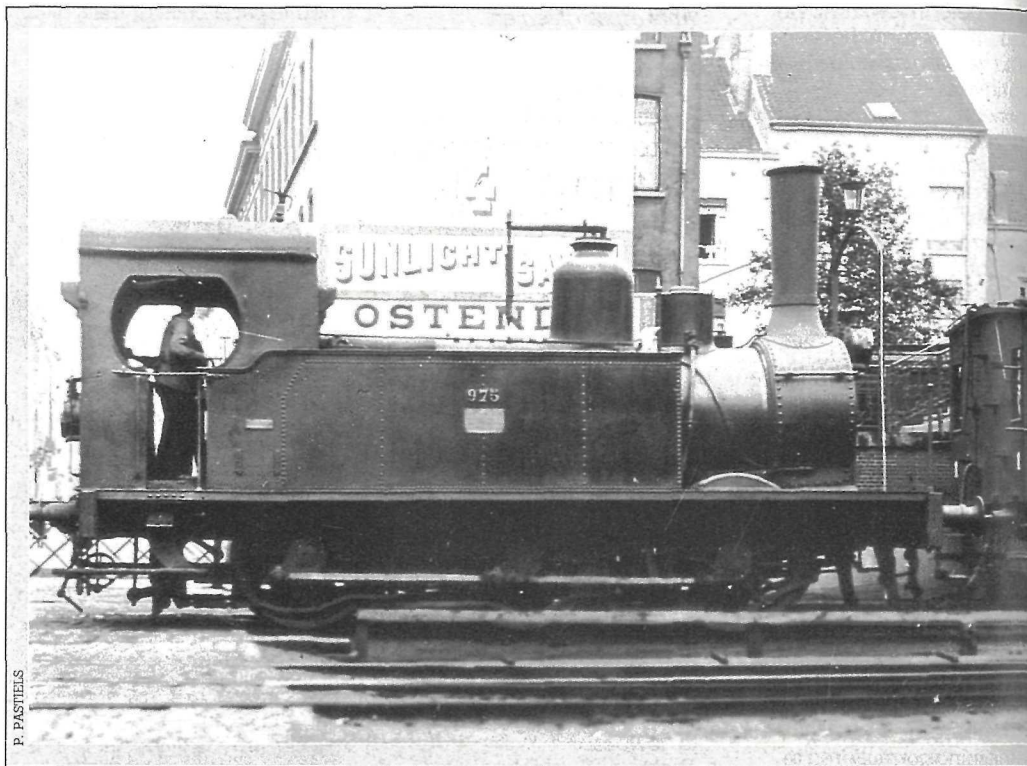


Aan mijn grootvader
J.-B. PASTIELS (1838-1873),
hoofdwachter, in dienst
overleden bij de tragedie van
Grupont.

DE SPOORWEGEN IN DE PROVINCIE LUXEMBURG (I)

P. PASTIELS

De jonge Belgische staat,
koning Leopold I op kop,
besloot zich prompt in het
spoorwegavontuur te storten.



EEN LOCOMOTIEF VAN DE « GROTE
MAATSCHAPPIJ VAN LUXEMBURG ».

ONTSTAAN VAN HET BELGISCH SPOOR

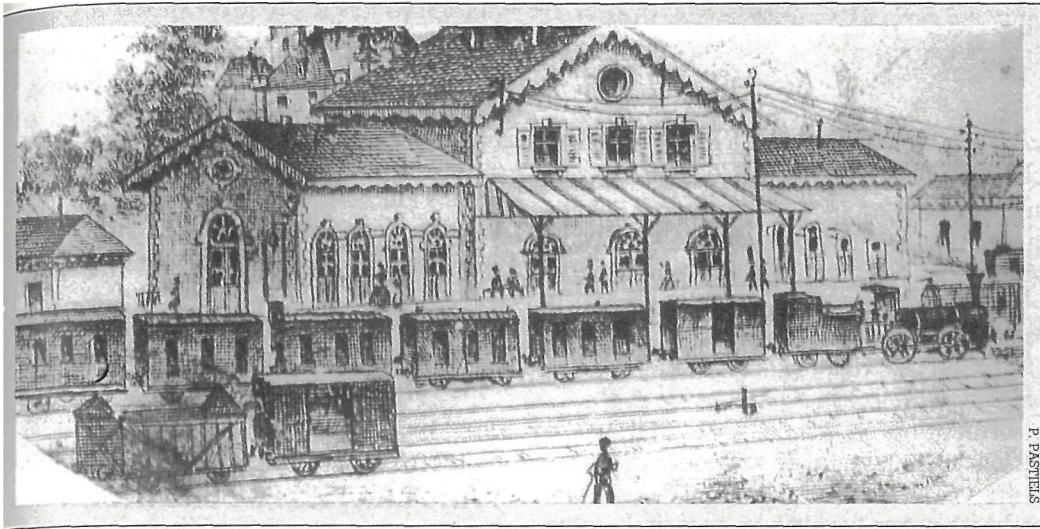
NEDERLAND DREIGT MET EEN ECONOMISCHE BLOKKADE

