

De voormalige Spoorwegmaatschappijen,

door Lionel WIENER.

VI. — DE SPOORWEGEN VAN SPA NAAR PEPINSTER EN VAN SPA NAAR DE GRENS VAN HET GROOTHERTOOGDOM.

TUSSCHEN de jaren 1862 en 1868, trachtte de « Compagnie de l'Est » een spoorwegnet in België aan te leggen. Zij pachtte de exploitatie der lijnen die wij hier bespreken, teekende met de « Compagnie du Liégeois-Limbourgeois » en met de « Grande Compagnie du Luxembourg » soortgelijke overeenkomsten, maar de Regeering duchtte een al te groote uitbreiding van den buitenlandschen invloed en voorkwam de uitvoering van die ontwerpen, waardoor aan de « Compagnie de l'Est » een net met een gezamenlijke lengte van 423 kilometer zou ten deel zijn gevallen.

Op 27 November 1852 werd, bij ministerieel besluit, aan de heeren L. Gihoul en A. Demanet de voorloopige concessie verleend van een spoorweg van 13 km. van Spa naar Pepinster (1). Het was dezelfde Gihoul die vroeger de concessie van den spoorweg Antwerpen-Rotterdam bekomen had. Hij bracht zijn concessie in bij een bijzondere maatschappij, die in 1853 opgericht werd (2) en de lijn in 1854/1855 voor het verkeer openstelde. Deze had een hellend profiel over heel haar loop en de spoorstaven rustten op overlangs geplaatste liggers, wat in België een uitzondering was. Hoogst merkwaardig is dat, ondanks zijn geringen omvang, die spoorweg

(1) M. B. van 27 November 1852 en K. B. van 8 April 1853.

(2) Akte van 12 Februari en K. B. van 21 Febr. 1853.

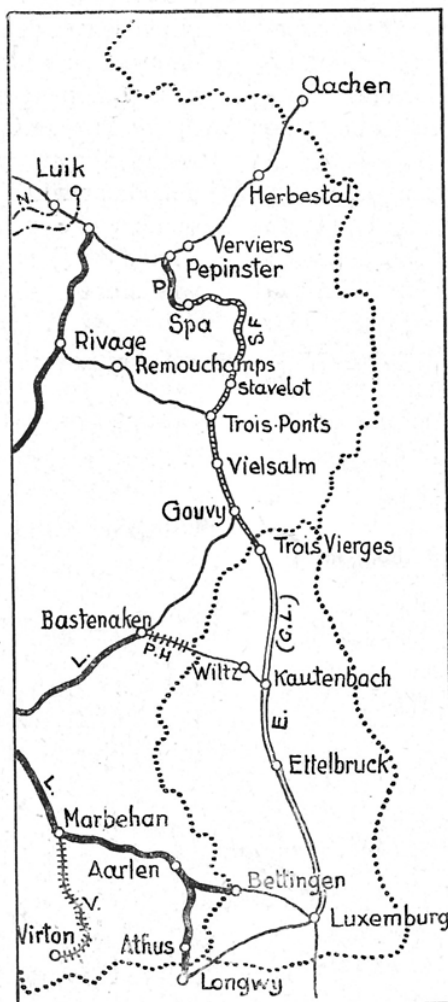


Fig. 32 — De spoorwegen van Spa naar Pepinster en van Spa naar de grens van het Groothertogdom, en hunne verlengingen.

weldra aanleiding zou geven tot internationale onderhandelingen.

In 1861, zag de « Société du Chemin de fer de Pepinster à Spa », ten bate van de « Société Guillaume-Luxembourg », af van de concessie van een spoorweg die zijn lijn zou verlengen tot aan de grens van het Groothertogdom (1). Bovendien zou de « Société de Pepinster à Spa », ingeval die lijn aangelegd werd, aan dezelfde Maatschappij, en voor 50 jaar, de exploitatie van haar eigen lijn afstaan (fig. 32).

Vervolgens werd in 1862 een overeenkomst geteekend tusschen België en het Groothertogdom (2), waardoor dit laatste de verbintenis aanging een spoorweg aan te leggen van Luxemburg tot Ettelbrück en de grens in de richting van Vielsalm, terwijl de Belgische Regeering de verplichting op zich nam ze door te trekken tot Spa. Het was de « Chemin de fer de la Jonction belge-grand-ducale », die tusschen Luxemburg en Luik een heel wat kortere

lijn moest aanleggen dan die van de Ourthevallei, welke op 2 Februari 1867 voor het verkeer geopend werd. Ze was inderdaad 165 in plaats van 180 km. lang.

(1) Overeenkomst van 11 October 1861 en K. B. van 12 April 1863.

(2) Overeenkomst van 22 Juli 1862, goedgekeurd op 22 Aug.

