

Grande Compagnie du Luxembourg

Oprichting: 10 september 1846

Overgenomen door NMBS: 31 januari 1873

Kenmerken: De concessie speelde een cruciale rol bij de ontsluiting van de provincie Luxemburg en de Ardennen.

Afkorting: GCL

In het kort: de *Grande Compagnie du Luxembourg* was een baanbrekend maar financieel kwetsbaar bedrijf, dat er niettemin in slaagde de provincie Luxemburg van haar eerste spoorwegnet te voorzien. In 1873 werd het door de Belgische staat overgenomen in het kader van de geleidelijke nationalisering van de Belgische spoorwegen.



Uniformknoop van de *Grande Compagnie du Luxembourg* (Ref. 4469)

Historische context

Aanvankelijk werden de achtergestelde provincies van het land door de spoorwegen over het hoofd gezien. Met de wet van 26 mei 1837 kwam hier enigszins verandering in, toen de Staat de opdracht gaf om de as Brussel - Luxemburg aan te leggen.¹

Het doel was het nationale spoorwegnet uit te breiden door de hoofdstad te verbinden met Namen en Belgisch Luxemburg, en over de grenzen heen met het Groothertogdom, Elzas-Lotharingen en Zwitserland. Het was dus in de eerste plaats een belangrijke internationale verkeersader die een over het algemeen dunbevolkt gebied doorkruiste, waar slechts hier en daar een paar wegen waren aangelegd. Er zouden vertakkingen worden aangelegd om het verkeer uit het Luikse bekken naar de grenzen te leiden.

Maar door de steile hellingen bleek het tracé te zwaar.

¹ Verslag van de Kamer: De wet van 26 mei 1837 bepaalt dat de stad Namen via een spoorweg, aangelegd op kosten van de Staat, zal worden aangesloten op het bij de wet van 1 mei 1834 ingestelde spoorwagennet [vertaling uit het Frans].

Het idee om Luik met de Rijn te verbinden, dateerde al van ver vóór de komst van de spoorwegen: in 1825 stelde een zekere Remy de Puydt de aanleg voor van een zogenaamd *Maas- en Moezelkanaal*, waarvoor in 1827 de concessie werd verleend.

De *Société anonyme du Luxembourg* werd opgericht voor de aanleg van het kanaal en de mijnbouw, maar het project werd stopgezet door de revolutie van 1830. De pas gevormde Belgische regering was zeer onder de indruk van het succes dat de spoorwegen in Engeland kenden en stond eerder weigerachtig tegenover het kanaal. Ondanks de reeds gestarte werkzaamheden werd het project gestaakt en besloot de maatschappij een rechtszaak aan te spannen om zich te laten ontheffen van haar verplichtingen. Pas in 1845 kocht een Engelse groep (Clossmann and consorts) alle rechten van de voormalige Compagnie du Luxembourg, zoals we verderop zullen lezen.

Belgisch Luxemburg beter ontsluiten

In 1840 spraken enkele lokale volksvertegenwoordigers uit Belgisch Luxemburg hun terughoudendheid uit ten aanzien van het spoorwegproject. Ze vroegen om de uitbreiding van de Belgische spoorlijn naar Luxemburg uit te stellen ten gunste van de aanleg van wegen in de provincie. De Belgische staat had echter een heel andere visie op de ontwikkeling van het gebied.

Het jaar 1845 vormde in dit opzicht een echt keerpunt, met een piek in de toekenning van concessies voor nieuwe spoorlijnen.

Nadat de regering de hoofdlijnen van haar nationale spoorwegnet had aangelegd, besloot ze de aanleg en exploitatie van nieuwe lijnen in concessie te geven aan particuliere bedrijven, vaak met Engels kapitaal.

Om de spoorwegen in de regio verder uit te bouwen, kochten de heren Clossmann en zijn vennoten de rechten op het kanaal en de mijnbouwvergunningen voor een aanzienlijk bedrag over van de voormalige *S.A. du Luxembourg* en verwierven ze alle aandelen van deze onderneming. Door deze strategische stap verkregen ze de concessie voor de zogenaamde Luxemburgse spoorweg, die hun officieel werd toegekend krachtens de wet van 18 juni 1846, bevestigd door een koninklijk besluit van diezelfde dag.

