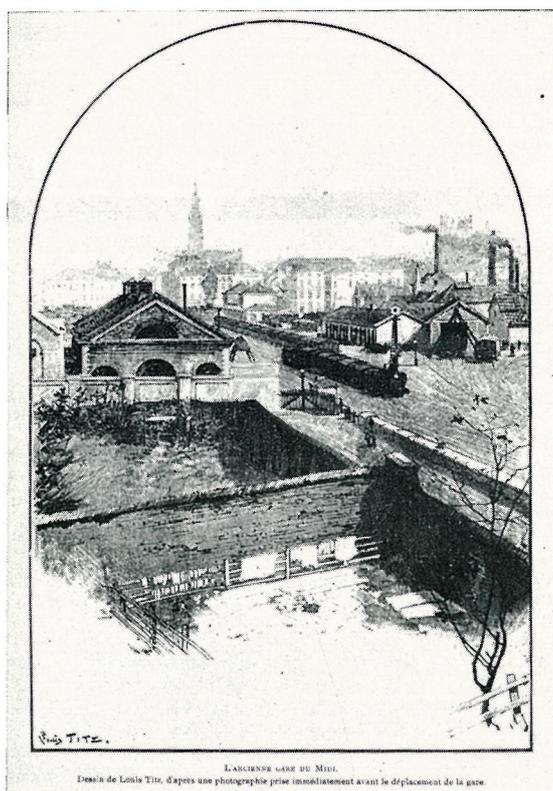


CL. PIERARD

JEAN-BAPTISTE MASUI

Premier Directeur Général des Chemins de fer belges

1798-1860



Extrait du « Rail et Traction N° 68 — septembre-octobre 1960





En couverture :

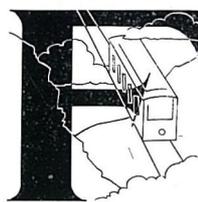
*Ancienne gare du Midi vers 1860
(d'après un dessin de Louis Titz)*

JEAN-BAPTISTE MASUI

Premier Directeur Général des Chemins de fer belges

1798-1860

par Clovis PIERARD



Fils de Michel-Joseph Masui, ouvrier menuisier, et de Marie-Catherine Schoy, son épouse, Jean-Baptiste Masui est né à Bruxelles, septième section, rue de la Bibliothèque, le vingt-huitième jour du mois de nivôse, l'an six de la République Française (17 janvier 1798).

« Il appartenait à cette forte génération à laquelle les grandes luttes du dernier siècle semblent avoir donné une trempe supérieure » (1). Il fit ses études scientifiques à l'Ecole des Manufactures Impériales de France puis entra à l'administration de la Ville de Bruxelles où son intelligence et ses dispositions techniques ne tardèrent pas à le mettre en relief. Il entreprit et accomplit avec succès la tâche difficile d'appropriier le canal de Willebroeck (2) à la grande navigation ; lorsque la révolution de 1830 éclata, il était chargé de la direction des travaux sur cette voie d'eau.

Il prit part au mouvement patriotique qui fit conquérir à la Belgique son indépendance. Les qualités dont il fit preuve en cette occasion, le désignèrent au choix du gouvernement provisoire qui lui conféra, le 29 octobre 1830, le grade d'ingénieur de deuxième classe des ponts et chaussées ; cette position lui permit, notamment, de mettre en application ses

rare aptitudes pour les conceptions hydrauliques.

Il participa aux travaux d'achèvement du canal de Charleroi à Bruxelles. Commencé en 1827 et terminé en 1832, ce canal communique avec celui de Willebroeck dont il complète l'importance.

« Les digues de l'Escaut, aux abords d'Anvers, ayant été rompues à la suite des événements de guerre, il contribua, de 1831 à 1836, par l'exécution de travaux importants, à faire rentrer ce fleuve dans ses limites et à procurer à la navigation maritime la sécurité et les facilités dont elle avait joui précédemment. Il élabora aussi, à la même époque, sous la direction de M. l'inspecteur général Teichmann, un projet pour la canalisation complète de la Nèthe et l'irrigation de la Campine. Ce projet qui se réalise aujourd'hui dans d'autres proportions, suffirait à lui seul pour justifier la réputation d'in-

(1) Extrait du discours prononcé par F. Gendebien, directeur à l'administration des chemins de fer, etc. lors des funérailles de J.B. Masui.

(2) C'est au commencement du XV^e siècle (1415) que fut établi le premier projet de canaliser la Senne, de Bruxelles jusqu'à la Dyle, pour mettre cette ville en communication avec Anvers qui était alors très florissante. Après un commencement d'exécution, on l'abandonna pour la construction, en 1477, d'un canal latéral à la rivière. L'opposition de la ville de Malines, puis de celle de Vilvorde, firent renoncer à la direction vers l'embouchure de la Dyle et prendre celle de Willebroeck. Ce canal fut inauguré le 12 octobre 1561.

génieur distingué qu'il avait acquise.» (1)

Par arrêté royal du 22 novembre 1834, il était promu ingénieur de première classe, « en récompense de sa conduite digne d'éloges dans les circonstances difficiles et dangereuses où il s'était trouvé placé par suite de la rupture des digues de l'Escaut et de l'inondation des polders de la rive droite de ce fleuve » (2).

A propos de cette nomination, voici comment s'exprimait le Ministre de l'Intérieur dans une lettre adressée à M. Teichmann, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées : (3)

(1) Extrait du discours prononcé par M. Groetaers, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, aux funérailles de J.B. Masui.

(2) Moniteur belge. journal officiel, n° 327, 4^{me} année, dimanche 23 novembre 1834.

(3) Copie textuelle de la minute originale. (Archives du Musée des chemins de fer belges).

MINISTERE DE L'INTERIEUR

Bruxelles, le 29 octobre 1834.

Monsieur l'Inspecteur Général,

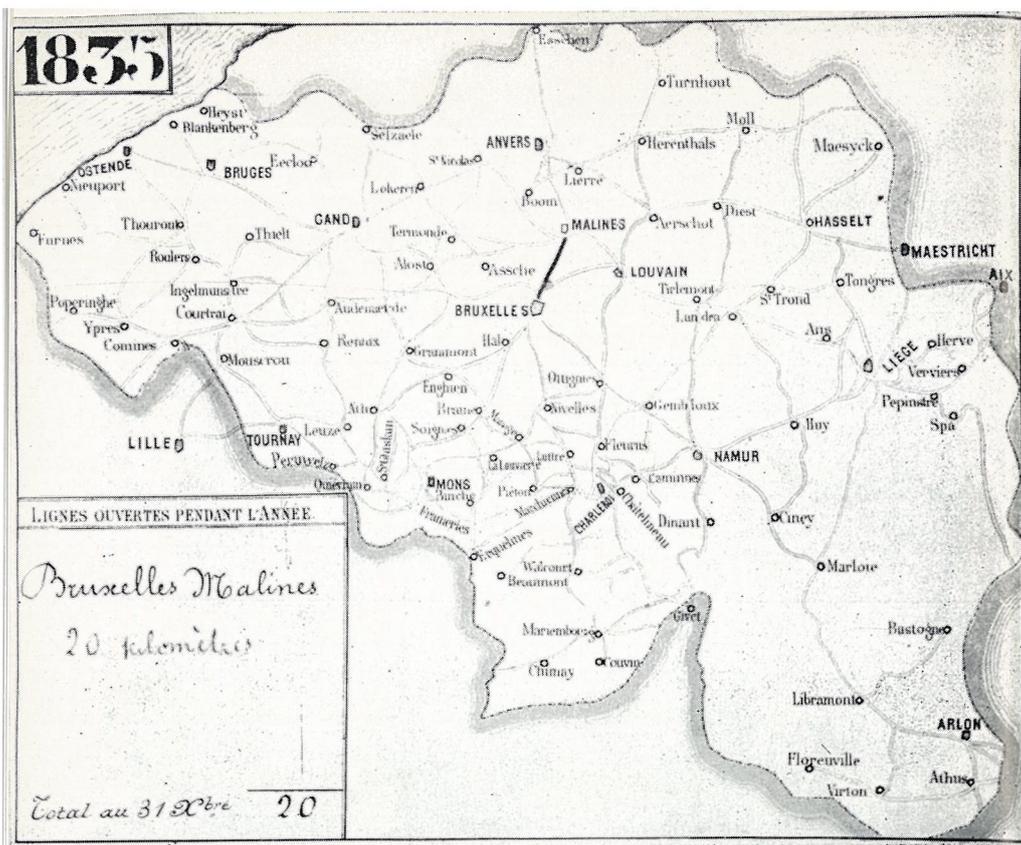
J'ai reçu le rapport que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le 26 de ce mois, numéro 4456, par lequel vous m'informez que l'on s'occupe activement de la réparation des dégâts qu'ont éprouvés les digues des polders de Lillo. Je ne puis que vous engager de nouveau à prendre toutes les mesures que vous suggérera votre expérience pour parvenir à un bon résultat et prévenir, s'il est possible, de nouveaux désastres.

Je pense, ainsi que vous, que dans ces instans (sic) périlleux, il est difficile de maintenir le moral des ouvriers; il

Portrait de
J. B. Masui
Litho Simonau
et Toovey, Bruxelles

(Musée des
Chemins de fer
belges)





Carte extraite de l'ouvrage « Développement du réseau des chemins de fer belges 1835-1880 dressé à l'occasion du 50ème anniversaire de l'Indépendance Nationale » par Henri Van Moorsel, chef de division au chemin de fer Grand Central Belge, Bruxelles — cet ouvrage a été tiré à 15 exemplaires seulement (Archives du Musée des Chemins de fer belges)

est donc utile, dans ces circonstances, d'employer tous les moyens qui peuvent atteindre ce but, et à cet égard, je m'en rapporterai à ceux que vous aurez cru devoir employer, et je les approuve à l'avance.

M. Masui mérite particulièrement la sollicitude du Gouvernement pour les services qu'il a rendus et pour le dévouement constant dont il donne tant de preuves; je vous prie de lui en témoigner ma satisfaction et de lui donner l'assurance que je suis très disposé à lui faire obtenir la récompense que mérite son zèle.

Malgré les recherches que j'ai fait faire, il a été impossible de retrouver les traces de propositions que vous m'annoncez avoir faites à mon prédécesseur pour obtenir

une récompense honorifique pour cet Ingénieur; il serait donc utile que vous vouliez m'en faire parvenir des copies, si vous ne jugiez préférable et plus efficace de m'adresser une proposition pour qu'il puisse être promu à la 1ère classe de son grade, demande que j'approuverais volontiers auprès de S.M.

Le Ministre de l'Intérieur,
(signé) de Theux. (1)

A la suite de cette lettre, M. Teichmann écrivait à J.B. Masui : (2)

(1) Chevalier de Theux de Meylandt.

(2) Copie textuelle de la lettre originale. (Archives du Musée des chemins de fer belges).

CORPS DES PONTS ET CHAUSSEES

Inspection Générale

No 4489

Anvers, le 4 novembre 1834

Par dépêche du 29 octobre, n. 1141, M. le Ministre de l'Intérieur m'enjoint de vous témoigner sa satisfaction pour les services que vous avez rendus et pour le dévouement constant dont vous avez donné tant de preuves dans les fonctions pénibles et dangereuses que vous exercez depuis trois ans.

M. le Ministre me demande une proposition tendant à obtenir pour vous l'admission à la première classe de votre grade, demande qu'il s'empressera d'appuyer auprès de S.M.

Je m'acquitte avec plaisir des ordres de M. le Ministre et j'espère pouvoir

vous transmettre avant peu de jours un arrêté du Roi qui vous accorde la juste récompense due à votre zèle.

*L'Inspecteur Général,
(signé) Teichmann.*

Par arrêté royal du 24 mars 1834, J.B. Masui est nommé membre de la Commission administrative de la Maison de Correction de St-Bernard et de celle de Sûreté Civile et Militaire d'Anvers; un autre arrêté, du 27 février 1835, le « continue dans cette mission ».

Le Ministre de l'Intérieur, de Theux, par arrêté du 14 décembre 1835, l'appelle aux fonctions de membre-secrétaire de l'administration de l'Ecole de Navigation d'Anvers.

Le même Ministre, par arrêté du 10 juin 1835, avait placé sous la direction de J.B. Masui, le service des polders sur les deux rives de l'Escaut. « Le service des Polders de la rive gauche de l'Escaut, depuis Burcht jusqu'au Doel, est réuni au service des Polders de la rive

Buste de Pierre Simons
(Musée des Chemins
de fer belges)



droite depuis le fort Lacroix jusqu'au fort Frédéric-Henri, l'un et l'autre étant confiés aux soins de l'Ingénieur en service général Masui». (1)

Au cours d'une inspection des polders, le Roi fut frappé de la parfaite entente qui régnait parmi tout le personnel et de la réussite complète des importants travaux entrepris pour endiguer l'Escaut.