In het begin van de XIXe eeuw was er reeds een belangrijke verkeersstroom naar de Rijnstreek via de haven van Antwerpen, de Schelde, de Nederlandse binnenwateren en de Rijn. Een directe waterverbinding tussen Antwerpen en de Rijn bleek noodzakelijk, te meer omdat Nederland, na de Belgische onafhankelijkheidsverklaring, represailles kon overwegen om het scheepvaartverkeer op zijn grondgebied naar willekeur te belemmeren. In deze context groeide de idee om tussen Antwerpen en Keulen een spoorlijn aan te leggen die deze grote bedreiging zou afwenden.

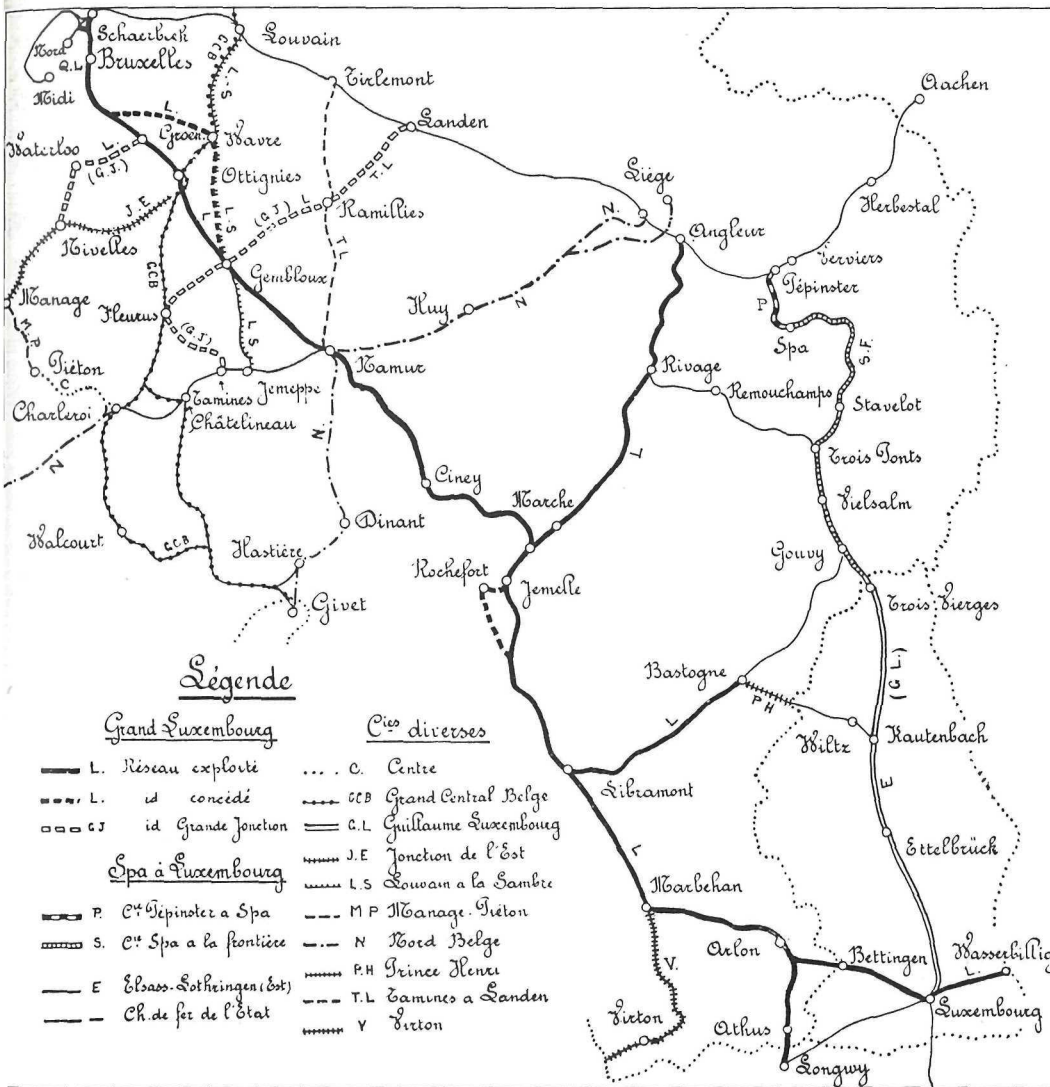
De jonge Belgische Staat, koning Leopold I op kop, besloot prompt zich in het spoorwegavontuur te storten! De minister van Binnenlandse Zaken, Charles Rogier, die ook het departement van Openbare Werken onder zijn bevoegdheid had, gaf daarom in 1831 een belangrijke studieopdracht aan Peter Simons en Gustaaf De Ridder, ingenieurs bij Bruggen en Wegen.