Dankzij de aansluiting op het spoor vormde het kanaal vanuit Luik een knooppunt voor het goederenverkeer tussen de Maas en de Moezel.

Oprichting van de Grande Compagnie du Luxembourg

Met hun nieuwe concessie en de rechten van de voormalige *S.A. du Luxembourg* onder de arm richtten de heren Clossmann en consorten op 10 september 1846 (bekrachtigd bij KB van 10/10/1846) een naamloze vennootschap naar Belgisch recht op met de naam *Grande Compagnie du Luxembourg*.

In het bestek van de compagnie stond het volgende vermeld²:

De vennootschap heeft tot doel de aanleg van de spoorweg van Luxemburg, van Namen naar Aarlen, uitgaande vanuit het Maasdal, zoals vastgelegd in de concessieakte, met de geplande vertakkingen en verlengingen naar Luxemburg, Longwy, Metz, Thionville, Trier, en met de uitbreidingen die door de

² Artikel 2 van de overeenkomst van 10 september 1846.

algemene vergadering van aandeelhouders moeten worden goedgekeurd en aangelegd; de kanalisering van de Ourthe tot aan Laroche; de exploitatie van de aan te leggen spoorweg en het aan te leggen kanaal; de aanleg en exploitatie van wegen, kanalen, bruggen en alle andere aansluitingsmiddelen die onmisbaar of nuttig zijn om het welslagen van de hoofdonderneming te verzekeren, evenals de uitvoering en exploitatie van elke latere concessie die aan de compagnie wordt aangeboden en door de algemene vergadering van aandeelhouders wordt aanvaard. De vennootschap heeft tevens tot doel het ontwikkelen en exploiteren van mijnen, groeven en steengroeven in het Groothertogdom Luxemburg en in het deel van de provincie Namen dat aan de rechteroever van de Maas ligt, op basis van de reeds verkregen en nog te verkrijgen concessies, en ten slotte de metallurgische verwerking van allerlei aard [vrije vertaling uit het Frans].

Een project vol hindernissen

De werkzaamheden gingen van start op de sectie tussen Brussel en Waver. De volgende sectie, van Waver naar Namen, zou worden aangelegd door de *Chemin de fer de Louvain à la Sambre*. Die firma raakte in financiële moeilijkheden en kon haar contract niet nakomen.

Gezien de moeilijke financiële situatie vroeg de *Compagnie du Luxembourg* vervolgens om de ontbinding van haar overeenkomst en de terugbetaling van haar borgsom. Deze stap leidde in 1850 tot een rechtszaak met de Belgische staat, waarin werd bevestigd dat de maatschappij verplicht was de aanleg van de spoorlijn voort te zetten.

Om uit deze juridische en financiële impasse te komen, werd een minnelijke schikking getroffen: de *Grande Compagnie du Luxembourg* (GCL) stemde ermee in de werkzaamheden te hervatten, op voorwaarde dat de regering zich engageerde om de reeds gemaakte kosten te dekken.

Op 30 juni 1851 werd dit akkoord bezegeld met de ondertekening van een nieuwe overeenkomst. Dankzij die overeenkomst nam de GCL de concessie voor de sectie Ottignies - Waver en Namen over, die eerder van de *Compagnie du Chemin de fer de Louvain à la Sambre* was ingetrokken.

Aangezien de Belgische regering ervoor wilde zorgen dat Luxemburg de voordelen van een spoorverbinding kon benutten en zag dat de werkzaamheden maar traag vorderden, besloot ze de spoorwegmaatschappij een duwtje in de rug te geven. Deze steun werd vastgelegd in de wet van 20 december 1851, bekrachtigd bij koninklijk besluit van 29 januari 1852³.

In de nieuwe overeenkomst werd bepaald dat de compagnie het volgende zou bouwen en exploiteren:

1/ de lijn van Brussel naar Namen,

2/ de spoorlijn van Namen naar Aarlen, met zijn vertakkingen en eventuele uitbreidingen naar de grenzen met Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg.