C'est pourquoi, par arrêtés du 25 dé-



Ingénieur directeur et contrôleur en chef en 1838 (d'après une aquarelle de James Thiriar au Musée des Chemins de fer belges)

cembre 1837, il conférait à celui qui les avait menés à bonne fin la croix de chevalier de l'Ordre de Léopold. Les considérants de cet arrêté, annotés de la main même du Souverain, portaient : « Voulant donner une marque publique de notre satisfaction au sieur Masui J.B., pour le zèle, le dévouement et le courage qu'il a montrés comme ingénieur chargé du service des polders, ce que nous avons eu l'occasion de constater par nous-mêmes, dans une visite des lieux... ».

Fromu successivement aux grades d'ingénieur en chef et d'inspecteur divisionnaire, J.B. Masui attacha son nom à la plupart des grands travaux de l'époque exécutés aux polders, aux voies navigables et aux routes.

Le 13 janvier 1837, le Ministère des Travaux Publics, fut créé, avec J.B. Nothomb comme titulaire. (2)



Chef-garde en 1838 (d'après une aquarelle de James Thiriar au Musée des Chemins de fer belges)

Le jour même, J.B. Masui était appelé à y remplir les hautes fonctions de secrétaire général. Là aussi, ses éminentes qualités trouvèrent à s'exercer...

Mais une autre tâche l'attendait...

« Ardeur infatigable au travail, élévation d'esprit, bienveillance inépuisable, intelligence des affaires, bon sens inaltérable, probité sans tache, tout le désignait pour accomplir l'œuvre, la plus difficile peut-être, que rappellent nos fastes administratifs : l'organisation de l'exploitation du railway national » (3)

Le 1er septembre 1838 (4), il était nommé directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, à Malines, et, par arrêté du 25 septembre de la même année, le Ministre Nothomb le désignait en qualité de membre de la « Commission permanente chargée de l'examen des procédés nouveaux suscep-

(1) D'après le document original. (Archives du Musée des chemins de fer belges).

(2) J.B. Nothomb fut Ministre des Travaux Publics du 13 janvier 1837 au 18 avril 1840.

(3) F. Gendebien, loc. cit.

(4) Moniteur belge du 12 septembre 1838 (n° 255 - 8^e année). L'arrêté royal est daté d'Ostende, 1^{er} septembre. Daté du 3 septembre (même numéro du Moniteur), un A.R. nomme Pierre Simons ingénieur en chef de 1^{re} classe avec maintien du titre d'ingénieur en chef directeur. Un autre A.R. (Ostende, 1^{er}

tibles d'être appliqués aux travaux publics et principalement aux chemins de fer ».

Au moment où J.B. Masui en prenait la direction, notre railway avait trois ans d'existence.

Il n'est peut-être pas inutile d'en rappeler les débuts.

La première idée d'une voie ferrée nationale partit du Gouvernement Provisoire, en décembre 1830. (1) Six mois plus tard, M. Teichmann, alors Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, proposait au Ministre de l'Intérieur, dont les attributions comprenaient les Travaux Publics, la rédaction d'un projet de chemin de fer d'Anvers au Rhin.

Devenu ministre lui-même, pour peu de temps (2), il prit, le 24 août 1831, un arrêté, ratifié par arrêté royal, par lequel il confiait cette étude toute spéciale à deux ingénieurs de talent : Pierre Simons (3) et Gustave de Ridder. Le projet prévoyait un chemin de fer entre l'Escaut, la Meuse et le Rhin.

Les deux ingénieurs se rendirent immédiatement en Angleterre, consultèrent des spécialistes en la matière et notamment Robert Stephenson (4) dont ils mirent la jeune expérience à profit.

Leur avant-projet d'une voie ferrée Anvers-Cologne fut présenté au Gouvernement le 10 février 1832. Ce travail remarquable provoqua un arrêté royal du 21 mars, autorisant le Gouvernement à mettre en adjudication publique la concession à perpétuité d'un « chemin à

septembre 1838 - même numéro de Moniteur) porte :

« Notre Ministre des travaux publics nous ayant exposé que, plus de 50 lieues de chemins de fer étant aujourd'hui livrées à la circulation, il est devenu indispensable de considérer ces lignes indépendamment des sections à l'étude ou en cours d'exécution, et d'en soumettre l'administration à un principe d'unité qui a manqué jusqu'à présent. Sur la proposition de ce Ministre, Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1er. Il y aura un directeur unique sous les ordres immédiats du Ministre des Travaux Publics pour les Chemins de fer en exploitation, considérés indépendamment des lignes en cours d'exécution ou à l'étude ».

(1) Le 12 décembre 1830, un arrêté du Gouvernement Provisoire charge le Ministre de l'Intérieur de faire un rapport sur les avantages soit d'un canal, soit d'un chemin de fer à établir entre Anvers et Maestricht.

Signalons que, dès le mois d'octobre 1830, un « comité d'industrie et d'agriculture » s'é-



Garde-convoi en 1838 (d'après une aquarelle de James Thiriar au Musée des Chemins de fer belges)

tait adressé au Gouvernement Provisoire pour attirer son attention sur la nécessité de remplacer immédiatement, par une voie ferrée, les moyens de communication existant entre l'Escaut et le Rhin par les eaux intérieures de la Hollande.

(2) Teichmann fut Ministre de l'Intérieur par intérim, dans le premier ministère du Roi (24 juillet 1831), du 16 août au 25 septembre 1831.

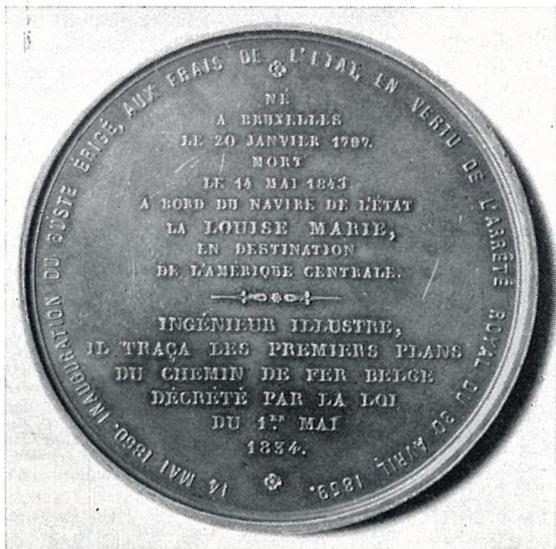
(3) Un buste de Pierre Simons, en marbre blanc, se trouve au Musée des Chemins de fer belges, gare du Nord, à Bruxelles. Son exécution fut décidée à l'occasion des fêtes commémorant le 25^{me} anniversaire de la promulgation de la loi qui dota la Belgique de sa première ligne ferrée. Voici le texte de l'article premier de l'A.R. du 30 avril 1859, (Moniteur du 1^{er} mai, n^o 121, 29^{me} année) : « Le buste de l'ingénieur Pierre Simons, l'un des auteurs des projets de chemin de fer, décrété par la loi du 1^{er} mai 1834 et l'un des Commissaires du Gouvernement pour la discussion de cette loi, sera exécuté aux frais de l'Etat et placé dans la station du chemin de fer du Nord, à Bruxelles ».

Une médaille à son effigie (Eug. Delbarre, dessinateur, Veyrat, sculpteur) porte, au revers, cette inscription : « Né à Bruxelles, le 20 janvier 1797. Mort le 14 mai 1843, à bord du navire de l'Etat, le Louise-Marie, en destination de l'Amérique Centrale. Ingénieur illustre, il traça les premiers plans du chemin de fer belge décrété par la loi du 1^{er} mai 1834 ». (Collections du Musée des Chemins de fer belges).

(4) Fils et collaborateur de Georges Stephenson ; celui-ci introduisit le premier rail de fer en 1810 et, s'inspirant des travaux d'inventeurs anglais et français, fut un habile constructeur de locomotives et un vulgarisateur avisé.



Médaille de
Pierre Simons
avers et revers



(Musée des Chemins
de fer belges)

ornières de fer» d'Anvers à Liège. Toutefois, en raison de l'incertitude des événements politiques, l'adjudication n'eut pas lieu et c'est seulement le 19 juin 1833 qu'un projet de loi fut présenté aux Chambres par Charles Rogier, ministre de l'Intérieur. Il était fondé sur l'idée que les chemins de fer, étant destinés à accaparer l'immense majorité des trans-

ports, il fallait que la nation s'en emparât dans l'intérêt général. (1)

(1) D'après A. Stevart, ingénieur en chef au chemin de fer de l'Etat, professeur à l'Université de Bruxelles.

« Chemins de Fer », dans « Patria Belgica », encyclopédie nationale publiée sous la direction de Eugène Van Bommel, professeur à l'Université de Bruxelles. Edit. Bruylant-Christophe et Cie, Bruxelles 1873.

Après des discussions mémorables qui commencèrent le 11 mars 1834, la Chambre, par 56 voix contre 28, vota le projet tel qu'il avait été amendé par la section centrale, c'est-à-dire avec addition du tracé des voies de Verviers à la frontière de Prusse et de Bruxelles à la frontière de France. Le projet primitif du Gouvernement ne comprenait que les lignes partant de Malines comme centre pour aboutir à Anvers, Verviers, Bruxelles, Ostende.

Le 30 avril 1834, le Sénat émit un vote favorable, par 32 voix contre 8, et la loi reçut le lendemain la sanction royale. (1)

C'est grâce à l'obstination de Charles Rogier, Ministre de l'Intérieur, et de Joseph Lebeau, Ministre de la Justice, et aussi grâce à l'appui de Léopold Ier, que cette loi du 1er mai 1834 instaurant nos chemins de fer fut obtenue ; mais ce ne fut pas sans mal car beaucoup de députés étaient hostiles à cette « dangereuse invention »...

Le but essentiel de l'entreprise était d'attirer vers notre pays le trafic de ses voisins.

« L'œuvre était trop considérable pour l'initiative privée. Seul l'Etat pouvait en venir à bout, et le bon sens l'emportant sur les répugnances qu'inspirait son ingénierie, on se résigna à lui abandonner une tâche, dont personne n'eût osé affronter

les responsabilités et qu'on se réservait de lui reprocher si elle échouait. La Belgique censitaire et libérale, fut donc la

(1) TEXTE DE LA LOI DU 1^{er} MAI 1834 (MONITEUR DU 4 MAI).

Art. 1^{er}. Il sera établi dans le royaume, un système de chemins de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers ; au nord par Anvers ; à l'ouest sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges et au midi sur Bruxelles et vers les frontières de France par le Hainaut.

Art. 2. L'exécution sera faite à charge du trésor public et par les soins du Gouvernement.

Art. 3. Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par une loi.

Art. 4. En attendant la négociation de l'emprunt, il est ouvert au Gouvernement un crédit de dix millions, qui sera couvert en tout ou en partie par l'émission de bons du trésor, aux conditions de la loi du 16 février 1833. Les avances ou les bons du trésor seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

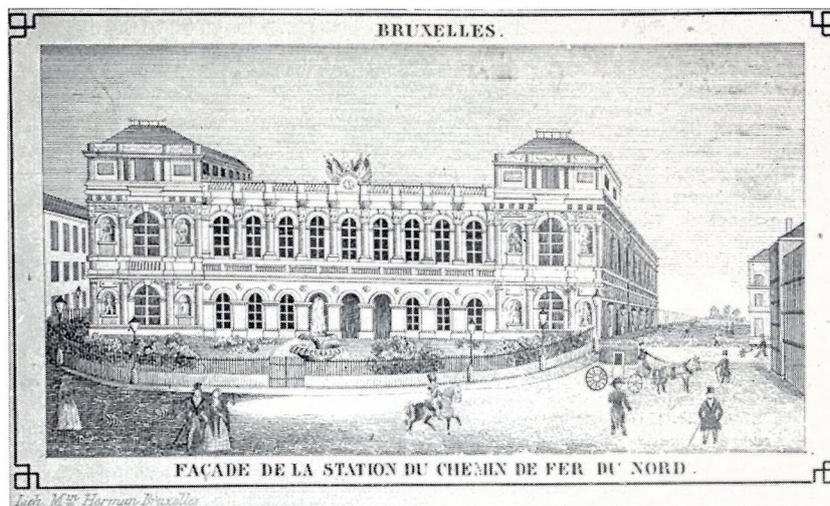
Art. 5. Les produits de la route provenant des péages, qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

Art. 6. Avant le premier juillet mil huit cent trente-cinq, et d'année en année, jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

Art. 7. A dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liège et Anvers, le péage sur les canaux du Hainaut sera réduit au taux

1840 — Station des Bogards (Bruxelles-Midi) (Archives du Musée des Chemins de fer belges)





1846 — Façade de l'ancienne station de Bruxelles-Nord
(Archives du Musée des Chemins de fer belges)

première en Europe, non seulement à posséder un railway national, mais en même temps un railway d'Etat». (1)

« Si l'on songe aux événements qui venaient de bouleverser le pays, à l'incertitude de son avenir, à la crise économique qu'il traversait, l'énergie dont il fit preuve en abordant une œuvre aussi ample qu'elle devait être coûteuse et difficile, paraîtra p'us étonnante et le succès dont elle fut couronnée plus merveilleux ». (2)

Les ingénieurs Pierre Simons et Gustave de Ridder qui avaient conçu le plan du réseau en dirigèrent l'exécution ; les

métallurgistes belges fournirent les rails et les locomotives.

