

DE LIJN NAAR LUXEMBURG VIERT FEEST!

• Paul Pastiels



▲ Stoomlocomotief 29.013 in het station Terhulpen op 5 september II.

Op 5 september jl. herdacht de NMBS met veel luister het 150-jarig bestaan van het vak Brussel – Terhulpen van de lijn naar Luxemburg: een goede gelegenheid om opnieuw het kronkelige traject te bewandelen van haar lange geschiedenis!

LAAT DE SPOORWEG DE PROVINCIE LUXEMBURG IN DE STEEK?

Aanvankelijk verwaarloosde de spoorweg de in België stiefmoederlijk bedeelde provincies. De wet van 26 mei 1837 wijzigde enigszins deze toestand: ze verordende meer bepaald een uitbreiding van het Staatsspoorwegnet naar de provincies Namen en Limburg. Als compensatie wees de wet van 29 september 1842 de provincie Luxemburg een budget toe van twee miljoen frank om haar gewone verkeerswegen te voltooien en te verbeteren. Het heuvelachtige reliëf van de provincie leek niet geschikt te zijn voor de aanleg van een spoorweg, laat staan om er grote werken uit te voeren en forse bedragen voor uit te geven.

INBRENG VAN BUITENLANDS EN PRIVEKAPITAAL

Van 1844 tot 1870 werd de uitbreiding van het spoornet overgelaten aan diverse privéondernemingen die van de Staat de concessie kregen voor de aanleg en de exploitatie van de nieuwe spoorlijnen. Ze legden een grote activiteit aan de dag, in die mate dat op 31 december 1870 op de 3136 km spoor in België, de Staat maar 585 km had aangelegd en 902 km exploiteerde!

Het Engelsee privékapitaal interesseerde zich meer bepaald voor de provincie Luxemburg. Zonder zich al te veel te bekommeren om plaatselijke belangen, vatten zakenlui aldus de idee op om Londen per spoor te verbinden met Genua en Triëste, als een onderdeel van een snelle verbinding vanuit Engeland naar de Indische gebieden. De wet van 18 juni 1846 verleende F.-F. de Clossmann en consorten de spoorwegconcessie voor Luxemburg. Vervolgens werd de maatschappij *La Grande Compagnie du Luxembourg* opgericht, met een maatschappelijk kapitaal van vijfenzeventig miljoen

frank. Het bestek beschreef het beoogde tracé als volgt: *De spoorlijn naar Luxemburg zal uit Brussel vertrekken. Vanuit een station in de Leopoldswijk zal ze lopen naar de spoorlijn van Leuven tot de Samber, die ze bereikt in Waver en waarmee ze bovendien kan worden verbonden door middel van een aansluiting die eindigt aan een tussenstation van het lijnvak van Waver naar Gembloers. Vanaf het aansluitingspunt van de twee lijnen tot Namen, maken de konvooien van de spoorlijn Luxemburg gebruik van de spoorlijn van Leuven tot de Samber, die op dit gedeelte gemeenschappelijk wordt voor de twee lijnen (...).*

Vanaf Namen gaat het tracé van de lijn naar Luxemburg naar Aarlen via Ciney, Rochefort en Recogne. Vanuit Aarlen kan het worden verlengd tot de Franse grens en de grens met het groothertogdom, in de twee richtingen van Longwy en Luxemburg. De spoorlijn naar Luxemburg heeft twee verplichte spoor aansluitingen, de ene naar de Ourthe, de andere naar Bastenaken. Het vertrekstation in Brussel wordt verbonden met de Staatsspoorweg door middel van een aansluiting die eindigt in het Noordstation. De Regering kan bovendien op voorstel van de concessionarissen een verbinding toestaan met het Zuidstation.

TEGENSLAGEN BIJ DE MAATSCHAPPIJ EN OPKOMST VAN PLAATSELIJKE BELANGEN

De werken startten meteen. Al in november 1847 veranderden de grondwerken en de constructie van de twee bruggen het rustieke landschap in Watermaal. In Bosvoorde werd de steenweg opgebroken en nieuwsgierige wandelaars vergaapten zich aan de gewelfcombinaties vanaf de tunnelviaduct. Iets verder tussen de vijvers werd de enorme, langs twee zijden aangevatte, aanaarding voltooid. Het hele terrein werd zowat genivelleerd tot Groenendaal, waar de laaggelegen gronden werden "bijgewerkt" om de bogen te dragen van de brug over de Tervuursesteenweg in St.-Jansberg!

à la Sambre voor te wenden dacht de maatschappij uit de moeilijkheden te geraken door de annulatie van de concessie en de teruggave van de borgtocht te eisen. Ze spande vruchteloos een proces aan tegen de Staat.