De compagnie kreeg de mogelijkheid om de lijn op slechts één spoor aan te leggen, en beide lijnen moesten vóór het einde van het jaar 1856 voltooid zijn. Zo niet zou de concessie voor de gehele lijn komen te vervallen.

Daarop werden de werkzaamheden hernomen. In het Belgisch Staatsblad van 25 juli 1853 lezen we het volgende: *Op 22/07/1853 legde Sir William Magnay, voorzitter, in aanwezigheid van de directeurs, ingenieurs, aannemers en secretarissen van de Grande Compagnie du Luxembourg, de eerste steen van de*

³ BS van 31 januari 1852.

stationsgebouwen van Elsene, die daarna tegen de stadswallen werden aangebouwd [vrije vertaling uit het Frans].

Op 23 augustus 1854 werd ook de eerste sectie van de spoorlijn van de Grande Compagnie du Luxembourg (Brussel-Leopoldswijk – Terhulpen) ingehuldigd.⁴



Postkaart van het station Brussel-Luxemburg, Collectie Paul Pastiels. (Ref. Z12748)

Door wanbeheer en verduistering van gelden kwam de compagnie financieel in het nauw. Als reactie op de ontevredenheid van de aandeelhouders en de geruchten die de reputatie van het bedrijf aantastten, werd in 1855 een nieuwe raad van bestuur aangesteld. De raad bestond uit Engelse en Belgische bankiers, waaronder Victor Tesch (1812-1892), een vooraanstaand figuur in de Belgische en Luxemburgse politiek.

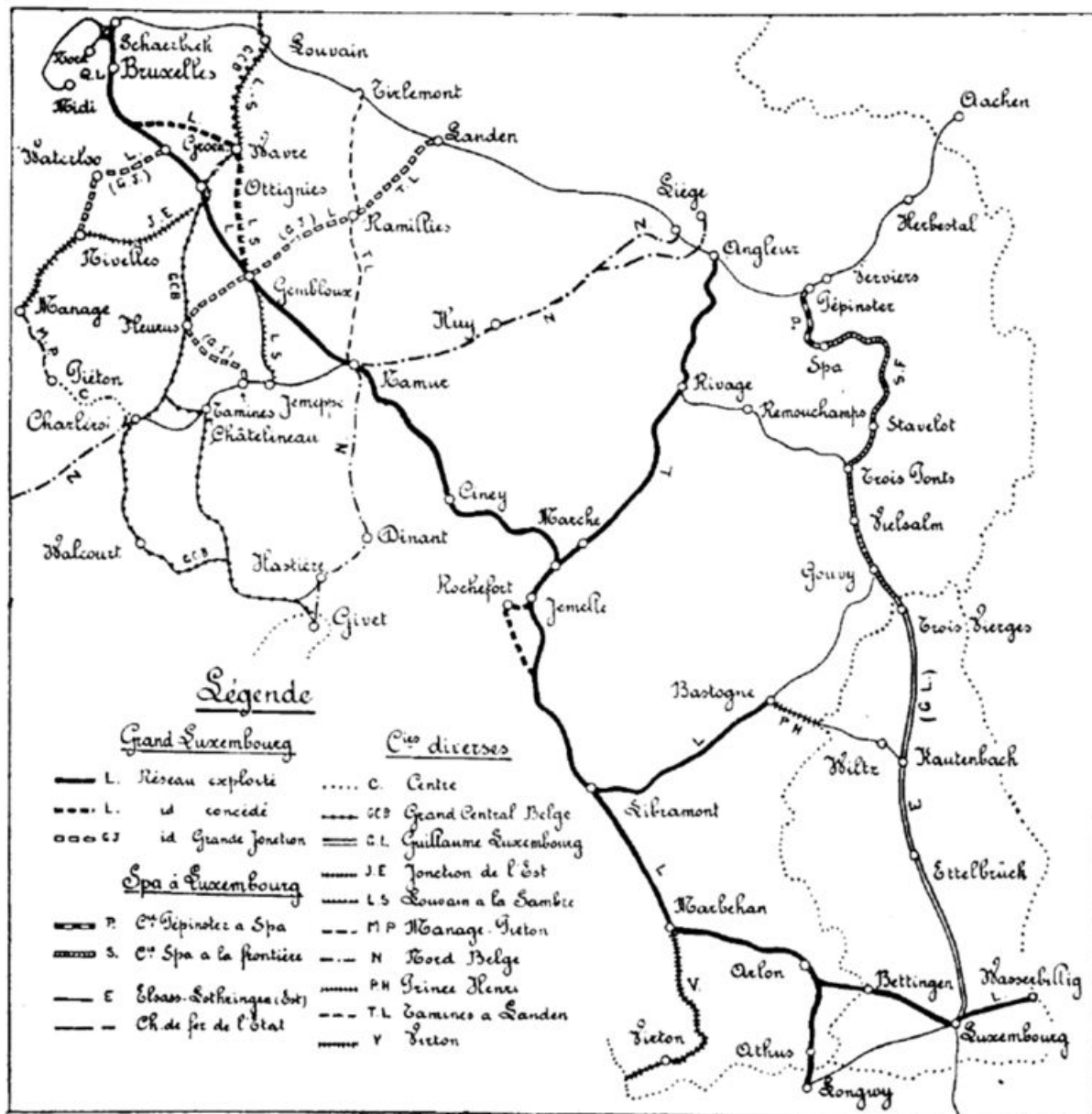
Onder leiding van de heer Tesch, voorzitter van het in Brussel gevestigde permanente bestuurscomité, en dankzij de inzet van dit nieuwe managementteam slaagde het bedrijf er uiteindelijk in het tij te keren.

