

Les Anciennes Compagnies de Chemin de fer,

par Lionel WIENER

III. — LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DE LIÈGE A MAESTRICHT

LE Chemin de fer de Liège à Maestricht était, somme toute, le prolongement naturel, jusqu'aux Pays-Bas, des lignes françaises et belges de la Compagnie du Nord (fig. 24). Une convention belgo-néerlandaise en fixa les modalités en 1856 et une concession provisoire, accordée la même année (1), fut rendue définitive en 1858 (2). Une compagnie spéciale, dans laquelle les capitaux français avaient largement souscrit, fut constituée en 1860 avec siège à Bruxelles et domicile aux Pays-Bas (3). La ligne de 30 km., dont 7 sur territoire néerlandais (4), fut construite à forfait par MM. Rothschild frères et consorts et ouverte au trafic le 10 novembre 1861.

Lors du rachat, elle n'était desservie que par une douzaine de locomotives de deux types : locomotives mixtes « Mammouth » à 3 essieux couplés, construites aux Ateliers Cockerill et de St-Léonard de 1861 à 1867 (fig. 29) et quelques locomotives-tender dont nous avons donné les dimensions dans les deux dernières colonnes du tableau de la page 13 (N° du 15 décembre 1939).

Après avoir constaté le succès obtenu par les tramways à vapeur de Liège à Seraing, le directeur du Liège-Maestricht, M. Clermont, intro-

(1) Conv. du 17 juillet 1856, A. R. du 3 sept.

(2) Concession définitive à MM. B. Suermondt et Cie, A. R. du 18 oct. 1858 pour la partie belge et du 4 oct. pour la partie néerlandaise.

(3) Acte du 31 mars et A. R. du 17 avril 1860.

(4) Il y a 3,8 km. de la frontière à Visé.

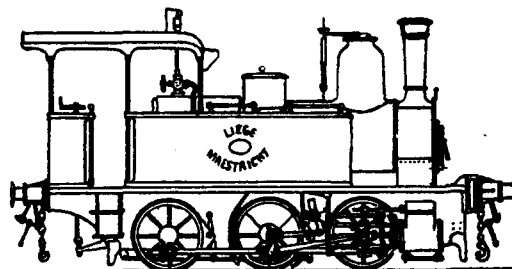


Fig. 30. — Locomotive pour trains-tramways construite en 1884 pour le Chemin de fer de Liège à Maestricht

duisit sur son chemin de fer, à partir du 25 sept. 1884, des « trains tramways » que le Nord imita l'année suivante et l'Etat, peu après. C'étaient de petits trains d'une couple de voitures remorqués par de petits bijoux de locomotives-tender à 3 essieux (5) (fig. 30). Pour les rendre attrayantes, elles avaient été peintes en blanc avec filets marron. Elles pouvaient marcher à 45 km. à l'heure.

Ces trains s'arrêtaient non seulement aux stations et aux haltes mais encore aux passages à niveau où l'on avait ménagé des quais d'embarquement, soit en moyenne à chaque kilomètre. Les voyageurs pouvaient emporter des

(5) En voici les dimensions principales :

Cylindres	mm. 270 × 400.
Surface de grille	m.c. 0.697.
Surface de chauffe	m.c. 35.600.
Chaudière, timbre	atm. 9.
Soutes à eau	m.c. 2.000.
Soutes à charbon	kil. 500.
Poids en service	t. 17.8.
Poids à vide	t. 14.0.

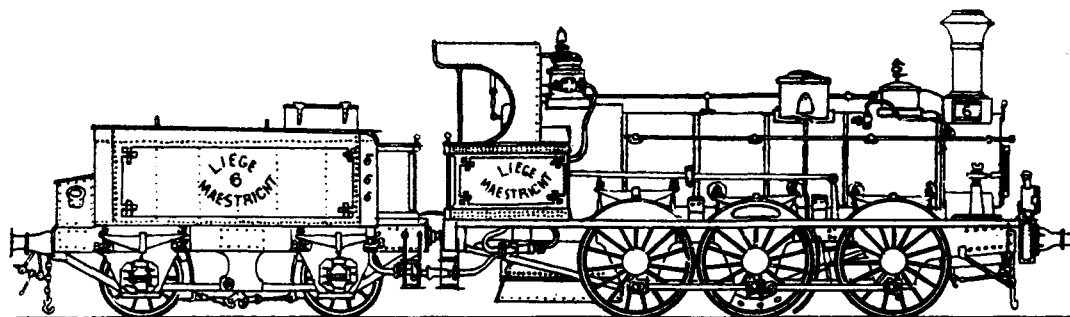


Fig. 29. — Locomotive mixte du type « Mammouth », construite en 1861, pour la Cie du Chemin de fer de Liège à Maestricht

bagages à main s'ils les plaçaient eux-mêmes dans le petit compartiment fourgon. Les billets se délivraient dans les voitures comme dans les tramways et on les récolait avant la descente.