Intussen stond een wet in het groothertogdom de onderhandeling toe voor de aanleg van een spoorweg die aansloot op de lijn naar Luxemburg. In die tijd wekte het privéinitiatief van de *Grande Compagnie du Luxembourg* eindelijk de belangstelling op van de bevolking van de te doorkruisen gebieden. De plaatselijke politieke mandatarissen reageerden en stuurden het ene verslag na het andere naar de regering.

Om de schade te beperken en te voorkomen dat de opheffing van de Compagnie werd uitgesproken, wees de wet van 20 december 1851 nieuwe staatshulp toe en de waarborg van een minimumrente aan de aandeelhouders. Ondanks de duidelijke verbetering van haar bestaansvoorwaarden, en in plaats van zich bezig te houden met de aanleg van de lijn naar Luxemburg, ging de Compagnie ondoordacht andere concessies kopen!

Uiteindelijk legde Sir William Magnay – voorzitter van de Compagnie – plechtig de eerste steen van het stationsgebouw van Brussel-Leopoldswijk op vrijdag 22 juli 1853. Er werd voor dit evenement zelfs een herdenkingsmedaille geslagen! Op dat ogenblik lagen de sporen eindelijk tot Bosvoorde en begon de aanleg naar Groenendaal.

VICTOR TESCH KOMT OP DE PROPPEN

De slechte financiële toestand van de onderneming duurde voort en zorgde voor grote ontevredenheid onder de aandeelhouders. Heel wat onregelmatigheden bij de beheerders wekten de aandacht van het Belgische parket. Drie zakenlui werden in gebreke gesteld en veroordeeld tot forse boetes en

De wet van 26 mei 1837 verordende meer bepaald een uitbreiding van het Staatsspoorwegnet naar de provincies Namen en Limburg.

De lijn naar Luxemburg werd evenwel niet in een handomdraai gerealiseerd! Sedert de oprichting kende de Maatschappij immers heel wat aanhoudende tegenslagen. Bij gebrek aan beschikbaar kapitaal werden de werken tussen Brussel en Waver vlug opgeschort. De Staat verlengde herhaaldelijk de bouwtermijnen. Maar het diskrediet onder de aandeelhouders nam toe en de geldoproepen bleven onbeantwoord. Door de ondergang van de *Compagnie de Louvain*

gevangenisstraffen. Op 10 maart 1855 benoemde een vergadering van de aandeelhouders een nieuwe Raad van Bestuur. Deze bestond uit Engelse en Belgische bankiers, onder wie Victor Tesch (1812–1892), afkomstig uit Messancy en een belangrijke personaliteit in de Belgische en Luxemburgse politiek.



VERZAMELING P. PASTELS

▲▲ Station Bosvoorde voor en na de Grote Oorlog

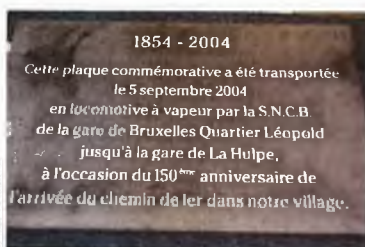


VERZAMELING P. PASTELS

▲ Station Groenendaal voor 1914



VERZAMELING P. PASTELS



NIMES D. MOINIL



NIMES D. MOINIL

◀ Gedenkplaat en het station van Terhulpen in 2004.

In Brussel werd er een permanent bestuurscomité gevestigd dat een nieuwe verlenging van de bouwtermijnen wist te verkrijgen. De diverse vakken van de lijn naar Luxemburg – 208 km lang – werden voor de reizigersexploitatie respectievelijk geopend op de volgende data:

Data	Lengtes (km)	Lijnvakken
26/08/1854	15	Brussel-Leopoldswijk – Terhulpen
14/06/1855	23	Terhulpen – Gembloers
10/09/1855	11	Gembloers – Rhisnes
14/04/1856	6	Rhisnes – Namen
23/10/1856	6	Brussel-Noord – Brussel-Leopoldswijk
19/05/1858	30	Namen – Ciney
07/07/1858	37	Ciney – Grupont
08/11/1858	70	Grupont – Aarlen
16/09/1859	10	Aarlen – Sterpenich (grens)

Het vooropgestelde *tracé* werd dus gewijzigd: de steden Waver en Rochefort liet de spoorweg links liggen. Vanaf Recogne werd het zogenoemde *tracé van de valleien* (over Recogne, Neuvillers, Petitvoir, Les Bulles, Sainte-Marie, Vance, Fouches) eveneens prijsgegeven ten voordele van het huidige *tracé* (over Libramont, Longlier, Lavaux, Marbehan, Habay, Fouches).