EEN DOOR DE STAAT GEËXPLOITEERD SPOORWEGNET

Na grondige studies en harde parlementaire discussies kreeg het ontwerp van de ijzeren weg uiteindelijk vorm en op 1 mei 1834 werd het in een wet gegoten. Artikel 1 van deze wet luidde als volgt :



HET STATION VAN AARLEN TEN TIJDE VAN DE « GROTE MAATSCHAPPIJ VAN LUXEMBURG ».



Rond 1843 was het door de staat geplande spoorwegnet volledig klaar.

HET GEËXPLOITEERDE NET VAN DE « GROTE MAATSCHAPPIJ VAN LUXEMBURG ».

« Er zal in het koninkrijk een stelsel van ijzeren wegen worden ingesteld hebbende Mechelen tot middenpunt, en zich oostelijk rigtende naer de grenzen van Pruyssen over Leuven, Luyk en Verviers, ten noorden door Antwerpen; ten westen over Oostende door Dendermonde, Gent en Brugge, en ten zuyden over Brussel en naer de grenzen van Frankrijk door Henegouwen ».

Van toen af schoten de bouwwerken snel op; vanaf 1835 tot eind 1843 werden er regelmatig nieuwe lijnvakken geopend. Tegen die tijd was het door de Staat geplande en geëxploiteerde spoorwegnet met z'n 572 km volledig af!

DE GROTE MAATSCHAPPIJ VAN LUXEMBURG

LAAT HET SPOOR DE PROVINCIE LUXEMBURG LINKS LIGGEN?

In het begin verwaarloosde het spoor België's misdeelde provincies. De wet van 26 mei 1837 bracht hierin enigszins verandering en bepaalde dat de door de Staat geplande spoorweg moest worden uitgebreid naar de provincies Namen en Limburg. Bij wijze van compensatie stelde een wet van 29 september 1842 aan de provincie Luxemburg een budget van twee miljoen frank ter beschikking om de gewone verkeerswegen te voltooiën en te verbeteren. Wegens het heuvelachtig reliëf van de provincie zou de bouw van een spoorweg er grote werken en aanzienlijke uitgaven vergen.

De «Grote Maatschappij van Luxemburg» werd gesticht in 1846, met een kapitaal van 75 miljoen.

Vanaf 1863 kreeg de Luxemburglijn een internationaal karakter.

EEN TOEVLOED VAN PARTICULIER EN BUITENLANDS KAPITAAL

Van 1844 tot 1870 werd de uitbreiding van het spoorwegnet overgelaten aan verschillende particuliere maatschappijen die van de Staat de concessie kregen voor de bouw en de exploitatie van de nieuwe spoorwegen. Ze legden een zo grote activiteit aan de dag dat de Belgische Staat, op 31 december 1870, van de 3 136 km spoor er slechts 585 km had gebouwd en 902 km exploiteerde. Het Engels particulier kapitaal had in 't bijzonder belangstelling voor de provincie Luxemburg. Zonder zich al teveel te bekommeren om de plaatselijke belangen, vatten de zakenlui het idee op om via een spoorweg Londen met Genua en Triëst te verbinden, een schakel in een snelle verbinding van Engeland naar Indië. De wet van 18 juni 1846 gaf aan F.-F. de Clossmann en Co. de spoorweg van Luxemburg in concessie. Vervolgens werd een maatschappij – «De Grote Maatschappij van Luxemburg» – gesticht met een aandelenkapitaal van 75 miljoen frank. In het bestek werd het volgende tracé uitgestippeld :