« Grâce au grand nombre d'ouvriers dont le chômage de l'industrie permit de disposer, les travaux marchèrent avec une rapidité extrême. Un sursaut d'orgueil national secoua l'opinion. Rogier disait que le chemin de fer « qui a donné des ailes à la Belgique, la dotera aussi d'une constitution matérielle comme le Congrès l'a dotée d'une constitution politique », et Briavoine écrira cette parole profonde : « sans la Révolution, le chemin de fer ne pouvait exister, et sans le chemin de fer la Révolution pouvait être compromise ».

« A peine commencée, la grande entreprise fit sentir ses résultats bienfaisants en tirant le pays de la paralysie industrielle qui l'accablait. Des commandes ininterrompues assurèrent l'avenir compromis de la métallurgie, et le renouveau de son activité provoqua celui des mines de fer et de charbon. La confiance renaissante suscita les initiatives du capitalisme. La Société Générale, sortant de la réserve qu'elle avait conservée depuis la Révolution, commence à prendre le carac-

du péage à établir sur ce chemin de fer, par tonneau et par kilomètre.

LOI DU 26 MAI 1837 (MONITEUR DU 1^{er} JUIN).

Art. 1^{er}. Il sera établi, aux frais de l'Etat, un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay, par Courtray.

Art. 2. La ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg seront également rattachées par un chemin de fer, construit aux frais de l'Etat, au système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834.

Art. 3. Il sera pourvu à cette dépense par les moyens qui ont été ou qui seront mis à la disposition du Gouvernement pour l'exécution de la loi du 1^{er} mai 1834. Néanmoins, il ne sera donné suite à la disposition précédente, en ce qui concerne le Luxembourg, que lorsque le tracé aura été fixé par une loi ultérieure.

(1) et (2) Henri Pirenne. Histoire de Belgique des origines à nos jours. Dernière édition. La Renaissance du Livre, Bruxelles. Tome IV. p. 52-53.

tère inconnu jusque là d'une banque industrielle ». (1)

Un an presque jour pour jour après la promulgation de la loi, le 5 mai 1835, eut lieu la cérémonie inaugurale de la ligne Bruxelles-Malines (2), à la station de l'Allée-Verte, en présence du Roi, des ministres, des présidents des Chambres, de tous les membres du corps diplomatique et de nombreuses autres personnalités.

Robert Stephenson qui, mettant à profit les travaux et découvertes de ses compatriotes James Wat, Richard Trevithick, William Hedley, construisit sa première « vraie » locomotive en 1829 (3) avait pris place sur le « remorqueur » (4) « Le Stephenson » ; les ingénieurs belges Pierre Simons et Gustave de Ridder pilotaient « L'Éléphant » et « La Flèche ».

Une foule considérable, massée tout le long du parcours, manifesta son enthousiasme... et aussi son effroi. Pensez donc, la vitesse des trois monstres à vapeur permit de couvrir la distance séparant Bruxelles de Malines (20 km) dans le temps record de 45 à 55 minutes ! (5)

L'expérience donna raison aux audacieux protagonistes du chemin de fer en confondant ses détracteurs : la première année, 421.439 voyageurs empruntèrent ce nouveau mode de locomotion ; en 1838, après trois années d'exploitation, on en comptait 2.238.303 !...

De nouvelles lignes avaient été mises en exploitation pendant ces trois années :

1) Malines-Anvers, 24 kilomètres. Les travaux commencèrent le 31 mai 1835 et l'inauguration eut lieu le 7 mai 1836.

2) Malines-Termonde, 26 kilomètres. Début des travaux : 29 septembre 1835 ; inauguration : 2 janvier 1837.

3) Malines-Louvain, 24 kilomètres ; ligne inaugurée le 10 septembre 1837.

4) Le même jour, la ligne Louvain-Tirlemont, 18 kilomètres, fut mise en service.

5) Termonde-Gand, 30 kilomètres ; inauguration le 28 septembre 1837.

6) Tirlemont-Waremme, 27 kilomètres ; inauguration : 2 avril 1838.

7) Le même jour, mise en service de la ligne Waremme-Ans, 19 kilomètres.

8) Gand-Bruges, 44 kilomètres : le 12 août 1838.

9) Bruges-Ostende, 22 kilomètres ; inauguration : le 28 août 1838.

Sous la direction de J.B. Masui, on inaugure :

— 22 septembre 1839 : Gand-Courtrai, 44 kilomètres ;

— 6 octobre 1839 : Landen-St-Trond, 10 kilomètres ;

— 18 mai 1840 : Bruxelles-Tubize (avec embranchement de 3 km), 23 kilomètres ;

— 18 mai 1840 : « Station des Bogards » (première station de Bruxelles-Midi).

Cette année, les premiers trains de nuit sont mis en marche.

— Septembre 1841 : jonction par les boulevards extérieurs entre l'Allée-Verte et la « Station des Bogards ».

— 31 octobre 1841 : Tubize-Soignies, 17 kilomètres.

Le même jour, le tunnel de Braine-le-Comte est inauguré. (6)

— 19 décembre 1841 : Soignies-Mons (avec embranchement de 5 km), 30 kilomètres.

En 1842, la frontière française était atteinte par l'ouverture du tronçon Mons-Quévrain et par les lignes Courtrai-Mouscron et Tournai-Mouscron.

(1) Henri Pirenne. op. cit.

(2) Les travaux commencèrent le 1^{er} juin 1834. Ils coûtèrent au trésor (matériel non compris) la somme de 6.798.390 francs, soit 323.733 francs au kilomètre.

(3) « La Fusée » (The Rocket) de Robert Stephenson, conçue avec l'aide de son père, remporta le prix du concours ouvert, en 1829, par les directeurs du chemin de fer de Liverpool à Manchester. Elle parcourut en moins de 2 h. 1/2 la distance de 48 milles séparant ces deux villes, en remorquant 33 tonnes. Cette machine pesait 5 tonnes 1/2. « La Fusée » consommait 147 kg. 52 de coke par heure. Eau vaporisée en une heure : 840 kg. 500 ; surface de chauffe réduite 2 m. 14. Elle était pourvue de la chaudière tubulaire inventée par l'ingénieur français Marc Seguin (1786 — Annonay — 1875).

« La Flèche », aussi de Robert Stephenson, roulait à 15 milles à l'heure. Prix : 15.000 fr., sans fourgon d'approvisionnement (tender). Coke consommé en une heure : 204 kg. 26. Eau vaporisée en une heure : 1.249 kg. 4. Surface de chauffe réduite : 9 m. 74.

(4) Remorqueur : nom donné aux premières locomotives.

(5) En 1860, le parcours Bruxelles-Nord — Malines est effectué en 17 minutes.

(6) Long de 544 mètres. Commencé en juin 1840, sa construction a nécessité l'enlèvement d'environ 24.000 m³ de terre et l'utilisation de 8.000 m³ de briques. Il a été mis hors service le 5 avril 1957. La traversée en tunnel du massif argileux situé entre Braine-le-Comte et Hennuyères avait été reconnue moins coûteuse, à l'époque, qu'une traversée en tranchée, à ciel ouvert. En effet, les entrepreneurs ne disposaient pas des puissants moyens mécaniques modernes qui leur auraient permis d'exécuter d'importants terrassements à des conditions avantageuses.

l'Etat à des particuliers, en septembre 1833 (Haut et Bas-Flénu, 42 km), et en juillet 1836 (Saint-Ghislain, 21 km), mais c'est en novembre 1842 que fut concédée la première ligne destinée au service public.

Cette concession (Anvers-Gand, 50 km) eut lieu au profit de Gustave de Ridder, l'un des deux ingénieurs auteurs des premiers plans des chemins de fer de l'Etat.

L'année 1845 marque véritablement l'ère de développement des chemins de fer construits par l'initiative privée grâce, surtout, à l'apport considérable des capitalistes anglais.

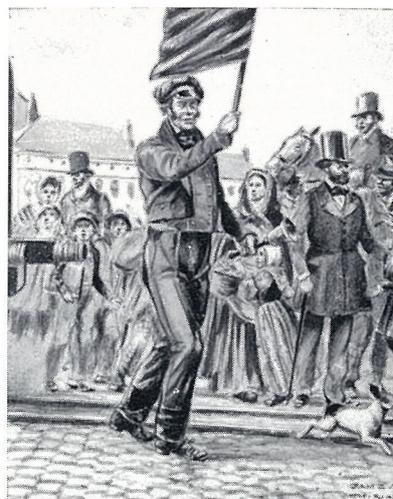
Les statistiques de 1861 indiquent, pour l'Etat, une longueur moyenne exploitée de 743 kilomètres tandis que les lignes des concessionnaires ont une longueur de 1.185 kilomètres.

Dès 1870, l'Etat belge, pour des raisons politiques et économiques, commença à reprendre pour son compte des lignes concédées; ce système de rachat fut poursuivi jusqu'à la veille de la guerre de 1914-1918 et continué après la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges en 1926, si bien qu'à l'heure actuelle la totalité du réseau ferré est exploitée par cette dernière (sauf le tronçon électrifié — 14 km — de Bruxelles-Quartier-Léopold à Tervueren). (1)

La politique consistant à céder certaines lignes à des exploitants particuliers suscita, dès le début, de vives controverses. Le Ministre Charles Rogier (nous l'avons dit plus haut), les ingénieurs Pierre Simons et Gustave de Ridder étaient partisans de l'exploitation par l'Etat. Ceux-ci écrivaient notamment dans leur rapport de 1832 : « La route en fer doit rester la propriété indivise de l'Etat, non seulement pendant sa construction, mais encore pendant un certain nombre d'années d'exploitation suffisant pour reconnaître la véritable valeur de l'entreprise. C'est alors seulement que la concession pourra être offerte et acceptée avec loyauté et connaissance de cause ».

« Le Moniteur belge », journal officiel du lundi 8 juillet 1833 (n° 189 - 3^{me} année) reproduisait un long article de « L'Union », paru la veille, et dans lequel on pouvait lire, en ce qui concerne la

(1) cf. Clovis Piérard — Historique de la ligne Bruxelles — Luxembourg. Ed. A.R.B.A.C. 1956-57.



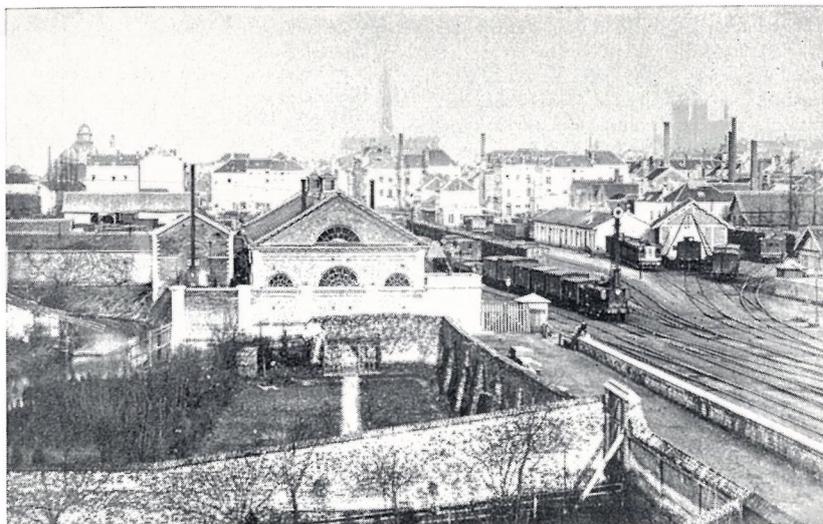
Le coureur de la station des Bogards précédant un convoi en 1841 (d'après une aquarelle de James Thiriar au Musée des Chemins de fer belges)

solution à adopter dans la construction du chemin de fer devant relier la mer au Rhin :

« Le Gouvernement construira-t-il la route, ou doit-il en confier les travaux à une compagnie concessionnaire ? Telle

Chefs de station en 1844 (d'après une aquarelle de James Thiriar au Musée des Chemins de fer belges)





1860 — Station des Bogards (Bruxelles-Midi) immédiatement avant le déplacement de la gare (Archives du Musée des Chemins de fer belges)

Le 1er mai 1842, eut lieu l'inauguration des plans inclinés d'Ans à Liège (6 km, avec une différence de niveau de 110 mètres) ; une machinerie fixe remorquait les trains jusqu'au sommet de la rampe au moyen de câbles. Cette construction, hardie pour l'époque, était due à l'ingénieur en chef Henri Maus ; elle fut utilisée jusqu'en 1871.