EERSTE TESTRITTEN

Een testkonvooi bereed de sectie Brussel – Terhulpen van de lijn naar Luxemburg op zaterdag 22 april 1854. De locomotief met de naam *Hertogin van Brabant*, en bestuurd door de heer Marchal, hoofdingenieur en verantwoordelijk voor de werken, verliet het station Leopoldswijk met twee rijtuigen waarin zich het personeel bevond dat aan de constructie had meegewerkt.

Tijdens deze testrit werden er diverse experimenten uitgevoerd. Deze spoorlijn kende hellingen van gemiddeld drie keer zo groot als die van de andere bestaande lijnen. Het was dan ook belangrijk om vast te stellen dat de treinen, zoals ze toen werden gebouwd, alle gewenste waarborgen boden. De trein, die een hoge snelheid bereikte, werd onmiddellijk op een van de steilste hellingen tot stilstand gebracht met enkel de remmen van de locomotief. De machine, die in het midden van een helling tot stilstand werd gebracht, heeft nadat zij weer in beweging werd gezet, de helling moeiteloos overschreden. Met deze proef werd eens te meer aangetoond dat spoortracés met steile hellingen voortaan geen bijzondere problemen meer vormden voor het treinverkeer!

INHULDIGING VAN DE EERSTE SECTIE VAN DE LIJN NAAR LUXEMBURG

De inhuldiging van het eerste lijnvak had plaats op woensdag 23 augustus 1854. Het vertrek van de trein was gepland om 14 uur. Alle genodigden verzamelden in de salons van de Compagnie, Italiëstraat in Elsene, waar een lunch klaar stond. Om 14.30 u. namen de genodigden plaats in het erekonvooi, dat samengesteld was uit zes berlines (van de Werkplaatsen Pauwels in Molenbeek) en getrokken werd door de Hertogin van Brabant (een krachtige locomotief van zestig pk gebouwd door de Ateliers Saint-Léonard in Luik):

We vertrekken. Weinig spoorlijnen laten op hun traject schilderachtigere beelden en aantrekkelijkere landschappen zien dan die tussen Brussel en Terhulpen! Na een brede bocht van 1400 m, die ons over een enorme, prachtige viaduct brengt, bereiken we Bosvoorde in ten hoogste tien minuten na een ritje van zes en een halve kilometer.

Het konvooi stopt er niet. Het stopt zelfs niet in Groenendaal. We stappen na 25 minuten af in Terhulpen. Een menigte landbouwers verdringt zich in het volledig bevlagde station. Twee werkmannen komen naar voren en bieden Sir William

Magnay, voorzitter van de Compagnie, twee albasten vazen aan die met kunstbloemen zijn versierd.

De honorabele baronet spreekt zijn dank uit in het Frans, in de meest uitgelezen en aardigste bewoordingen. Hij krijgt hiervoor een overdonderend applaus. Lakeien schenken de erewijn. Sir William begeeft zich vervolgens op het spoor, hij heft het champagneglas en spreekt als volgt: "De Regering heeft de opening van het eerste lijnvak van de spoorweg naar Luxemburg toegestaan; ik verklaar de spoorweg naar Luxemburg geopend!" En onder het uitbundig applaus van de toehoorders werpt hij zijn glas op de sporen; het spat in duizend stukken uiteen.

Het konvooi zet zich opnieuw in beweging tot het volgende station Rixensart, waar een van de mooiste kastelen staat van graaf Felix de Mérode. Het konvooi houdt halt in de gemeente en de heer Bosquet, ontvanger van de graaf, maakt er een groot feest van. Het konvooi rijdt verder tot Limal waar een prachtige viaduct wordt bezocht en het kasteel van baron d'Hooghvorst wordt bewonderd.

Het konvooi keerde vervolgens naar Groenendaal terug waar de genodigden een schitterend banket te beurt viel. Na het uitbrengen van heel wat toasts waren de genodigden om 20.45 u. terug in Brussel.

DE EXPLOITATIE IS OPEN VOOR HET GROTE PUBLIEK

De exploitatie van het eerste lijnvak Brussel – Terhulpen ving aan op zaterdag 26 augustus 1854 met vier treinen per dag en in elke richting, met haltes in Bosvoorde en Groenendaal. Het traject Brussel – Terhulpen kostte 1,50 fr. in 1e klas, 70 centiemen in tweede en 65 in derde klas.

Op zondag 27 augustus was er al een ongeval – gelukkig zonder nare gevolgen – met de trein die Brussel-Leopoldswijk verliet om 14 u. Hij bestond uit twee locomotieven en negentien rijtuigen van de drie klassen en vervoerde zo'n zevenhonderd tot achthonderd mensen. Even na zijn vertrek was er een ontsporing. De wielen van de eerste zes rijtuigen zonken diep weg in het zand dat de bedding vormde van het spoor (dus de ballast!) onder de brug over de Waversesteenweg.