«De spoorweg van Luxemburg vertrekt uit Brussel. Vanuit een station in de Leopoldswijk loopt hij naar de spoorweg van Leuven naar de Samber die hij in Waver bereikt en waarmee hij bovendien kan worden verbonden in een van de tussenstations op het lijnvak Waver – Gembloers. Vanaf dat knooppunt tot Namen maken de treinen van de Luxemburgse spoorweg gebruik van de spoorweg van Leuven naar de Samber die over dit deel van het traject voor de twee lijnen gemeenschappelijk zal zijn (...). Vanaf Namen loopt het tracé van de Luxemburglijn naar Aarlen via Ciney, Rochefort en Recogne; vanaf Aarlen kan het

worden verlengd tot aan de Franse en Luxemburgse grens in de richtingen Longwy en Luxemburg.

De spoorweg van Luxemburg heeft twee verplichte vertakkingen, een naar de Ourthe en een naar Bastenaken. Het vertrekstation in Brussel krijgt een verbinding met de Staatsspoorweg via het Noordstation; de Regering kan bovendien, op voorstel van de concessiehouders, toestemming verlenen voor een verbinding met het Zuidstation.»

DE TEGENSLAGEN VAN DE MAATSCHAPPIJ EN DE OPKOMST VAN PLAATSELIJKE BELANGEN

De aanleg van de Luxemburglijn gebeurde echter niet van vandaag op morgen! Van bij de oprichting al kreeg de Maatschappij met talrijke en langdurige tegenslagen af te rekenen. Bij gebrek aan middelen werden de werken tussen Brussel en Waver snel stopgezet. Meermaals verlengde de Staat de bouwtermijnen. De aandeelhouders hadden steeds minder vertrouwen en de oproep voor geldmiddelen bleef onbeantwoord. In de teloorgang van de «Maatschappij van Leuven naar de Samber» dacht de maatschappij een middel te zien om uit de problemen te geraken door de vernietiging van de concessie en de teruggave van de borgsom te eisen. Het proces dat ze tegen de Staat aanspande, leverde geen resultaat op. Ondertussen mochten krachtens een wet van het Groothertogdom onderhandelingen worden aangeknoopt voor de aanleg van een spoorweg die aansluiting gaf met de Luxemburglijn. Het particulier initiatief van de «Grote Maatschappij van Luxemburg» wekte uiteindelijk de belangstelling van de plaatselijke bevolking op. De lokale politici reageerden en richtten talloze memorandums aan de Regering.

Om de schade te beperken en het failliet van de Maatschappij te voorkomen, bood de Staat met de wet van 20 december 1851 nieuwe hulp en werd de aandeelhouders een lage rente gewaarborgd. Niettegenstaande deze aanzienlijke verbetering van de bestaansvoorwaarden, legde de Maatschappij zich echter niet toe op de aanleg van de Luxemburglijn, maar begon ze op een onbezonnen manier andere concessies te kopen...!

VICTOR TESCH VERSCHIJNT OP HET TONEEL

De slechte financiële toestand van de Maatschappij hield aan en verwekte veel ongenoegen onder de aandeelhouders. Talrijke onregelmatigheden in het beheer van de bestuurders noopten het Belgisch



parket tot ingrijpen. Drie zakenlui werden beschuldigd en veroordeeld tot strenge boetes en gevangenisstraf. Op 10 maart 1855 benoemde een vergadering van aandeelhouders een nieuwe raad van bestuur. Deze was samengesteld uit Engelse en Belgische bankiers, onder wie Victor Tesch (1812/1892), een voornaam personage

uit het Belgische en Luxemburgse politieke leven en afkomstig van Messancy. In Brussel werd een vast comité van bestuur opgericht dat een nieuwe verlenging van de bouwtermijnen kreeg. De verschillende baanvakken van de Luxemburglijn – die 202 km lang was – werden voor het reizigersverkeer respectievelijk geopend op :

Victor Tesch, een voornaam personage uit het Belgische en Luxemburgse politieke leven, was een hevig voorstander van de spoorwegen in Luxemburg.