De hier bedoelde verlenging gaf aanleiding tot afstanden onder de maatschappijen. In 1862 werd de « Société royale grand-ducale des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg » concessiehoudster van den spoorweg van Spa naar de grens verklaard (1). Er werd door België een interestwaarborg van 800.000 fr. toegestaan, te verdeelen onder die Maatschappij en de « Grande Compagnie du Luxembourg » voor haar lijn van de Ourthe (2). In 1863 eindelijk, werd een overeenkomst gesloten tusschen den « Guillaume-Luxembourg » en de « Société du Nord de la Belgique », aan dewelke de eerste den aanleg van de lijn opdroeg.

De technische voorwaarden er van waren erg ongunstig, de hellingen te sterk, de bogen te scherp, al is het ook waar dat ze liep door een heuvelachtig land waar zonder prohibitieve kosten bezwaarlijk beter kon worden gehandeld.

Zelfs voordat de « Guillaume-Luxembourg » definitief haar concessie bekomen had, had zij, bij overeenkomst van 11 October 1861, de exploitatie gepacht van de lijn Pepinster-Spa (3).

(1) Overeenkomsten van 26 en 27 Juni en van 20 Aug. 1862 en K. B. van 6 Maart 1863.

(2) Krachtens een overeenkomst van 26 Juni 1862 met de « Grande Compagnie du Luxembourg » werd een som van 350.000 fr. van dien waarborg toegekend aan de lijn van Spa en 450.000 fr. aan die van de Ourthe.

(3) K. B. van 12 April 1863.

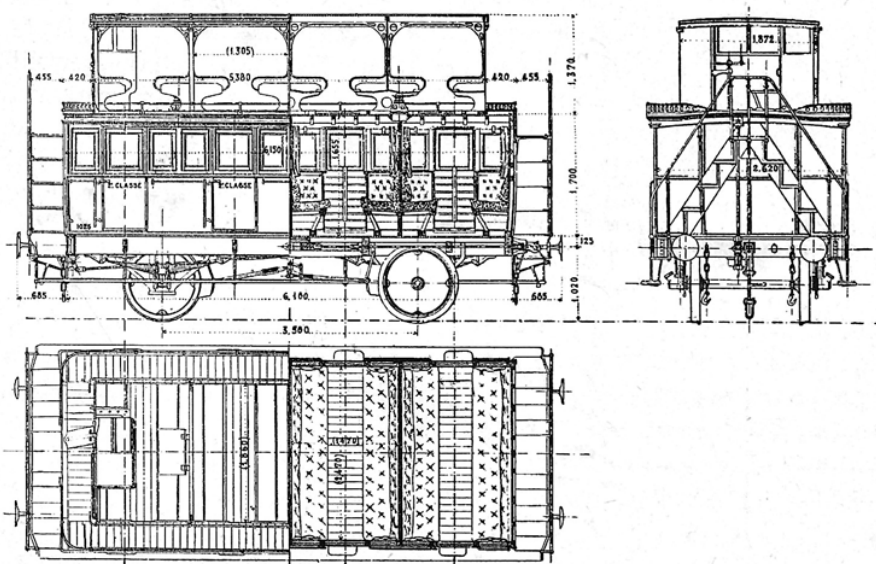


Fig. 33 — Rijtuig met een verdieping van den spoorweg van Spa naar Pepinster (omstreeks 1867).

En bij een overeenkomst van 27 Januari 1863, nam de « Compagnie de l'Est » de overeenkomst van 1861 over en zou zij de lijn Pepinster-Spa exploiteeren in plaats van den « Guillaume-Luxembourg ». Op 9 Januari daaraanvooraangaande, bepaalde een overeenkomst dat de « Grande Compagnie du Luxembourg » in de plaats zou treden van de « Société de l'Est », als exploitante van de lijn Bettingen-Wasserbillig, te rekenen van den dag waarop de lijn van Spa tot de grens van het Groothertogdom voor het verkeer zou opengesteld zijn. Dit laatste geschiedde op 20 Februari 1867, en daardoor veranderden natuurlijk de voorwaarden van exploitatie van de oorspronkelijke lijn Pepinster-Spa, die een sectie van een internationale lijn was geworden. Van dat tijdstip dagteekenen de economische wijzigingen die al deze spoorwegen samen ondergingen. Ziehier hoe de zaken verliepen :

Bij een overeenkomst geteekend op 21 Januari 1868 en te Berlijn goedgekeurd op 11 Juli, nam de « Compagnie de l'Est », voor een termijn van 45 jaar, zoowel in het Groothertogdom als in België, gansch het net « Guillaume-Luxembourg » in pacht en zulks te rekenen van 1 Januari daaraanvooraangaande. Er werd bepaald dat de « Compagnie de l'Est » eveneens in de plaats zou treden van den « Guillaume-Luxembourg » voor de verplichtingen die voortvloeiden uit het exploitatiecontract van 11 October 1861 (1). Van dat oogenblik af, exploiteerde zij de lijnen met haar materieel dat, onder meer, rijtuigen met imperiaal, type 1855 (fig. 33) telde (2). Buiten den spoorweg van Brugge naar Blankenberge, is het de eenige Belgische spoorweg die zulke rijtuigen bezeten heeft.