Na de schok bij dit ongeval verlieten alle reizigers het konvooi en schaarden zich massaal rond de vastgereden rijtuigen, waarvan men de locomotieven in allerijl had losgemaakt. Men heeft kunnen vaststellen dat de breuk van verschillende kussenblokken, onder andere het eerste excentriek kussenblok, de ontsporing had veroorzaakt. Werklui, onder leiding van bedienden van de compagnie, haastten zich om de rijtui- ...

De exploitatie van het eerste lijnvak Brussel-Terhulpen ving aan op 26 augustus 1854 met vier treinen per dag in elke richting, met haltes in Bosvoorde en Groenendaal.



▲ Station Luxemburg tijdens de "Belle Époque".



▲ Station Terhulpen



▲ Ingang en station van de Hippodroom van Groenendaal vóór 1914.

... gen weer rechtop te zetten en het spoor te herstellen. Het excentriek spoor moest worden vervangen en op nieuwe kusenblokken worden gemonteerd.

Op het ogenblik waarop we dit verhaal neerschrijven (15.30 u.), is het werk ver van af; het is twijfelachtig dat de trein zich ten vroegste vóór 17 u. opnieuw in beweging kan zetten. De meeste reizigers hebben deze tegenslag moedig verwerkt en wachten geduldig op het einde van dit "intermezzo" op hun zondagsuitstap. Anderen hebben echter hun geld teruggevraagd en zijn te voet en slecht gehumeurd naar andere oorden vertrokken.

Er werd nagenoeg niemand gewond, dankzij de lage snelheid van het konvooi, dat nog maar pas was aangezet en een nogal uitgesproken bocht nam: alleen een man liep een paar flinke builen op en een vrouw, meer geschrokken dan gekneusd door de schok, werd onwel. (...)

van Bosvoorde omzoomd met witte huisjes ontdekt en vervolgens boven die huisjes de heuvels met de grote bomen van het bos. Rechts hebt u een vlak uitzicht op rijk beboste gronden. We rijden het bos zelf binnen, een somber en majestueus beukenbos, waar het oog vergeefs de mysterieuze diepten peilt. De vallei van Groenendaal duikt rechts op met haar met riet bedekte vijvers. De spoorweg doorsnijdt tegelijk de weg van Bosvoorde naar Terhulpen en die van Tervuren naar Waterloo. Links ontwaart men de bochtige vallei die leidt naar Hoeilaart. We laten de bossen achter ons en kunnen in de verte rechts via een open plek de heuvel met de Leeuw van Waterloo zien. Gewassen zijn een tijdje meester over de grond maar daarna zijn er opnieuw vijvers - nog schilderachtiger - en helemaal aan de einder rijst het kasteel op van de markies van Bethune. We zijn in Terhulpen. (...)

In zijn *Gids* over de spoorweg naar Luxemburg, beschrijft Eugène Van Bommel in 1859 het bucolische landschap dat aan de ogen van de reiziger voorbij schuift:

U hebt nauwelijks het station Leopoldswijk verlaten, of een diepe uitgraving die onmiddellijk wordt gevolgd door enorme aanaardingen kondigt u de heuvelachtige streek aan. U doorkruist de valleigordel die daar de stad omhelst, met de mooie vijvers in Elsenne, de promenades in Etterbeek, de grote plas in Sint-Joost-ten-Node en die verderop overgaat in het lommer van de vallei van Josaphat. Weldra duiken rechts en links aan de einder bossen op. U overschrijdt een enorme heuvelkam onder een gedurfd viaduct met één enkele boog, en u daalt geleidelijk naar het bekoorlijke dorp Bosvoorde.

Het konvooi bevindt zich bij het verlaten van dit eerste station op een immense aanaarding, vanwaar men links de vijvers

Vanaf 1873 nam de Belgische Staat de exploitatie over van het netwerk van de *Grande Compagnie du Luxembourg*. Hij legde al snel een dubbel spoor aan, verving geleidelijk de oude ijzeren spoorstaven door stevige stalen exemplaren, moderniseerde de bestaande seininrichting en paste de stations aan om het hoofd te bieden aan alle eisen van het verkeer. Mettertijd en bij de al maar toenemende verstedelijking van de Brusselse agglomeratie, kwamen er nieuwe, soms tijdelijke, tussenstops tussen Brussel (Noord) en Terhulpen: Brussel (Sint-Mariastraat), Brussel (Rogierstraat, 1865), Brussel (Leuvensesteenweg, 1865), Brussel (Wetstraat, 1865), Etterbeek (1880), Watermaal (1866), Zoniënwood (1898), Bakenbos (1933), Hoeilaart (1912). Vanaf 1880 ontwikkelde zich aldus tussen Brussel en Ottignies een verkeer van treinen en trams: de voorloper van het toekomstige GEN! ■



De lijn tussen Etterbeek en Brussel-Leopoldswijk in 1939.