26/08/1854	Brussel - Leopoldswijk - Terhulpen	(15 km)
14/06/1855	Terhulpen - Gembloers	(23 km)
10/09/1855	Gembloers - Rhisnes	(11 km)
14/04/1856	Rhisnes - Namen	(6 km)
19/05/1858	Namen - Ciney	(30 km)
07/07/1858	Ciney - Grupont	(37 km)
08/11/1858	Grupont - Aarlen	(70 km)
16/09/1859	Aarlen - Sterpenich (verbinding met de spoorweg Guillaume - Luxemburg)	(10 km)

Het oorspronkelijke tracé werd dus gewijzigd; de steden Waver en Rochefort werden niet door het spoor bediend. Vanaf Recogne werd het zogenaamde valleientracé (via Recogne, Neuvillers, Petitvoir, Les Bulles, Ste-Marie, Vance, Fouches) vervangen door het huidige tracé (via Libramont, Longlier, Lavaux, Marbehan, Habay, Fouches). Meteen al vormde het vervoer van ijzererts van de mijnen van het Groothertogdom naar Luik en Charleroi en het vervoer van steenkool en cokes naar het Groothertogdom de hoofdbrok van het goederenverkeer van de Luxemburglijn. Victor Tesch, voorzitter van de raad van bestuur en een hevig voorstander van de spoorweg in Luxemburg was daar niet vreemd aan : hij verdedigde de belangen van de industriële groep waartoe hij behoorde en slaagde erin zijn mijnconcessies te valoriseren...!

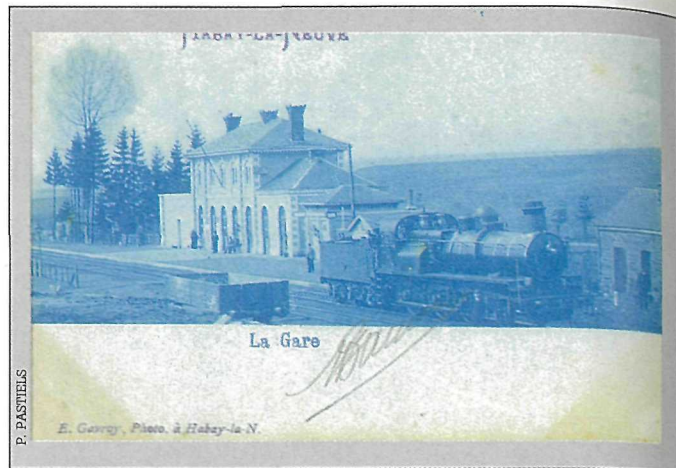
De verschillende baanvakken van de « Grote Maatschappij van Luxemburg » gingen voor de reizigers respectievelijk open op :

01/04/1862	Autel - Athus	(10 km)
12/02/1863	Athus - Longwy	(8 km)
27/07/1865	Marloie - Melreux	(14 km)
01/08/1866	Melreux - Angleur	(49 km)
15/11/1869	Libramont - Bastenaken	(29 km)

Ter inlichting, de verbinding « Luxemburg - Trier » werd op 20 augustus 1861 in exploitatie gebracht. De verbinding met het Franse net van de « Compagnie des Ardennes » had plaats in 1863 via Longwy. Van toen af was de Luxemburglijn dus internationaal.



A



B

A HET STATION VAN LIBRAMONT
ROND 1901.

B HET STATION VAN
HABAY-LA-NEUVE ROND 1902.

Op 15 maart 1873 werd de
«Grote Maatschappij van
Luxemburg» genaast door de
Belgische staat.