En 1843, la ligne de Liège était prolongée jusqu'à la frontière de Prusse, via

Verviers. Cela nécessita le creusement de 20 tunnels et la construction de nombreux ponts, notamment celui de Dolhain comprenant 20 arches de 10 mètres d'ouverture élevée de 19 mètres au-dessus de la rivière.

La même année, la ligne de Braine-le-Comte - Manage - Namur était ouverte à l'exploitation.

Des concessions de chemins de fer à usage industriel furent accordées par

L'existence d'un tunnel à simple voie sur une ligne exploitée à double voie constituait une sérieuse entrave au trafic ferroviaire et nécessitait des mesures particulières de sécurité. A Braine-le-Comte, le tronçon à simple voie empruntant le tunnel a été exploité par le système dit du « pilotage » jusqu'à la mise à double voie de ce tronçon : aucun train ne pouvait circuler sur la section à simple voie sans être accompagné d'un agent (le pilote) qui faisait la navette entre les deux extrémités de la section.

En 1931, lors de la mise à double voie du tronçon Braine-le-Comte — Hennuyères, la deuxième voie a été posée en tranchée, à quelque cent mètres de la voie primitive. La plate-forme de la voie ainsi que les ouvrages d'art ont été conçus pour recevoir une voie supplémentaire permettant de supprimer radicalement la voie primitive empruntant le tunnel. C'est ce travail qui a été exécuté en 1957.

Il a permis d'éviter d'importants et onéreux travaux de réfection des maçonneries du tunnel et de renouvellement du matériel de la voie. Celui-ci soumis à une usure très rapi-

de, en raison de l'atmosphère humide et sulfureuse régnant à l'intérieur de l'ouvrage, devait être renouvelé tous les cinq à sept ans environ. En outre, la suppression du tunnel a mis fin aux nombreux incidents qui survenaient chaque année (chute de briques sur les convois, stalactites de glace se formant, en période hivernale, dans les parties humides du tunnel et empiétant sur le gabarit de la voie ferrée. Ainsi, par exemple, pendant l'hiver de 1953-1954, un anneau de glace d'environ trois tonnes s'était formé dans une des cheminées d'aéragage, particulièrement humide, au droit de la voie ferrée en service).

Un autre tunnel, celui de Kuntich (entre Louvain et Tirlemont) long de 925 mètres, et dont l'utilité était plus apparente que réelle, avait été créé vers la même époque. Composé d'un double couloir, les travaux du premier débutèrent en août 1835, et durèrent deux ans. Le deuxième fut commencé le 22 juillet 1842, mais le 21 janvier 1845, alors qu'il n'était pas terminé, les deux tunnels s'écroulèrent sur une trentaine de mètres de longueur, à 180 mètres de leur origine. Ils furent remplacés par une tranchée.

l'Etat à des particuliers, en septembre 1833 (Haut et Bas-Flénu, 42 km), et en juillet 1836 (Saint-Ghislain, 21 km), mais c'est en novembre 1842 que fut concédée la première ligne destinée au service public.

Cette concession (Anvers-Gand, 50 km) eut lieu au profit de Gustave de Ridder, l'un des deux ingénieurs auteurs des premiers plans des chemins de fer de l'Etat.

L'année 1845 marque véritablement l'ère de développement des chemins de fer construits par l'initiative privée grâce, surtout, à l'apport considérable des capitalistes anglais.

Les statistiques de 1861 indiquent, pour l'Etat, une longueur moyenne exploitée de 743 kilomètres tandis que les lignes des concessionnaires ont une longueur de 1.185 kilomètres.

Dès 1870, l'Etat belge, pour des raisons politiques et économiques, commença à reprendre pour son compte des lignes concédées ; ce système de rachat fut poursuivi jusqu'à la veille de la guerre de 1914-1918 et continué après la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges en 1926, si bien qu'à l'heure actuelle la totalité du réseau ferré est exploitée par cette dernière (sauf le tronçon électrifié — 14 km — de Bruxelles-Quartier-Léopold à Tervueren). (1)

La politique consistant à céder certaines lignes à des exploitants particuliers suscita, dès le début, de vives controverses. Le Ministre Charles Rogier (nous l'avons dit plus haut), les ingénieurs Pierre Simons et Gustave de Ridder étaient partisans de l'exploitation par l'Etat. Ceux-ci écrivaient notamment dans leur rapport de 1832 : « La route en fer doit rester la propriété indivise de l'Etat, non seulement pendant sa construction, mais encore pendant un certain nombre d'années d'exploitation suffisant pour reconnaître la véritable valeur de l'entreprise. C'est alors seulement que la concession pourra être offerte et acceptée avec loyauté et connaissance de cause ».

« Le Moniteur belge », journal officiel du lundi 8 juillet 1833 (n° 189 - 3^{me} année) reproduisait un long article de « L'Union », paru la veille, et dans lequel on pouvait lire, en ce qui concerne la

(1) cf. Clovis Piéard — Historique de la ligne Bruxelles — Luxembourg. Ed. A.R.B.A.C. 1956-57.



Le coureur de la station des Bogards précédant un convoi en 1841 (d'après une aquarelle de James Thiriart au Musée des Chemins de fer belges)

solution à adopter dans la construction du chemin de fer devant relier la mer au Rhin :

« Le Gouvernement construira-t-il la route, ou doit-il en confier les travaux à une compagnie concessionnaire ? Telle

Chefs de station en 1844 (d'après une aquarelle de James Thiriart au Musée des Chemins de fer belges)





Chef-garde en 1845 (d'après une aquarelle de James Thiriar au Musée des Chemins de fer belges)

est la question qui sera le plus vivement controversée. Quoique nous ne nous en dissimulions pas toute la gravité, nous n'hésitons pas à nous prononcer pour la première proposition.

» L'entreprise est nationale et non une affaire de spéculation ; c'est ce dont il faut être constamment pénétré, et cette conviction suffit pour éloigner l'idée d'une concession. Il serait douteux d'ailleurs, qu'on trouvât une compagnie qui voulût se charger d'une telle opération ; car il est évident que plusieurs années s'écouleront avant que la route produise un intérêt quelconque, et un plus grand nombre d'années sera ensuite nécessaire pour atteindre le revenu indispensable à des actionnaires. Pour se soumettre, lorsqu'il s'agit de sommes aussi considérables, aux chances de ne rien recevoir pendant un certain temps, il faut qu'une compagnie soit protégée pour l'avenir par un tarif très élevé, et par conséquent onéreux à l'industrie, au commerce et à l'agriculture.»

« L'Union » énumère quantité de raisons militant en faveur de la construction par l'État et conclut : « En résumé, la route de fer doit, suivant nous, être construite par l'État, parce que les bénéfices qui en résulteront devront être consacrés à des constructions nouvelles : condition qui écarte toute compagnie

parce que les tarifs, qui doivent être basés sur la prospérité du pays, pourront être modifiés chaque année, sans avoir à lutter contre les prétentions d'une compagnie habile à dissimuler ses recettes. Enfin, parce qu'attendu l'importance de l'opération, et son influence sur l'avenir de la Belgique, l'État, arbitre des intérêts de tous, pourra les concilier avec convenance et impartialité.»

Au cours de la séance de la Chambre des Représentants du 16 février 1837, le célèbre député hennuyer Barthélemy Dumortier fait son mea-culpa : « J'ai dans le temps, dit-il, défendu le système des concessions, mais d'après les résultats obtenus, je suis maintenant convaincu qu'il importe aux intérêts du pays que le Gouvernement construise des chemins de fer pour son propre compte.

» Monopole pour monopole, mieux vaut sans doute voir le Gouvernement profiter du bénéfice de ce monopole que de voir des particuliers s'en emparer, car au moins alors nous créerons une ressource précieuse pour le Trésor public.»

Jean-Baptiste Masui, lui, désirait doter le railway belge d'une autonomie financière permettant son exploitation rationnelle et, dans les papiers qu'il laissait après sa mort, on trouva un « projet de chemin

Chauffeur de locomotive en 1850 avec la capote en « peau de bique » (d'après une aquarelle de James Thiriar au Musée des Chemins de fer belges)



de fer national» portant ceci : « La construction et l'exploitation des chemins de fer belges sont opérées, avec la participation du Gouvernement, par une SOCIÉTÉ NATIONALE formée au capital de 500 millions et dirigée par un Conseil d'administration composé de délégués choisis par le Roi, sur une liste en nombre de candidats proposée par une assemblée générale des actionnaires possédant au moins ... actions.

» Les statuts détermineront la formation et la composition du Conseil et les pouvoirs de la Société.

» Le Gouvernement est autorisé à intervenir jusqu'à la moitié du nombre des actions sans en réserver moins du quart. »

En cette matière, Jean-Baptiste Masui ne peut-il être considéré comme un précurseur ? (1)

En 1848, la Belgique eut à subir, pendant quelque temps, les remous provoqués par la chute de la Monarchie de Juillet et l'instauration de la Deuxième République.

Des agitateurs, qui avaient voulu tenter un coup de force contre les institutions de notre pays, subirent un lamentable et ridicule échec, le 25 mars, à Quiévrain, et, à Risquons-Tout, le 29 mars.

Jean-Baptiste Masui joua un certain rôle au moment de l'affaire de Quiévrain». Il est consigné dans un rapport de l'Ingénieur Chef de service Auguste Gobert, rédigé en 1849 pour M. Bidaut, Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics.

Ce document curieux et peu connu fut découvert par Paul Hymans dans les papiers de Frère-Orban. (2) Le voici :

Bruxelles, le 12 février 1849.

Monsieur le Secrétaire général,

Vous avez bien voulu dernièrement, en présence de M. l'Administrateur de la Sûreté publique et lorsqu'il était question de notre excursion du 25 mars dernier, me demander quelle part avait prise à cette affaire M. l'ingénieur Vincent: notre conversation ayant été interrompue avant que j'ai eu satisfait à votre demande, je crois bien faire de vous donner par écrit l'explication que vous m'avez demandée.

Afin de bien établir les faits dans leur véritable position, je vais avoir l'honneur

de vous retracer succinctement les diverses phases de cette affaire, qui ne me paraît pas avoir été appréciée à sa juste valeur.

Dès le 18 mars dernier, on me signala les manœuvres que des agents actifs tentaient pour débaucher les populations du Borinage en leur promettant une réunion avec la France, et partant un bien-être inconnu jusqu'à ce jour, par suite du renversement des douanes, dont la conséquence immédiate était l'ouverture d'un immense marché pour les produits des houillères belges; on craignait à cette époque une démonstration; sur la demande de l'autorité militaire, une locomotive restait allumée jour et nuit dans la station de Mons.

Le 24, vers midi, j'appris que le général commandant à Mons avait adressé par convoi spécial des dépêches urgentes au ministre de la Guerre: un instant après M. le directeur Masui me faisait appeler.

Au moment où je l'abordai, ce haut fonctionnaire me dit:

« Il y aura cette nuit des troubles à la frontière, des bandes considérables d'insurgés doivent y arriver pour envahir le pays: il est nécessaire que l'administration du chemin de fer se trouve représentée à Quiévrain par un chef actif et dévoué; il s'agit de porter aide et assistance à l'autorité militaire

(1) Jules Malou avait très probablement eu connaissance de cette note, ou de la conception de J.B. Masui, car, dans une étude publiée en 1860, il écrivait:

« Il est une idée qui germe depuis longtemps (je n'en suis ni l'inventeur ni l'apôtre) et qui consisterait à constituer le railway national lui-même à l'instar d'une société où le Gouvernement aurait la prépondérance comme intéressé et par le choix de la plupart des administrateurs. Une telle combinaison, si elle était bien et solidement organisée par la loi, contribuerait puissamment à la prospérité du chemin de fer de l'Etat et procurerait, sans aucun danger industriel ou politique, de grands avantages financiers en faisant disparaître presque tous les inconvénients inhérents à l'état actuel des choses.

» Le moment n'est pas encore venu d'examiner d'une manière approfondie cette idée, qui, peut-être, un jour se réalisera.

» L'idée se réalisant, les transformations se feraient au profit des intérêts publics, au profit du chemin de fer de l'Etat et au profit des compagnies qui gagneraient autant que l'Etat lui-même à se fondre dans cette puissante unité ».