Eenmaal de GCL definitief weer gezond was, kreeg het bedrijf bij wet van 7 september 1855⁵ uitstel tot uiterlijk 1 april 1859 voor de ingebruikname van de gehele lijn.

Vervolgens konden de voorbereidingen voor de exploitatie van start gaan ...

⁴ Verslag van de inhuldiging, gepubliceerd in het BS 237, blz. 2825, op vrijdag 25 augustus 1854

⁵ BS van 21 september 1855



Netkaart van de Grande Compagnie du Luxembourg met uitbreidingen. Fragment uit het artikel van Wiener L., verschenen in Le Rail, 1940. (Ref. K9156)

Inhoudiging van de verschillende secties

De aanleg van de spoorlijn Namen – Aarlen nam iets meer dan drie jaar in beslag, wat best knap is gezien de omvang van dit veeleisende traject van 137 kilometer.

08/1854	Brussel – Terhulpen	15 km
06/1855	Terhulpen – Gembloers	23 km
09/1855	Gembloers – Rhisnes	12 km
04/1856	Rhisnes – Namen	6 km
10/1856	Verbinding tussen Brussel – Leopoldswijk in het noorden	6 km
05/1858	Namen – Ciney	28 km
07/1858	Ciney – Grupont	38 km
10/1858	Grupont – Aarlen	69 km
09/1859	Aarlen – Sterpenich	10 km

Na 13 jaar was de spoorlijn Brussel – Aarlen eindelijk voltooid. Van 27 tot en met 29 oktober 1858 werd ze dan ook met veel pracht en praal ingehuldigd. De Belgische koninklijke familie was hierbij aanwezig en werd geflankeerd door vooraanstaande figuren uit Frankrijk, Duitsland en Luxemburg. Zes maanden later verbond de sectie Aarlen – Sterpenich de lijn met het prille net van de *Société Royale Grand-ducale Guillaume-Luxembourg*.

Victor Tesch, destijds minister van Justitie, werd door de provinciale raad van Luxemburg onderscheiden als dank voor zijn inzet voor de spoorwegen.



Medaille ter ere van de inhuldiging van de spoorweg in Luxemburg op 27 oktober 1858, met de buste van Victor Tesch.

De vertakkingen

Het bestek uit 1846 voorzag in de aanleg van twee verplichte vertakkingen: één naar de Ourthe en één naar Bastenaken.