DE RIVALITEIT TUSSEN DE NETTEN EN DE OOGMERKEN VAN NAPOLEON III

In die tijd kwam er over het hele land een wirwar van spoorwegen tot stand. De Belgische en buitenlandse particuliere maatschappijen (die meer en meer macht kregen door cessies of opeenvolgende fusies van kleinere netten) en de Belgische staatspoorwegen leverden een verbeterde concurrentiestrijd, een prijzenoorlog met de bedoeling de verkeersstromen voor zich te winnen of in eigen voordeel om te buigen. Ook de «Grote Maatschappij van Luxemburg» was in een hevige strijd gewikkeld met onder meer de «Grand Central Belge», de «Compagnie de l'Est» (Franse maatschappij), de Luxemburgse maatschappij «Guillaume-Luxemburg» en de «Nord-Belge» (uitloper van het Franse «Réseau du Nord» in België). Zo kreeg de «Compagnie de l'Est» al gauw de controle over het goederenvervoer naar Luik (via het net «Guillaume-Luxemburg» dat haar toebehoorde), naar Charleroi en Nederland (via het net van de «Grand Central Belge» dat parallel liep met dat van de Belgische Staat...!): aan de einder werden de expansionistische oogmerken van Napoleon III zichtbaar!

In het nauw gedreven, richtte de «Grote Maatschappij van Luxemburg» zich eerst – maar tevergeefs – tot de Belgische regering om te onderhandelen over de eventuele naasting van haar net. Vervolgens wendde ze zich tot de «Compagnie de l'Est», die via het verdrag van 8 december 1868 de Luxemburglijn gedurende een bepaalde periode mocht exploiteren.

De reactie van de Belgische regering bleef niet uit, want deze lijn was van groot militair belang. De spanning tussen Pruisen en Frankrijk nam al toe, zodat België zich in een netelige situatie bevond. Het kabinet Frère-Orban dat beducht was voor de annexatieplannen van Napoleon III, kon de

meerderheid van de parlementsleden achter zich scharen en liet inderhaast een wetsontwerp stemmen dat de spoorwegmaatschappijen verbood een lijn af te staan zonder de voorafgaande toelating van de regering. Frère-Orban moest al zijn diplomatiek talent aanwenden om Frankrijk van zijn oorlogszuchtige reacties te doen afzien.

HET BELEID TOT EENMAKING VAN HET NATIONAAL SPOORWEGNET

De chaotische verstrengeling van de spoorwegen, de bittere concurrentiestrijd tussen de verschillende particuliere maatschappijen, de behoefte aan eengemaakte tarieven, de politieke lessen uit het Frans-Pruisisch conflict van 1870-1871, dit alles gaf vanaf 1870 aanleiding tot vurige pleidooien en talrijke initiatieven om de exploitatie van de netten te reorganiseren en te groeperen. De Belgische regering veranderde toen radicaal van politiek door de latere lijnen zelf aan te leggen en de particuliere spoorwegen stelselmatig te naasten.

De «Grote Maatschappij van Luxemburg» ontsnapte niet aan dit proces. Eerlijk gezegd, zowel de Belgische regering als de concessiehouders wensten te onderhandelen over de overname van het net door de Staat. Maar geen van beide wou de eerste stap zetten uit angst dat de mogelijke partner zijn eisen te hoog zou stellen. In werkelijkheid wilden de Engelse concessiehouders niets liever dan de exploitatie van de Luxemburglijn onder voordelige voorwaarden terug te geven. Al enkele jaren leek de Maatschappij, bij gebrek aan een aangepaste infrastructuur, niet bij machte het al maar groeiende goederenvervoer te verzorgen tussen de steenkoolbakkens van Charleroi en Luik en de mijnen van het Groothertogdom. Zo weigerde de Maatschappij formeel een dubbelspoor te

bouwen, het materieelpark uit te breiden en de installaties te vergroten...

De eigenlijke onderhandelingen begonnen in april 1872. De naastingsprocedure was niet eenvoudig, omdat de twee betrokken partijen, namelijk de Belgische regering en de « Grote Maatschappij van Luxemburg », de gebeurtenissen geenszins onder controle hadden. Alle onderhandelingen die rechtstreeks tussen de twee partijen werden gevoerd mislukten en pas onder politieke, economische en financiële druk van buitenaf bleek dat enkel de naasting door de Staat de toekomst van de steenkool- en metaalnijverheid kon vrijwaren.