(2) Paul Hymans. Frère-Orban. Tome II, pp. 3-8. Ed. J. Lebaëgue et Cie. Bruxelles.

» dans toutes les mesures qu'elle croira
 » devoir prendre dans l'intérêt du pays
 » et en même temps de mettre tout notre
 » matériel, voitures et locomotives, à l'abri
 » d'un coup de main qui pourrait être
 » tenté, soit pour le briser, soit pour

» l'incendier, afin d'empêcher les commu-
 » nications avec la capitale.» Je m'infor-
 mai de l'itinéraire que devaient suivre
 ces bandes armées. M. Masui me com-
 muniqua l'avis ci-dessous qu'il venait de
 recevoir.

ORDRE DE SERVICE

No 606

Trains spéciaux de Paris à la frontière

« Vendredi 24 mars, il sera fait de
 Paris à Amiens, Valenciennes et Blanc-
 Misseron, deux trains spéciaux de voya-
 geurs à petite vitesse.

» Leur itinéraire est ainsi établi :

	1er train		2ème train	
	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ
Paris		1 h. soir		2 h. soir.
Pontoise	2 h. 05	2 h. 10	3 h. 05	3 h. 10
Beaumont	2 h. 50	2 h. 55	3 h. 50	3 h. 55
Creil	3 h. 43	3 h. 50	4 h. 43	4 h. 50
Clermont	4 h. 25	4 h. 30	5 h. 25	5 h. 30
Breteil	5 h. 40	5 h. 45	6 h. 40	6 h. 45
Amiens	7 h. 05	7 h. 25	8 h. 05	8 h. 25
Albert	8 h. 45	8 h. 55	9 h. 45	9 h. 55
Arras	10 h. 25	10 h. 35	11 h. 25	11 h. 35
Douai	11 h. 40	11 h. 55	12 h. 40	12 h. 55
Valenciennes	1 h. 20	1 h. 25	2 h. 20	2 h. 25
Blanc-Misseron	1 h. 55	matin	2 h. 55	matin

» Ces deux trains seront remorqués cha-
 cun par une machine à marchandises.

» Les trains de marchandises n° 111 de
 Paris à Valenciennes et n° 115 de Paris
 à Lille jusqu'à Amiens seront supprimés
 le 24 mars.

» MM. les commissaires spéciaux et
 agents de surveillance seront prévenus
 par les soins de MM. les chefs de gare.

» Paris, le 23 mars 1848.

« L'Ingénieur chef de l'exploitation,
 (signé) J. PETIET. »

« A l'instant même je compris tout le
 parti que je pourrais tirer des circon-
 stances spéciales qui se préparaient et de
 mes relations personnelles avec les em-
 ployés de la station de Valenciennes. J'en-
 trevis le moyen de rendre service au pays
 en le débarrassant sans effusion de sang

de ces misérables, qui ne craignaient pas
 de venir apporter la guerre civile parmi
 nous. J'expliquai à M. Masui mon projet,
 qui était de me rendre nuitamment dans
 les environs de Valenciennes, afin d'y
 accrocher par surprise, en profitant de la
 disposition de cette station, qui présente

un point de rebroussement, le premier convoi d'insurgés et de le conduire sans arrêter dans la station de Mons, qui, entourée de tous côtés de canons faciles à tourner, présentait à mon avis le meilleur endroit pour désarmer les factieux en les plaçant dans une position qui ne leur permit pas de songer à la résistance. M. Masui goûta tellement ce projet, que nous nous rendîmes immédiatement au ministère de l'Intérieur où nous en parlâmes à M. Rogier. Ce ministre, prêt à se rendre au conseil qui devait être présidé par le Roi, nous pria de revenir vers 3 heures; c'est ce que nous fîmes: M. Chazal venant d'être chargé de prendre toutes les mesures de défense nécessaires, M. Rogier nous renvoya à lui. Le ministre de la guerre, après avoir entendu l'explication de mon plan, nous déclara qu'il ne le croyait pas réalisable parce qu'il aurait fallu, pour l'exécuter, se rendre sur le territoire français et qu'il craignait des difficultés diplomatiques, à cette occasion: j'objectai que je m'offrais à faire le coup, sous ma responsabilité, demandant à être désavoué dans le cas où les choses ne réussiraient pas comme je pensais ou qu'elles offriraient par la suite des difficultés internationales. M. Chazal nous dit alors qu'il avait donné des ordres pour que des troupes fussent dirigées sur la frontière, pour repousser toute agression; toutefois, il fut décidé que l'on s'en rapporterait à ma prudence, pour profiter des circonstances qui pourraient se présenter.

» M. Masui m'ayant donné des instructions écrites qui me permettaient de me mettre en relation avec les autorités civiles et militaires, je rentrai un instant chez moi pour y prendre quelques dispositions que la gravité des circonstances et les dangers que j'allais affronter rendaient nécessaires.

» Vers 4 heures, un instant avant de partir, j'écrivis à M. Vinchent avec l'autorisation de M. le Directeur, pour l'inviter à venir me rejoindre le soir à Quiévrain; prévoyant les dangers que nous pourrions avoir à courir, j'avais préféré m'adjoindre ce fonctionnaire célibataire, dont la prudence et la fermeté m'étaient connues, plutôt que M. le sous-ingénieur Carez, placé directement sous mes ordres, ce dernier étant marié et père de famille; j'emmenai toutefois avec moi tout le personnel dont je pus disposer



Garde-barrière en 1850 (d'après une aquarelle de James Thiriar au Musée des Chemins de fer belges)

pour assurer en cas de besoin un bon service des dépêches vers Bruxelles.

» Vers 9 heures, M. Vinchent arriva à Quiévrain avec M. Hody: à partir de ce moment, M. Vinchent m'accompagna partout, m'assista en tous points de ses conseils et de sa présence.

» Vers 11 heures, pendant que je pensais au moyen de mettre à exécution mon projet, les gardes que j'avais placés sur la route de France nous signalèrent l'approche d'un convoi; nous primes aussitôt une machine et nous nous portâmes à devant du train signalé; les troupes qui venaient d'arriver, croyant que l'ennemi s'avancait, prirent les armes. A la frontière de France nous rencontrâmes M. le commissaire général du département du Nord accompagné d'un officier de gendarmerie et d'un commissaire spécial; il se présenta comme parlementaire désireux conférer avec les autorités belges; nous l'accompagnâmes et le fîmes reconnaître par les avant-postes.

» Vous savez le résultat de la conférence. M. Delescluse avait voulu nous tendre un piège: je parvins à le faire tomber dans celui que j'avais préparé de longue main. Bref, après avoir vaincu sa résistance par des motifs que je dis empruntés à des besoins ordinaires du service, j'obtins que nous nous rendrions à Valenciennes avec une locomotive pour

en ramener les femmes et les enfants d'ouvriers belges soi-disant renvoyés de Paris. Sur ce, accompagnés de M. Hody, nous reconduisîmes à la frontière le commissaire général et son escorte.

» Vers 1 heure du matin, après avoir choisi deux machines parfaitement en ordre, deux machinistes et des chauffeurs sur qui nous pouvions compter, M. Vincent et moi, nous partîmes pour Valenciennes. Nous y passâmes le reste de la nuit dans une vive anxiété, croyant à un contretemps fâcheux, lorsque le train désiré fut signalé vers 5 heures du matin. Nous nous assurâmes que nos machines étaient en ordre, je montai sur la première, M. Vincent sur la seconde, et nous vîmes accrocher le convoi par la queue pendant que des cris sinistres sortaient des voitures.

» Nous nous mîmes aussitôt en marche dans la direction de Quiévrain; malheureusement, les rails humides empêchaient l'adhérence des roues des machines, nous avions peine à avancer, quand tout à coup le cri de trahison parti de la station, fit sauter des voitures une centaine d'insurgés dont une partie se précipita vers les machines pour nous forcer à arrêter; le moment était décisif, une seconde d'hésitation et tout était perdu; nous ne répondîmes qu'en augmentant d'efforts pour gagner de vitesse; nous y réussîmes et nous arrivâmes bientôt à Quiévrain où l'on eut facilement raison de toute la bande. Qu'eût-elle fait de nous si une pièce de la machine se fût brisée et nous eût contraints à nous arrêter? Heureusement il n'en fut rien, et mon projet réussit à souhait.

» Nous repartîmes vers 9 heures pour Valenciennes, M. Vincent et moi, et sous prétexte de venir prendre les instructions du commissaire général relativement au second convoi dont l'arrivée avait été retardée, mais en réalité pour savoir ce qui se passait, nous nous rendîmes chez M. Delescluse, accompagnés du commissaire de la station. Là nous fûmes témoins d'une scène de violence et d'empirement dans laquelle nous apprîmes que si notre manœuvre avait réussi, c'était grâce à la rapidité avec laquelle elle avait été exécutée, car le commissaire de la station avait reçu l'ordre de l'empêcher.

» Après avoir fait comprendre à plusieurs ouvriers belges que nous rencontrâmes à Valenciennes et qui nous pa-

raissaient entraînés par de mauvais conseils, qu'ils pouvaient rentrer tranquillement en Belgique, qu'ils ne seraient pas inquiétés, nous revînmes à Quiévrain. Vers midi, ayant aperçu un grand mouvement dans la station de Blanc-Misseron (France), d'après le désir exprimé par le colonel de savoir ce qui se passait au-delà de la frontière, nous nous rendîmes, M. Vincent et moi, sur une machine à quelque distance de cette station d'où, à l'aide d'une longue-vue, nous suivîmes les mouvements du second corps ennemi qui venait d'arriver; il paraissait fort d'environ huit à neuf cents hommes; tout à coup une locomotive que nous ne pouvions apercevoir, déboucha à pleine vitesse sur la voie que nous occupions, dans l'intention bien visible de nous culbuter: elle était montée par une dizaine d'hommes déterminés. Nous parvînmes non sans peine et non sans courir un grand danger, à éviter le choc en rentrant dans nos lignes, qui ne furent pas franchies par l'ennemi.

» Nous rendîmes compte au colonel de ce que nous avions vu, et il prit ses mesures en conséquence.

» Des bruits contradictoires ayant été répandus par les voyageurs des différents convois arrivés de France, sur l'importance des nouveaux renforts et surtout sur l'appui que le gouvernement français accordait aux factieux qui menaçaient la frontière, M. Hody désirant voir par lui-même ce qui en était, nous l'accompagnâmes.

» Nous ne quittâmes pas la station de Valenciennes où les insurgés avaient établi leur quartier général; c'est alors qu'un employé de la station qui me connaissait, vint m'informer que l'on me cherchait pour me tuer: pendant une heure, MM. Hody, Vincent et moi, nous restâmes au milieu des insurgés, cherchant à connaître leurs dispositions et l'effet produit sur leur esprit par le coup hardi exécuté le matin. Tous trois pendant ce temps, nous courûmes des dangers sérieux, car pendant que quelques-uns étaient censés nous amuser, les autres tenaient conseil pour savoir s'il n'était pas convenable de nous étrangler tous les trois, un convoi était prêt à partir, nous en profitâmes pour retourner à Quiévrain, avant que ce projet, peu bienveillant, ne fût mis à exécution.

» Tels sont, Monsieur le secrétaire général, les faits principaux qui ont signalé la journée du 25 mars 1848 et à l'accom-

plissement desquels M. l'ingénieur Vinchent a pris, comme vous pouvez en juger, une part importante. Les conséquences vous sont connues : démoralisés par l'échec inattendu qu'ils attribuaient à la trahison de leurs chefs, bon nombre d'insurgés retournèrent à Paris, les autres se retirèrent du côté de Mouscron, où quatre jours après se termina d'une manière sanglante cette tentative insensée, frappée par nous de ridicule à son début...

» Tous les faits consignés dans ce rapport pourront être attestés au besoin par MM. Masui, Hody et le colonel Rothermel. Vous y trouverez, je l'espère, une réponse satisfaisante à la question que vous m'aviez adressée, à savoir la part prise par M. Vinchent dans l'affaire du 25 mars dernier.

Auguste Gobert,
Ingénieur chef de service.»

Reportons-nous quelques années en arrière pour dire quels furent les rapports confiants et même amicaux existant entre J.B. Masui et Charles Rogier.

Ils sont relatés par le professeur Ernest Discailles (1) dans un livre aussi attachant que fortement documenté, au cours d'un long chapitre intitulé : « Réformes dans l'administration et l'exploitation des chemins de fer. M. Masui, principal collaborateur de Rogier ».

« A peine Rogier est-il installé au ministère (2) qu'il insiste auprès des chefs de service du chemin de fer sur la nécessité d'étudier sans retard des projets de réformes qui doivent compléter son œuvre de 1834.