Ce petit chemin de fer n'était pourtant pas susceptible de développements. Il fut racheté le 1^{er} janvier 1889 et la partie néerlandaise, exploitée par les S. S.

IV. — LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE HASSELT A MAESEYCK

Ce chemin de fer de 10.567 m. n'aurait présenté de l'intérêt que s'il avait été donné suite au projet primitif de l'étendre jusqu'aux Pays-Bas afin de rejoindre la ligne de Venlo-Maestricht. Ceci aurait impliqué la construction d'un pont sur la Meuse, mais les affaires du chemin de fer ne furent jamais assez prospères pour y songer.

Chose assez exceptionnelle, il fut exploité, depuis son ouverture au trafic en 1874 jusqu'en 1879, par la « Banque générale pour favoriser

l'Agriculture et les Travaux Publics » qui en céda la concession (1) à une Compagnie de chemins de fer qu'elle créa à ce moment (2). Le parc de locomotives ne comprenait que des locomotives-tender. (fig. 31).

Il fut racheté par l'Etat le 29 juin 1912 seulement.

(1) Convention du 4 mai et A. R. du 3 juin 1870.

(2) Acte du 15 août 1879.

V. — SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER DE TOURNAI A JURBISE ET DE LANDEN A HASSELT

Ce bizarre accouplement de lignes disparates provient, d'une part, de ce que l'Etat désirait relier Hasselt au restant du réseau, d'autre part, de ce que les sociétés à capitaux anglais acceptaient avec une légèreté inconcevable les clauses les plus dures des cahiers des charges.

En 1845, W. Mackensie et C^o obtenait la concession du chemin de fer de 48 km. de Tournai à Jurbise, de celui de Landen à Hasselt (1) et d'un prolongement facultatif jusqu'à la limite de la province. La même année, il transférait ses droits à une société (2) qui obtenait,

à titre de subvention gratuite, les 10.220 m. de la section de Landen à Saint-Trond qu'avait construite l'Etat au prix de 1.336.535 francs et qui était en exploitation depuis le 6 octobre 1893. Il ne restait ainsi à construire que 18 km. de Saint-Trond à Hasselt; ceux-ci furent ouverts au trafic en 1847, en même temps que la ligne de Tournai à Jurbise. L'exploitation du réseau de 76 km. était assurée par l'Etat moyennant retenue de 50 p. c. des recettes brutes. Lorsqu'il concéda, en 1853, à la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, le chemin de fer de Maestricht à Hasselt, il y joignit (3), après accord de la Compagnie de Tournai-Jurbise, l'exploitation du chemin de fer de Landen-Hasselt, qui était séparé de la ligne principale de la Compagnie, alors qu'il faisait suite au chemin de fer que la Compagnie

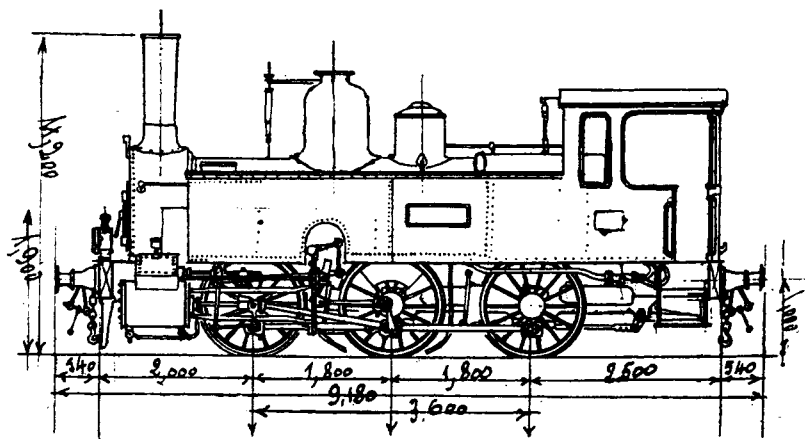


Fig. 31.— Locomotive 0-6-0-T de la Cie du Chemin de fer de Hasselt à Maeseyck

(1) Conv. du 17 mai 1845, A. R. du 19 mai.

(2) Acte du 2 juillet, A. R. du 21 juillet 1845.

(3) Conv. du 3 mai 1853, A. R. du 10 septembre.

d'Aix-la-Chapelle ouvrait à l'exploitation le 1^{er} octobre 1856.

Le 1^{er} août 1867, cette dernière cédait au Grand Central Belge l'exploitation de son réseau y compris la ligne de Landen-Hasselt.

Alors que l'exploitation de la ligne Tournai-Jurbise était assurée par l'Etat depuis son achèvement en 1847, celle de la ligne de Landen-Hasselt ne lui fut transmise qu'après rachat du G. C. B., en 1897.