De Ourthe-lijn

Pas in 1863, toen de financiële situatie van de maatschappij was verbeterd, kon de GCL eindelijk aan dit project beginnen. De 65 km lange Ourthe-lijn sloot bij Marloie aan op de hoofdlijn, liep via Marche en Melreux en daalde vervolgens af naar Angleur, waar ze aansloot op het oostelijke spoorwegnet van de Belgische staat.

Dankzij verschillende overeenkomsten met de Belgische staat en de Luxemburgse maatschappij *Société Royale Grand-ducale Guillaume-Luxembourg* vorderden de werkzaamheden snel. Ze werden voltooid tussen 1865 en 1866.

De lijn Libramont – Bastenaken

Deze verbinding van 29 km vormde de laatste verbintenis uit 1846 tussen de GCL en de Belgische staat. Hoewel de Staat de maatschappij een jaarlijks inkomen voor de exploitatie garandeerde, liep de GCL niet bijzonder warm voor het project. Niettemin gingen in 1867 de werkzaamheden van start. De lijn, die op 15 november 1869 voor het publiek werd geopend, sloot bij Libramont aan op de Ardense as. Zoals de maatschappij al vreesde, bleek deze sectie weinig rendabel.

De uitbreiding Autel – Athus

Op 14 september 1859 bereikte de Luxemburgse spoorlijn Sterpenich, op enkele kilometers van de Luxemburgse grens. De volgende dag werd de verbinding met het Luxemburgse spoorwegnet tot stand gebracht. Nu moest nog de tweede mogelijke verlenging van de Luxemburgse lijn richting Frankrijk worden voltooid. De plannen voor de sectie Autel (of Autelbas) – Athus werden in 1860 goedgekeurd door het ministerie van Openbare Werken, met een aansluiting op het Franse grondgebied ter hoogte van Longwy. De spoorlijn werd in 1862 tot aan Athus aangelegd en werd in 1863 voltooid. Vervolgens werd de Franse spoorlijn vanuit Longwy aangesloten, waardoor er treinverkeer tussen deze twee lijnen mogelijk werd.



Postkaart van het station van Athus, collectie Paul Pastiels. (Ref. Z01265)

Van alle lijnen die in België door ondernemingen werden geëxploiteerd, was de GCL een van de meest rendabele, ondanks de forse aanvankelijke investering. Het was namelijk de meest directe verbinding tussen België, Groothertogdom Luxemburg, Oost-Frankrijk, Zuid-Duitsland, Zwitserland en Italië. Bovendien is de provincie Luxemburg rijk aan zware grondstoffen. Het vervoer daarvan leverde de spoorwegen een fortuin op.

Tussen persoonlijke ambities en nationale soevereiniteit

Het offensief van Simon Philippart en het project "Prins-Henri"

De economische aantrekkingskracht van de regio wekte al snel afgunst op bij de concurrentie. Een nieuwe concurrent daagde de *Grande Compagnie du Luxembourg* op eigen terrein uit: de Belgische investeerder en bankier Simon Philippart⁶.

In december 1868 sloot hij via zijn bedrijf, de *Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut*, een overeenkomst met de Luxemburgse regering voor de concessie van 200 km spoorlijn. Hij richtte vervolgens de maatschappij *Prince-Henri* op en was van plan een spoorlijn aan te leggen tussen Athus en Givet om zo het spoornet van de GCL te omzeilen.

De ambitie van Philippart kende geen grenzen: hij wilde een grensoverschrijdend spoorwegimperium opbouwen door zijn invloed uit te breiden naar verschillende belangrijke spoorwegmaatschappijen. Deze financiële agressiviteit baarde de Belgische staat zorgen. Die vreesde namelijk dat zeer strategische internationale verkeersassen in handen zouden vallen van speculanten of buitenlandse belangen.

De Franse dreiging en de ommekeer van 1869

In 1869 werd de dreiging steeds concreter: de GCL, die destijds grotendeels met Brits kapitaal was gefinancierd, sloot een overeenkomst om haar exploitatie over te dragen aan de *Compagnie des chemins de fer de l'Est français*, een onderneming waarin keizer Napoleon III aanzienlijke belangen had. Als deze overeenkomst werd gesloten, zouden de vitale spoorlijn Brussel – Namen – Aarlen en de uitbreidingen daarvan naar Luik, Frankrijk en het Groothertogdom onder Franse controle komen.