Dit optreden van de « Compagnie de l'Est » zou gevolgen hebben, waarvan de invloed hoe langer hoe meer zou gevoeld worden op

(1) Hij nam eveneens, en voor den ganschen duur van de pacht, de overeenkomst van 9 Januari 1863 met de « Grande Cie du Luxembourg » over bij de toepassing daarvan op de lijn Bettingen-Wasserbillig.

(2) Eigen gewicht 7 t. tot 7 t. 8, kast 40 pl., imperiaal 30.

heel wat Belgische spoorwegen, wier economische structuur zij zelfs geheel in orde zou brengen. De Regeering zou er zelfs toe komen haar politiek te wijzigen op het stuk van spoorwegen, waarvan zij eerst de exploitatie en vervolgens de concessie zou overnemen.

De openstelling van de lijn Pepinster-Spa en van haar verlenging moest het verkeer treffen van twee andere internationale lijnen, die van den « Grand Luxembourg » en die der (Fransche) Ardennen, door den « Est Belge » in België verlengd. Ten einde een tarievenoorlog te voorkomen en om het vervoer uit en naar Luik oordeelkundig te verdeelen, werd op 17 Januari 1867 te Parijs, tusschen den « Chemin de fer de l'Est », den « Guillaume-Luxembourg » en de « Grande Compagnie du Luxembourg », een verdrag gesloten, waarbij ieder van de deelnemers er belang bij had op uitbreiding van zijn eigen verkeer aan te sturen. Maar op 21 Januari 1868 stelde de « Est », in de plaats van zijn veranderlijk deel in de bruto-ontvangsten van het net van den « Guillaume-Luxembourg », een vaste rente van 3.000.000 fr., waarvan de Fransche Regeering de betaling waarborgde, ofschoon die lijnen op buitenlandsch grondgebied lagen (1). Deze wijziging van renten zou ernstige gevolgen hebben, doordat de « Guillaume-Luxembourg » geen belang meer ging stellen in de uitkomsten der exploitatie, welke de « Est » naar eigen goeddunken kon leiden. De « Grande Compagnie du Luxembourg » bleek aldus rechtstreeks bedoeld, en wij zullen daarop terugkomen wanneer wij die Maatschappij bestudeeren. Op 28 September 1868 zegde de « Est » inderdaad het verdrag van 1867 op, en dank zij de drukking die zijn contrôle over den Pepinster-Spa, eenerzijds, en over den « Chemin de fer des Ardennes », anderzijds, hem toeliet uit te oefenen, was het hem mogelijk zijn voorwaarden op te dringen. De pogingen

(1) Goedgekeurd ter vergadering van 20 Juni 1868 van het wetgevend lichaam evenals op de algemeene vergaderingen van de « Compagnie de l'Est » den 28ⁿ en van den « Guillaume-Luxembourg » den 29ⁿ April van hetzelfde jaar.

tot naasting door de « Compagnie de l'Est » stuitten op het veto der Regeering en de gebeurtenissen van 1870 zetten de « Compagnie de l'Est » aan haar ontwerpen tot aanleg van een Belgisch net op te geven. Maar die gebeurtenissen hadden de Regeering er toe gedreven het net van talrijke geconcessioneerde spoorwegen te naasten.

De naasting, door de Regeering, van de lijn Pepinster-Spa, in 1872 (1), bood geen moeilijkheden, maar zulks was niet het geval met den « Chemin de fer de Jonction belge-grand-ducale », waarvan de modaliteiten geregeld werden door een op 11 Juli 1872 te Berlijn geteekend verdrag. De Belgische Regeering belaste zich met de exploitatie van het Belgisch net van den « Guillaume-Luxembourg », tegen de voorwaarden van haar overeenkomst met de « Compagnie de l'Est » in wier plaats de « Chemin de fer impérial d'Alsace-Lorraine » opgetreden was. De Duitsche Regeering had er zich toe verbonden dat net te exploiteeren tot in 1912 (2), en er was verstaan dat de Belgische Staat het Belgisch gedeelte tot dien datum zou exploiteeren. Bij het verstrijken van de pacht, zou hij de lijn aan den « Guillaume-Luxembourg » overgeven, tegen de voorwaarden van de overeenkomst van 1868. Eindelijk, en wel op 1 Januari 1913, zou de Staat in het bezit treden van den « Chemin de fer de la Jonction belge-grand-ducale », dien hij tot op dit tijdstip zou hebben geëxploiteerd.

Zoo eindigden de laatste incidenten veroorzaakt door het bestaan van den 13 km. langen spoorweg Pepinster-Spa. Vier Regeeringen (die van België, Frankrijk, Duitschland en het Groothertogdom) en vier Spoorwegmaatschappijen : de « Est français », de « Grande Compagnie du Luxembourg », de « Nord de la Belgique » en de « Guillaume-Luxembourg » zonder den « Alsace-Lorraine » en den « Belgischen Staat » mee te rekenen waren er bij gemoeid geweest. Kleine oorzaken hebben soms groote gevolgen.

(1) Ingenottreding 16 September 1872, wet van 16 Januari 1873.

(2) Directie van Straatsburg van de Spoorwegen van Elzas-Lotharingen.