» Il a, pour ce motif, de nombreuses conférences avec eux, surtout avec M. Masui, directeur de l'exploitation, dont il avait su discerner le mérite exceptionnel dès le premier jour.

» Au nombre des réformes que le public accueillit avec enthousiasme figure celle qui avait pour objet de remplacer par des panneaux à glaces les rideaux de coutil des chars à bancs.

» Rogier voulait aussi supprimer les convois de 2^{me} classe et établir un prix uniforme pour les places de wagons pour tous les convois.

» Sur le second point, il rencontra de l'opposition dans le cabinet et même

chez le Roi. Le 1^{er} octobre 1840, M. Van Praet (3) écrivait à Rogier : « Le Roi est très opposé, me dit-il, à l'abaissement du prix de transport des voyageurs ».

» Quant au premier point, il était sur le point d'obtenir gain de cause et, du même coup, il allait pouvoir réorganiser le service du transport des marchandises, quand le cabinet tomba. (4)

» Rogier avait conservé la plupart des lettres que M. Masui lui écrivit lors d'un voyage d'exploration scientifique et administrative en Allemagne. Nous en reproduisons plusieurs passages qui présentent de l'intérêt autant pour l'histoire des chemins de fer que pour la biographie de Rogier.

» ... Si vous pouviez, Monsieur le Ministre, (écrivait Masui, de Dessau, le 15 septembre 1840), parcourir ces riches et belles provinces de l'Allemagne, vous recueilleriez le fruit de l'arbre de vie que vous avez planté en 1834. Partout il y a unanimité pour opérer le plus promptement possible la jonction avec le chemin de fer Rhénan-Belge ; partout il y a un sentiment de reconnaissance envers la Belgique qui a su poser sur son territoire cet admirable réseau de communication...

» La question qui préoccupait alors tous les esprits en Allemagne était de savoir s'il fallait aller de Berlin et de Magdebourg sur Cologne par le Brunswick, le Hanovre et le riche pays de Berg, ou s'il fallait y arriver par Halle et Cassel.

(1) Charles Rogier (1800-1885), d'après des documents inédits, par Ernest Discailles, professeur à l'Université de Gand. Tome troisième. Ed. J. Lebègue et Cie, Bruxelles 1894.

(2) Il s'agit du second ministère de Charles Rogier (travaux publics, beaux-arts, lettres et instruction publique) du 18 avril 1840 au 13 avril 1841 (note de C.P.).

(3) Jules Van Praet, secrétaire de Léopold 1^{er}, puis Ministre de la Maison du Roi (note de C.P.).

(4) Dans un mémorandum où il consignait jour par jour, heure par heure presque, les réflexions que lui suggéraient ses études (habitude de jeunesse), les débats de la Chambre, les questions qu'il se proposait de résoudre ou les projets dont on l'entretenait, nous trouvons la preuve de l'ordre qu'il faisait régner dans les divers services de cette administration déjà alors si vaste des chemins de fer. L'organisation du factage et du camionnage, l'établissement de la ligne de Pepinster, le pont de la Boverie à Liège, l'envoi d'une commission d'exploration aux Etats-Unis, semblent l'avoir beaucoup occupé pendant ces onze mois.

« Quoi que l'on fasse, disait M. Masui, pourvu que l'on aille promptement, le chemin de Cologne à Bruxelles sera le plus fréquenté du monde et nous tâcherons qu'il soit aussi le mieux administré du monde, mais je reconnais chaque jour qu'il reste beaucoup à faire pour conserver la supériorité sur des voisins habitués à une discipline sévère.

» Afin de remplir les intentions de Rogier, M. Masui avait visité en détail (août-septembre 1840) le chemin d'Aix-la-Chapelle à Cologne, qui allait être ouvert en 1841, celui de Dusseldorf à Elberfeld, ouvert déjà sur 10.000 m., ceux de Brunswick sur Harbuck et de Magdebourg à Leipzig. Il prenait acte, suivant son expression, de toutes les innovations utiles qu'il serait désirable de voir introduire en Belgique, à quelque service qu'elles appartenissent ; le ministre les apprécierait ensuite à leur valeur.

» On l'avait prié d'assister à une réunion à Berlin pour les tracés vers la Belgique. On l'engageait beaucoup également à visiter le chemin en exploitation d'Olmütz et de Brünn sur Vienne et Neustadt. Il lui faudrait pour cela prolonger son voyage de trois semaines environ. Or, sa présence étant très nécessaire à Rogier, il lui écrit le 15 septembre :

« ...Je crains, en voulant économiser quelques jours de temps, de ne pas voir tout ce qui pourrait présenter de l'intérêt et par conséquent de ne point remplir toutes vos intentions, et je crains aussi, en restant 15 à 20 jours de plus, de vous mécontenter... J'ai recueilli de nombreux renseignements sur les transports de marchandises et sur le service de la poste. Je puis vous assurer que notre service de marchandises ira parfaitement bien, après quelques légères modifications et qu'il sera admis généralement en Allemagne comme conciliant à la fois les intérêts du gouvernement, des sociétés et du commerce... »

» Pour vous procurer, lui avait dit Rogier, le plus de renseignements possible, sur les transports, adressez-vous aux spécialistes allemands. « M. Masui, qui n'y avait pas manqué, écrit au ministre :

« ...Exclusivement occupé de l'avenir des chemins de fer, je discute avec des hommes qui tous ont intérêt à rechercher toutes les combinaisons qui peuvent en augmenter la prospérité. Ce voyage me fait le plus grand bien... De retour, re-

trempe (1), je me livrerai de nouveau avec ardeur à l'amélioration d'un service auquel vous attachez avec raison tant d'importance et qui exige de la part de tous ceux qui sont appelés à vous seconder, le dévouement que je vous ai toujours porté... »

« Rogier n'avait pas manqué d'autoriser M. Masui à prolonger son voyage : l'administration ne pouvait que gagner à ce voyage d'exploration de l'intelligent directeur. Et de fait Rogier introduisit un certain nombre d'améliorations dans les règlements, dans l'organisation des bureaux et dans le service spécial du transport des bagages et des marchandises, d'après les indications puisées par M. Masui, notamment à Dresde et à Leipzig.

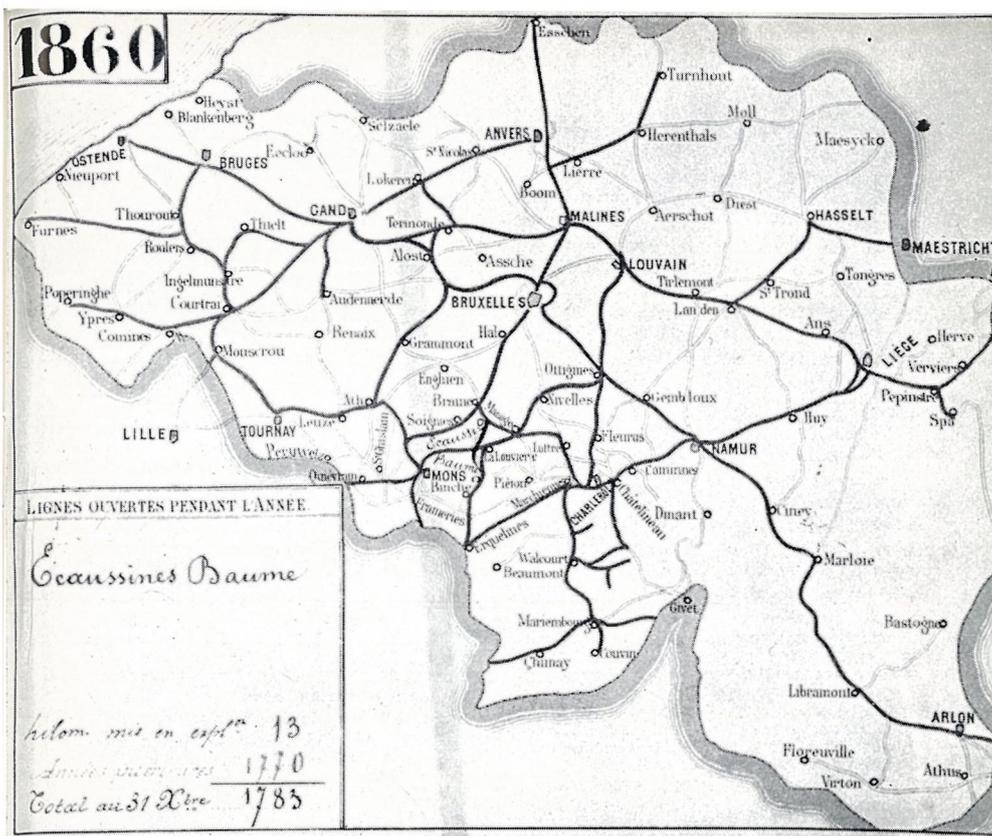
» M. Masui se louait beaucoup de l'accueil qui lui avait été fait dans la capitale de la Prusse ; il était fier de l'admiration que les hauts fonctionnaires de Berlin témoignaient pour notre chemin de fer.

» ...Comme fonctionnaire belge, j'ai été reçu à Berlin avec une attention et des sentiments de bienveillance marqués. Les fonctionnaires supérieurs des ministères des finances et des travaux publics et des autres départements ont tous montré la plus grande sympathie pour la Belgique et leur admiration pour nos chemins de fer. Tous ont fait comprendre combien ils attachaient de prix aux relations qui s'établiraient avec nous et combien la jonction de nos chemins aux leurs devait contribuer à une union plus intime entre la Belgique et l'Allemagne... »

« Il revient sur ce dernier point à la fin de sa lettre. Ce n'est pas seulement l'industrie belge qui bénéficiera des relations avec l'Allemagne : la consolidation de notre nationalité y est grandement intéressée :

» ...Quels avantages nous pourrions tirer de notre réunion aux douanes allemandes ! L'industrie de ces provinces est grande, mais elle est bien inférieure à la nôtre et nous trouverions ici, par la supériorité de nos produits, des débouchés que nous n'obtiendrons jamais en France... Cela aurait un autre avantage important pour notre nationalité, car nous parviendrions difficilement à faire com-

(1) Des « tracés de détail » l'avaient énervé dans les derniers temps. Il parle quelque part d'une « véritable irritation continue ».



Carte extraite de l'ouvrage « Développement du réseau des chemins de fer belges 1835-1890 dressé à l'occasion du 50ème anniversaire de l'Indépendance Nationale » par Henri Van Moersel, chef de division au chemin de fer Grand Central Belge, Bruxelles — cet ouvrage a été tiré à 15 exemplaires seulement. (Archives du Musée des Chemins de fer belges)

prendre en Allemagne que la Belgique veut avant tout être indépendante, qu'elle a autant de sympathie pour celle-ci que pour la France, et que son ennemie sera la puissance qui touchera la première à son territoire... »

« L'expérience seule pouvait assurer la solution des grandes questions de bonne exploitation : M. Masui suggéra à Rogier l'idée de réunir à Bruxelles les directeurs des principaux chemins de fer, à l'occasion de l'inauguration du superbe travail des plans inclinés de Liège, sur lequel l'attention du monde scientifique était vivement attirée :

» ...Puisque par vous la Belgique a commencé sur une si vaste échelle la grande entreprise du continent, peut-être pensez-vous, comme moi, qu'il nous appartiendrait, dans l'intérêt de l'avenir et afin de poser les grands principes d'exploitation, de former un Congrès des chemins de fer à Bruxelles, à l'occasion de l'inauguration

des plans inclinés, où seraient invités les huit ou dix directeurs des principaux chemins de fer de l'Europe, avec prière de répondre à des questions posées au préalable et toutes fondamentales pour la prospérité des chemins de fer... »

« L'exécution du projet comportait bien quelques difficultés; elles n'arrêtèrent pas Rogier. L'administration des chemins de fer se félicite encore tous les jours d'une initiative d'où est sortie l'organisation des grands congrès internationaux des chemins de fer qui rendent d'immenses services au monde entier (1).

» M. Masui revient sur son idée dans une lettre du 13 octobre (de Munich) :

(1) Le premier Congrès des Chemins de fer, réunissant plus de 200 participants, se tint à Bruxelles, au Palais des Académies, du 8 au 15 août 1885.

Placé sous le patronage du Roi Léopold II et du Gouvernement, il fut installé par

»... Plus je discute avec les chefs des différents chemins de fer, plus je suis persuadé que la proposition que j'ai eu l'honneur de vous faire par ma lettre de Leipzig, du 30 septembre, serait avantageuse aux chemins de fer en général, en ce qu'il serait possible, en suite de ce Congrès, d'imprimer l'historique et la situation des principaux chemins et de poser les bases de la législation continentale des chemins de fer...»