In reactie op de annexatieplannen van het Franse Rijk en het risico dat haar spoornet onder buitenlands zeggenschap zou komen, nam de Belgische staat krachtige maatregelen. Op 23 februari 1869 keurde het parlement met spoed een wet goed die spoorwegmaatschappijen verbood hun lijnen over te dragen zonder de uitdrukkelijke toestemming van de regering, waardoor de overname een halt werd toegeroepen.

De oorlog van 1870 en de strategische noodzaak

Hoewel de Franse greep op de spoorlijn werd verbroken, bleef de lijn onder controle van de Engelse investeerders. In 1870 werd de kloof nog groter toen de raad van bestuur van de GCL werd geherstructureerd: de Belg Victor Tesch werd uit de raad gezet, waardoor het bedrijf geen enkele nationale vertegenwoordiger meer had.

In datzelfde jaar brak de Frans-Pruisische oorlog uit, en werd het cruciale militaire en logistieke belang van deze lijn opnieuw bevestigd. De misnoegde bevolking drong aan op een centralisering van het net en wilde dat er paal en perk werd gesteld aan de particuliere concurrentie, die als rampzalig werd beschouwd. Onder druk van de publieke opinie besliste de Belgische regering vervolgens om de concessies terug te kopen.

⁶ Simon Philippart, bankier en geduchte Belgische spoorwegondernemer, stond bekend als de oprichter van de *Société Générale d'Exploitation de Chemins de Fer* (SGE). Zijn doel was om talrijke kleine particuliere spoorlijnen samen te voegen om zo rechtstreeks te kunnen concurreren met de Belgische Staatsspoorwegen.

De laatste krachtmeting en de nationalisering (1871-1873)

Aangezien de GCL ervoor vreesde dat Philippart zijn concurrerende spoorlijn Athus – Givet zou uitbreiden, startte ze al in 1871 onderhandelingen op met de Belgische staat om haar spoornet over te dragen. De onderhandelingen liepen vast. Om druk uit te oefenen wendde de GCL zich in 1872 tot de *Grand Central*⁷, maar de regering reageerde daarop in november door een eigen wetsvoorstel in te dienen voor een staatslijn tussen Athus en Givet.

Met de rug tegen de muur waagde de GCL in december 1872 een laatste gok: ze sloot een overeenkomst met de pas opgerichte *Société des chemins de fer belges-Luxembourgeois*. Het kapitaal van deze onderneming was echter grotendeels in handen van Simon Philippart, via zijn *steenkoolbekkens* (*Bassins houillers*), en van twee Duitse banken.

Deze nieuwe poging om de spoorlijn zowel onder Duitse als financiële invloed te brengen, beroerde de publieke opinie, die hierin een directe bedreiging zag voor de onafhankelijkheid en neutraliteit van België. De Belgische staat weigerde de wettelijke vergunning te verlenen die nodig was voor de oprichting van deze vennootschap. Door deze impasse en na talrijke perikelen gaf de GCL dan toch toe: de overeenkomst voor de overname door de Belgische staat werd officieel ondertekend op 31 januari 1873.

Met deze overeenkomst nam de Belgische staat al zijn rechten op de genoemde vennootschap weer over; dat gold zowel voor de concessies voor de spoorwegen, de mijnbouw als die voor het Ourthekanaal.

Het tractiematerieel

Op het moment van de overname, op 31 december 1874, bestond het rollend materieel van de *Grande Compagnie du Luxembourg* uit:

- 160 locomotieven
 - 128 tenders
 - 228 rijtuigen voor reizigerstreinen
 - 5.115 wagens voor goederentreinen
 - 106 pakwagens
 - 30 remwagens voor goederentreinen
- Er liep ook een bestelling voor 32 reizigersrijtuigen.

De *Grande Compagnie du Luxembourg* had een werkplaats voor grote herstellingen ingericht op het terrein van het station Brussel-Leopoldswijk. Daar werden grote herstellingen, wijzigingen en omvormingen uitgevoerd, maar er werden geen locomotieven gebouwd.