DE AVONTURIER SIMON PHILIPPART LEIDT DE DANS

Zeer tot schade van de Luxemburgse industriële Tesch - Metz die op de lijnen van de « Grote Maatschappij van Luxemburg » voorkeurtarieven genoten, kregen de « avontuurlijke » zakenman Simon Philippart (1826/1900) en zijn financiële groep in 1869 van de regering van het Groot-hertogdom de concessie van de ringspoorweg van Luxemburg - het zogenaamde « Prince-Henri »-net alsook de terreinen en de mijnconcessies. In mei 1870, op een ogenblik dat er in het Groothertogdom nog geen enkele houweelslag was gegeven, maar Philippart al wel de concessie van het « Forcade »-net in België op zak had (een net dat zich concentreerde om de as « Sedan - Bastenaken - Sankt Vith »), vroeg hij de Luxemburgse regering al hem vijf nieuwe lijnen in concessie te geven die bestemd waren om het net « Prince-Henri » te verbinden met het « Forcade »-net en om zo spoorwegverbindingen tussen Luxemburg en België, Frankrijk en Pruisen te ontwikkelen. Aan de Belgische regering vraagt hij ook toestemming om het net « Prince-Henri » naar Athus en Charleroi te verlengen. De « Grote Maatschappij van Luxemburg » zag hierin een bedreiging van haar feitelijk monopolie over het spoorwegvervoer in de provincie Luxemburg!

De militaire nederlaag van Frankrijk en het annexeringsprogramma van Pruisen maakten de exploitatie van de Luxemburgse spoorwegen al meteen problematisch. Doordat de « Compagnie française de l'Est » de spoorweg « Elzas - Lotharingen » had verloren, werd immers de exploitatie van het net « Guillaume - Luxembourg » en van de Belgische tak « Pepinster - Spa - Gouvy » in gevaar gebracht.

Vanaf november 1870 stelde de financiële groep Philippart – die onder meer de « SA Chemins de fer des Bassins Houillers du

Hainaut » controleerde – aan de regering van het Groothertogdom voor om het net « Guillaume - Luxembourg » door de « Bassins Houillers » te laten overnemen en het « Prince-Henri »-net te reorganiseren zodat er geen overbodige lijnen zouden overblijven. Simon Philippart controleerde al een net van 19 maatschappijen dat kon wedijveren met dat van de Staat, met de « Grand Central Belge » en met de « Grote Maatschappij van Luxemburg »...! In 1872 was hij zelfs van plan de netten « Forcade » en « Prince-Henri » aan een Belgisch-Duits consortium af te staan. Het vooruitzicht van een Duitse greep op de spoorwegen van Belgisch-Luxemburg en het Groothertogdom, bracht de Belgische regering op diplomatiek vlak in een lastig parket. Maar de tegenstand die het nieuwe consortium opwekte was niet alleen ingegeven uit politieke vrees voor een Duitse machtsgreep. Het principe zelf van de overname van de « Grote Maatschappij van Luxemburg » door een maatschappij die het monopolie had van de spoorwegen in de provincie Luxemburg en het feit dat de Staat afzag van de lijn van Athus naar Charleroi, botsten met aanzienlijke belangen. De politieke oppositie reageerde snel en krachtig. Gesteund door een perscampagne kwam er begin 1873 in de publieke opinie een brede stroming op gang tegen de overdracht van de « Grote Maatschappij van Luxemburg » aan de Belgisch-Duitse maatschappij en ten gunste van de naasting door de Staat.

Toch wierp Simon Philippart zich op als de enige gesprekspartner van de regering : hij verbond de overname van de « Grote Maatschappij van Luxemburg » door de Staat aan de uitvoering van zijn spoorwegprojecten. Maar zijn plannen om, in samenwerking met een Belgisch-Duitse financiële groep de controle over de spoorwegen in de provincie Luxemburg in handen te krijgen, gingen definitief in rook op. De overeenkomst tot naasting werd uiteindelijk goedgekeurd op 15 maart 1873 na lange parlementaire discussies. Ze bevatte meer bepaald :

- de naasting door de Belgische Staat van de rechten van de « Grote Maatschappij van Luxemburg » ;
- de bouw door de « Société des Chemins de fer des Bassins Houillers », voor rekening van de Belgische Staat, van verschillende spoorwegen waaronder de lijn van Athus naar de Maas. □

De militaire nederlaag van Frankrijk en het annexeringsprogramma van de Pruisen maakten de exploitatie van de Luxemburgse spoorwegen al meteen problematisch.

Gesteund door een persconferentie kwam er begin 1873 in de publieke opinie een brede stroming op gang tegen de overdracht van de « Grote Maatschappij van Luxemburg ».