« Il se félicite beaucoup (même lettre) d'avoir visité le chemin de fer de Brunn à Vienne, le plus long de l'Allemagne, et où il a constaté quelques procédés meilleurs d'exploitation qu'il signale à l'attention du ministre. En Autriche d'ailleurs, comme en Prusse, on avait, paraît-il, les yeux fixés sur la petite Belgique; on y admirait le système qui avait été établi par Rogier en 1834 malgré la vive oppo-

sition que l'on sait; on attendait avec anxiété tel arrêté qui devait déterminer l'essai des chaudières des locomotives.»

» Le début de la dernière lettre de M. Masui, écrite d'Allemagne (21 octobre, Carlsruhe), montre mieux encore que les autres, comme Rogier avait été bien inspiré en lui confiant sa mission d'exploration :

« ... J'ai terminé ce soir la visite des chemins de fer d'Allemagne; j'ai recueilli les fruits de leur expérience; je me suis mis en relation avec les chefs de ces administrations et j'ai acquis quelques amis à la Belgique. J'ai tout lieu d'être satisfait de mes excursions: j'ai l'espoir que vous le serez aussi. Je vous ramène un nouveau directeur ayant l'expérience de l'ancien, mais ayant des idées toutes nouvelles; animé du besoin de faire mieux que ce qui a été fait jusqu'à son départ; dégagé de toute idée stationnaire ou de toute habitude résultant du contact des hommes et des choses qui l'entouraient, et enfin décidé à vous seconder avec le dévouement le plus absolu afin de donner aux chemins de fer belges une supériorité incontestable. Quel admirable avenir est réservé à nos chemins, si nous conservons la paix!... »

» Mais la paix ne serait-elle pas troublée? L'horizon politique était bien noir. La question d'Orient allait peut-être bientôt mettre aux prises les grandes puissances.

» Il paraît qu'en Allemagne on craignait que la Belgique ne sût pas, le cas échéant, faire respecter sa neutralité; qu'elle se laissât entraîner dans l'orbite de la France ou qu'elle permît à une des armées françaises de franchir son sol pour marcher sur l'Allemagne. Toutefois, on espérait beaucoup de la sagesse de son roi et du patriotisme du ministère.

» Il eût été fâcheux qu'après avoir visité tous les chemins de fer d'Allemagne, M. Masui eût été dans l'impossibilité d'apprécier le mérite ou les inconvénients des rares chemins de fer qui existaient alors en France. Rogier lui accorda l'autorisation de continuer ses études comparatives chez nos voisins du sud.

» Le 30 octobre, au moment de rentrer en Belgique, M. Masui envoie à Rogier ses impressions sur cette partie de son voyage.

» Il a étudié les chemins de Paris à Versailles, celui de St-Germain et la première section du chemin de Paris à Orléans.

M. Vandepereboom, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Organisé à l'occasion du cinquantenaire de l'inauguration des Chemins de fer belges, il avait pour but « de rechercher les améliorations à introduire dans la construction et dans l'exploitation des chemins de fer ».

Les Gouvernements et les Administrations de Chemins de fer avaient été invités à lui prêter leur concours et à s'y faire représenter.

En 1922, au Congrès de Rome, fut constituée une « Association Internationale des Congrès des Chemins de fer ».

Cette association, dont le siège est à Bruxelles, s'étend actuellement à 60 pays. Elle a pour but de favoriser les progrès des Chemins de fer par la tenue de congrès périodiques et par des publications.

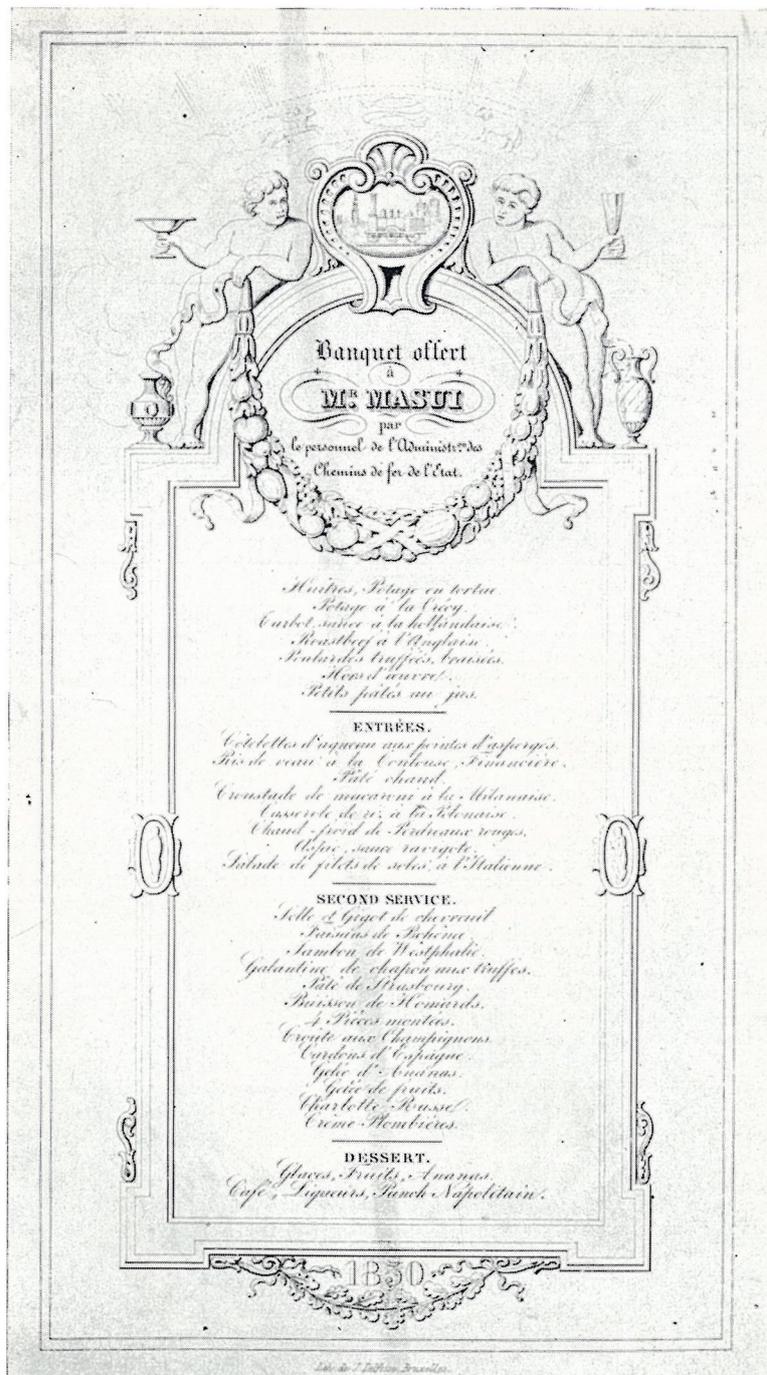
Le 27 juin 1960, le Prince Albert de Liège a assisté à la séance solennelle d'ouverture de la session marquant le LXXVme anniversaire des Congrès de Chemins de Fer.

Cette réunion a eu lieu dans la grande salle du Palais des Académies à Bruxelles, sous la présidence de M. Marcel De Vos, Directeur Général de la S.N.C.B. et en présence de M. P. W. Segers, Ministre des Communications.

Après s'être adressé au prince, M. De Vos fit l'historique de l'association, dont l'initiative revient à la Belgique et esquissa les perspectives qui s'offrent à elle. « Plus que jamais, a-t-il dit, la confrontation des techniques est indispensables si l'on veut conserver au rail sa raison d'être ».

Après avoir rendu hommage à son tour au prince Albert, M. Segers s'est félicité de voir l'association s'orienter de plus en plus vers une étroite association du rail et de la route. Il a souligné le caractère irremplaçable du chemin de fer pour ce qui est du transport de masse dans les meilleures conditions possibles.

« Dès lors, a-t-il ajouté, consentons aux investissements que requiert sa modernisation et ayons le courage de supprimer des tronçons de lignes qui dévorent notre substance ».



Menu du banquet offert à J. B. Massui, le 21 février 1850, lors de sa nomination de directeur général. (Archives Musée des Chemins de fer belges)

» Il a trouvé Paris parfaitement tranquille et ne désirant pas plus la guerre que l'Allemagne. Au besoin, la garde nationale saurait assurer la tranquillité, au maintien de laquelle elle est éminemment intéressée. Rogier, qui est toujours préoccupé du rôle conservateur de la garde nationale ou civique, prend note de ces indications.

» Rogier aura bien soin d'envoyer encore des ingénieurs à Paris, pour qu'ils en reviennent avec les sentiments semblables à ceux qu'exprime Masui :

«...Après avoir visité tant de pays, je dois déclarer que dans mon opinion, Paris est la première ville à visiter par un ingénieur belge pour agrandir le cercle de ses idées, sans tomber dans l'exagération des Anglais ; pour concevoir le vrai beau, pour se mettre en contact avec des hommes supérieurs par leur science, leurs sublimes théories, leurs vues élevées en économie politique ; enfin pour étudier les mœurs françaises et revenir dans son pays fier de sa patrie, de son gouvernement et de ses institutions... »

» Dans cette dernière lettre, nous trouvons quelques détails sur un projet d'institution auquel songeait sérieusement Rogier et que la chute du cabinet de 1840-1841 a fait également avorter : il s'agissait d'un hôtel d'ouvriers invalides. M. Masui, dont le cœur était digne de comprendre celui de Rogier, écrit :

«...J'ai visité l'hôtel des Invalides afin de vous rappeler NOTRE hôtel d'ouvriers invalides. Par suite des révolutions, tout le monde a gagné, l'ouvrier seul est resté isolé ; on n'a rien fait pour lui qui a tout fait : les $\frac{2}{3}$ de sa vie sont pénibles, le dernier tiers est misérable. Par le chemin de fer, par les ponts et chaussées, on pourrait déjà accomplir ce grand acte d'humanité : bientôt toutes les professions chercheraient à s'attacher à cette institution toute de bienfaisance ; l'armée elle-même pourrait y prendre part.

» Il ne faut qu'une volonté comme la vôtre et votre amour du bien pour accomplir cette œuvre. (1) Après le chemin de fer dont vous avez doté la Belgique, conservez-lui l'établissement de Seraing (il périssait) et fondez un hôtel d'invalides : il sera difficile alors de ne point vous compter au nombre des grands bienfaiteurs de l'humanité et surtout de la Belgique.»

Par arrêté royal du 27 janvier 1850 (Moniteur du 29 janvier) Jean-Baptiste

Masui était nommé directeur général des Chemins de fer et des Postes.

Le 21 février 1850, un banquet monstre lui fut offert par le personnel de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

La lecture du menu de ce repas, qui dut se poursuivre pendant de longues heures, ferait rêver les gastronomes et gourmets d'aujourd'hui...

Des couplets de circonstance, dus à un poète cheminot, furent chantés en cette occasion solennelle...

Le 1er mars 1852, un arrêté royal (Moniteur du 12 mars) portait réorganisation de l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes. (Un directeur général sous les ordres immédiats du ministre, deux inspecteurs généraux, six directeurs, un conseil d'administration et plusieurs commissions spéciales).

Le même numéro du Moniteur publiait un autre arrêté royal du 1er mars sur la réorganisation des services d'exécution de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.

Avant de devenir le chef de l'administration des chemins de fer, J.-B. Masui présida de nombreuses commissions, chargées d'établir des rapports notamment sur :

les questions relatives aux fortes rampes des chemins anglais ;

le plan incliné de Dusseldorf à Elberfeld ;

le plan incliné d'Aix-la-Chapelle ;

la rampe de Louvain ;

les rampes de la ligne du Midi ;

les rampes de la ligne de l'Est ;

les conclusions et applications au chemin de fer de la vallée de la Vesdre.

Au moment où Jean-Baptiste Masui était placé à la tête de notre railway, l'Etat belge exploitait un ensemble de 621 km de lignes ferrées.

La part réservée aux concessions n'était à cette époque que de 126 km. Elle devint beaucoup plus importante par la sui-

(1) M. Masui s'étend sur l'organisation de l'Institution qui n'aurait, pensait-il, coûté, dans le début, que 100 à 150.000 francs. Une faible retenue sur les salaires, sur la solde, sur la délivrance des livrets, un versement dans le genre de celui que faisaient à la caisse d'épargne les maîtres patentés, tels étaient les principaux moyens que lui paraissaient devoir assurer en peu de temps le succès de l'œuvre. On ne nous reprochera pas sans doute d'avoir insisté sur cette correspondance. Elle nous fait mieux comprendre encore la valeur du ministre qui savait s'adjoindre et encourager si intelligemment des collaborateurs de la force de M. Masui.

te et dépassa celle de l'Etat à partir de 1856.

Si l'on reconnaissait que le chemin de fer de l'Etat agissait très avantageusement sur les intérêts du pays, par contre, on déplorait la lenteur de l'œuvre entreprise par l'initiative privée et maintes critiques s'élevaient contre elle.