Deze werkplaats, gelegen op de plek van de voormalige locomotiefstelplaats die rond 1885 werd afgebroken, was vrij groot en uitstekend uitgerust.

De locomotieven werden tussen 1854 en 1873 aangeleverd door diverse Belgische en buitenlandse fabrikanten.

⁷ Grand Central Belge was een consortium van particuliere spoorwegmaatschappijen dat actief was tussen 1864 en 1897. Het werd gevormd door de fusie van verschillende Belgische particuliere spoorwegmaatschappijen om hun activiteiten te bundelen en zo de concurrentie het hoofd te bieden.

Duurzaam erfgoed

Het erfgoed van de Grande Compagnie du Luxembourg is nog steeds springlevend dankzij de as Brussel – Namen – Luxemburg, die tot op vandaag een van de belangrijkste verbindingen van het Belgische spoorwegnet vormt (lijnen 161 en 162).

Een aantal stationsgebouwen staan er nog steeds:

- De bovengrondse voorzieningen van het station Brussel-Luxemburg zijn mettertijd aangepast, maar de gevel van het historische gebouw is bewaard gebleven en volledig geïntegreerd in het complex van het station Brussel-Luxemburg, aan de voet van het Europees Parlement.
- Station Rixensart: het station werd in 1855 gebouwd en is nog steeds in gebruik.
- Station Habay: het station werd in 1858 in gebruik genomen en werd daarna een onbemande stopplaats. Het gebouw van het voormalige station werd in 2025 verkocht en zal naar verwachting worden omgetoverd tot vijf woningen.
- Station Athus: Indienststelling in 1862. Het stationsgebouw is in 2021 verkocht aan de gemeente Aubange.
- Station Mellier: dit is het gebouw van het voormalige station Aarlen, dat in 1881 zorgvuldig werd afgebroken en verplaatst.



Station Habay, Denis Moinil, 2016. (Ref. D4142-6)

Catherine Walravens,
met medewerking van Paul Pastiels
Juli 2026

Beknopte bibliografie

- Artikelen:** Ouverture de la première section du chemin de fer du Grand-Luxembourg, *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, 25-08-1854, p.2825-2826, BIB_K36269
- Inauguration du chemin de fer du Luxembourg - Bruxelles, le 30 octobre 1858, *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, n° 303, 30-10-1858, p.4052-4057, BIB_K804336
- KURGAN-VAN HENTENRIJK G. Une étape mouvementée de la réorganisation des chemins de fer belges : le rachat du Grand-Luxembourg par l'état (1872-1873), *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, 01-01-1972, p.395-446, BIB_K14003
- PASTIELS P. De spoorwegen in de provincie Luxemburg (I), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-07-1987, p.4-9, BIB_K360087
- PASTIELS P. De spoorwegen in de provincie Luxemburg (II), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-08-1987, p.3-11, BIB_K574613
- PIERARD C. Historique : la ligne Bruxelles-Luxembourg, *Rail et Traction*, 01-01-1957, p.37-46, BIB_K38191
- WIENER L. Les anciennes Compagnies de Chemins de fer, VII. La grande compagnie du Luxembourg (suite), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-05-1940, p.56-61, BIB_K564567
- WIENER L. De voormalige spoorwegmaatschappijen, VII De "Grande compagnie du Luxembourg", *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-04-1940, p.32-35, BIB_K9155
- Boeken :** *Les Grande compagnie du Luxembourg. Résolutions prises en assemblée générale des actionnaires du 9 mars 1849*. Bruxelles, 1849, 26 p. BIB_Z804334
- DELHEZ J-C. *150 ans de train en Luxembourg belge. 1858-2008*. Neufchâteau : Weyrich, 2008, 178 p. BIB_B14209
- VANDENBERGHEN J. V. *La Grande Compagnie du Luxembourg 1846-1873*. Brussel: NMBS, 1987, 95 p. BIB_C3482

Voor een grondigere zoekopdracht kun je onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:
Bibliotheekcatalogus: *Grande Compagnie du Luxembourg, Concessie, Spoorwegmaatschappij*
Museumcollectie: *Grande Compagnie du Luxembourg*