J.-B. Masui exerça une influence considérable et incontestée sur le développement du railway et son organisation interne. Tout d'abord, il comprima les dépenses et s'attela à la tâche très difficile d'ajustement des tarifs en services mixte et international.

Au fur et à mesure qu'augmentaient les lignes exploitées par ces compagnies, la nécessité d'établir entre celles-ci — pourvues de tarifs stabilisés — et le chemin de fer de l'Etat assujetti à un tarif essentiellement variable, une liaison pratique et durable s'affirmait de plus en plus nécessaire.

Le vœu du pays était de voir aboutir une entente qui eût permis l'uniformisation des tarifs. Ce vœu séduisait les dirigeants mêmes de l'administration des chemins de fer.

Cette épineuse et complexe question des tarifs, dont l'importance est considérable au point de vue de l'exploitation ferroviaire, fut l'une des préoccupations dominantes de J.-B. Masui pendant le quart de siècle qu'il fut au service de l'administration des chemins de fer de l'Etat belge. Il était convaincu que le chemin de fer est une très grande entreprise industrielle et commerciale qui loue ses services pour le transport des voyageurs et des marchandises.

La loi du 12 avril 1835 décida que les tarifs seraient déterminés par arrêtés royaux. On conçoit que cela amena de fréquentes modifications. On s'occupait principalement des voyageurs et ce n'est qu'en 1838 qu'on tenta le transport des marchandises et sur une partie du réseau seulement, sur la ligne Bruxelles-Anvers.

Nous ne pouvons passer en revue les nombreux tarifs qui furent appliqués pendant plusieurs années.

En 1841, de nouveaux changements furent apportés dans les prix de transport. Leurs bases n'étaient pas uniformes ; l'égalité de parcours n'entraînait pas l'égalité de taxe. Il y avait des différences très sensibles, supérieures à 20 %.

A côté de la distance parcourue, on tenait compte des frais de construction et d'exploitation. Ainsi, le parcours sur

les plans inclinés, à Liège, était tarifé à triple taxe.

Ces dispositions furent vivement critiquées et Charles Rogier, à une séance de la Chambre des Représentants, (13 avril 1842) révéla que J.-B. Masui « était convaincu que le nouveau tarif issu des délibérations de la Commission de 1841 était inexécutable dans son ensemble et dans ses détails ». Cette déclaration ne manqua pas de provoquer une réelle sensation ; toutefois, plusieurs années se passèrent sans apporter d'amélioration.

Sous le ministère Rolin, l'on vit se développer une politique d'accords avec les compagnies, basés sur des concessions réciproques fort opportunes.

Ces accords furent l'œuvre du temps car de nombreux intérêts étaient en cause et les problèmes soulevés souvent très compliqués.

Afin de résoudre le problème des tarifs, ainsi que l'exigeait la loi organique de 1834, le Ministre des Travaux Publics, M. Rolin (1) déposa, le 26 décembre 1849, un projet de loi sur le bureau de la Chambre.

Ce projet, réglant le tarif des voyageurs et bagages, fut repris par le Ministre Van Hoorebeke (2), successeur de M. Rolin. Une commission, composée du directeur général Masui, de l'ingénieur en chef Desart et de l'ingénieur Dandelin eut pour tâche d'étudier les bases de l'importante réforme à réaliser. Elle présenta au Ministre un copieux et remarquable rapport ; après de longues discussions à la Chambre et au Sénat, la loi votée le 12 avril 1851 entra en vigueur le 1er juin suivant.

Elle eut d'heureux et rapides effets sur le nombre de voyageurs transportés... et sur les recettes. « A dater de cette époque, le calcul à la distance fut rigoureusement observé. Toutefois, la valeur d'un kilomètre de parcours était ajoutée à chaque trajet, pour tenir compte des frais fixes d'embarquement des voyageurs.

» Cette majoration n'était pas sans fondement. Il est évident, en effet, qu'une partie des frais de transport ne se proportionne pas à l'étendue du parcours mais reste à peu près fixe. Autrement

(1) Rolin, Ministre des Travaux Publics du 15 juillet 1848 au 12 août 1850.

(2) Van Hoorebeke, Ministre des Travaux Publics du 12 août 1850 au 31 octobre 1852 et de cette dernière date au 30 mars 1855.

dit, il y a des dépenses indépendantes et des dépenses dépendantes de la longueur parcourue.

« Une fois ce principe reconnu fondé, il devait entraîner la modification du tarif des marchandises. Il en fut ainsi en 1861. » (1)

Un arrêté royal du 29 mars 1853, instituait un CONSEIL PERMANENT des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Il devait être « consulté par le Ministre sur les questions qui concernent les perfectionnements et les économies à introduire dans l'exploitation, les tarifs et l'organisation utile des transports, les relations avec les compagnies de chemin de fer et les autres services ou entreprises de transport, enfin sur toutes les mesures qui peuvent se lier à la prospérité de l'exploitation des chemins de fer ».

Ce CONSEIL PERMANENT, dont faisait partie le directeur général Masui, était composé en majorité de parlementaires ; pour des raisons politiques, il fut supprimé le 22 juin 1857.

Il put toutefois étudier, préparer, modifier divers travaux qui aboutirent, notamment, à l'arrêté royal du 8 juin 1853 (prenant cours le 1er juillet) sur le tarif des marchandises.

Un arrêté royal du 28 octobre 1854 créait, à titre permanent, un COMITE CONSULTATIF des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Parmi les douze membres appelés à faire partie de ce collège figurait Jean-Baptiste Masui, directeur général de l'Administration des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Il exerça une action utile en matière de tarifs et prit des initiatives intéressantes.

« Les procès-verbaux du Comité révèlent que ce fut Masui, directeur général de l'Administration des Chemins de fer, qui, en séance du 23 novembre 1854, soumit au sous-comité de l'exploitation un projet d'arrêté royal destiné à modifier le tarif des marchandises, en vue d'augmenter les prix pendant les mois d'hiver, de réduire les taxes des articles de messageries pour les expéditions de 300 à 500 kilogrammes, de supprimer les frais accessoires sous condition d'augmentation du prix des trois premières classes d'un demi-centime par quintal-lieue, de créer une catégorie hors classe pour les charges incomplètes de certaines marchandises, de supprimer des haltes intermédiaires, d'accorder des primes d'expor-

tion et de transit, de modifier le tarif des finances, celui des betteraves et de la mitraille de fonte, de réduire le droit d'abonnement, etc. Le Comité Consultatif appuya ces propositions et n'y apporta que de légères retouches qu'admit le délégué de l'Administration. Cet arrêté, pensait-on, devait être rendu obligatoire le 1er janvier 1855. Il fut laissé sans suite. » (2)

« Le 8 janvier 1856, de Brouwer de Hogendorp (député et membre du Comité Consultatif) avait apporté en séance du Comité un échantillon de coke mal fabriqué, pris dans un dépôt de la station du Nord. Il émit l'avis que l'Administration devrait fabriquer son coke elle-même et Masui répondit qu'il avait toujours partagé et défendu cette manière de voir. » (3)

Le 19 janvier 1856, la Chambre décidait de la suppression du Comité Consultatif...

Toujours en ce qui concerne les tarifs, notons que Jules Malou (4) dans une de ses « Lettres sur les chemins de fer de l'Etat belge » (5), écrivait ceci :

« Nous faisons, Masui et moi, quand nous nous rencontrons à l'étranger, une convention verbale : nous devisons des heures entières sur les chemins de fer belges appartenant à l'Etat et aux Compagnies, après nous être promis réciproquement de considérer comme prohibé à la réimportation en Belgique, notre vie durant, tout ce que nous dirions. Cet

(1) Les Chemins de fer de l'Etat en Belgique. 1834-1884, par Edmond Nicolaï. Bruxelles, Imp. Félix Callewaert, père. 1885.

(2) et (3) Joseph Pauly. Le Chemin de Fer et le Parlement. 1835-1860 Bruxelles, Editorial-Office. 1935. P. 205, note.

(4) Jules Malou (1810-1886), avocat, fonctionnaire, financier et homme d'Etat catholique. Représentant de l'arrondissement d'Ypres (1841), Gouverneur de la province d'Anvers (1844), Directeur de la Société Générale (1849), Ministre des Finances (31 juillet 1845 - 12 août 1847), Membre du Conseil des Ministres (1870), Chef du Cabinet et Ministre des Finances (7 décembre 1871 - 19 juin 1878 et 16 juin - 26 octobre 1884).

(5) Cf. « Neuvième Lettre », dans « Moniteur des Intérêts Matériels », dimanche 21 juillet 1867. 17^e année, N^o 29. La 1^{re} lettre a été publiée dans le N^o 21, du 26 mai 1867 ; la dixième dans le N^o 30, du 28 juillet 1867. Ces lettres, accompagnées de notes et de tableaux statistiques ont été réunies en une brochure. Par la suite, une polémique s'étant engagée dans les colonnes du « Moniteur... », Malou publia encore : Onzième Lettre (6.10.1867), Douzième Lettre (9.10.1867), Treizième Lettre (13.10.1867), Quatorzième Lettre (20.10.1867), Quinzième Lettre (27.10.1867).

homme éminent, dont le sens moral était aussi développé que l'intelligence, comprenait admirablement la solidarité des intérêts des Compagnies et de l'Etat, la légitimité des droits de tous. Il caressait avec un amour paternel l'idée d'établir l'unité d'exploitation et de décréter ensuite des tarifs uniformes d'après les distances mesurées à vol d'oiseau. La seule fois, à ma souvenance, que les représentants des compagnies aient été convoqués pour recevoir notification préalable des changements de tarifs que le Ministre voulait faire avec leur concours ou sans elles, je dis à Masui en sortant de la séance : « On nous propose un dixième de mariage ; nous donnerons beaucoup, vous ne nous rendrez presque rien ; cela n'est pas possible ; l'on se marie ou l'on ne se marie point. — Eh ! pourquoi, reprit-il, ne se marierait-on pas ? » Il avait formulé pour réaliser cette idée grande, féconde et juste tout à la fois, un avant-projet dont j'ai pu, après sa mort, prendre sur l'autographe une copie que je conserve précieusement. »

Le 11 décembre 1860, une fatale nouvelle frappait la capitale, puis le pays, de consternation : Jean-Baptiste Masui était mort, presque subitement, à l'aube.

Et ce n'étaient pas seulement le Palais, les milieux gouvernementaux, les collaborateurs, les amis, les subordonnés du défunt qui regrettaient sincèrement la disparition inopinée de cet administrateur d'élite, de cet homme intègre, mais tous ceux — et ils étaient nombreux — qu'il avait aidés, soutenus, car c'était un philanthrope dans toute l'acception du terme.

Ses funérailles eurent lieu deux jours plus tard.

Nous empruntons à un contemporain, ancien employé au département des Travaux Publics, une partie de la relation de la cérémonie funèbre. (1)

« Le 13 décembre 1860, à onze heures et demie, ont eu lieu, en présence d'un immense concours d'assistants, les obsèques de M. Masui, directeur général des chemins de fer, postes et télégraphes de l'Etat. Le service funèbre a été célébré, le corps présent, en l'église de Notre-Dame du Finisterræ. Une foule immense de personnes avait suivi le cercueil, la plupart d'entre elles n'ont pu pénétrer dans l'église.

» Les honneurs funèbres militaires ont

été rendus à la dépouille mortelle, conformément au décret qui règle les honneurs, rangs et préséances. Le défunt, comme commandeur de l'Ordre de Léopold, a reçu les honneurs dus à son rang. Plusieurs détachements du 7^ms d'infanterie de ligne, avec la musique de ce régiment, et commandés en chef par M. le colonel Dens, du même corps, formaient l'escorte.

» Des décharges de mousqueterie ont salué le corps à l'entrée de l'église paroissiale.

» Des voitures de la Cour, conduisant les représentants de la maison du Roi, étaient arrivées à la maison mortuaire, boulevard du Jardin Botanique, bien avant onze heures, en même temps qu'un grand nombre de notabilités administratives, civiles et militaires, les membres de la famille, les amis, du défunt, etc.

» Le cercueil, qui a été porté à bras, de la maison mortuaire à l'église et de celle-ci à l'ancienne porte de Laeken, était déposé dans un sarcophage qui avait été improvisé sous la direction d'un architecte. Sur cet appareil funéraire étaient déposés le chapeau de grand uniforme de M. Masui, ainsi que les insignes de commandeur de l'Ordre de Léopold et de toutes les décorations étrangères que le défunt avait reçues des divers souverains de l'Europe, depuis les vingt-cinq dernières années. Des chefs-gardes et des employés du chemin de fer de l'Etat portaient le cercueil. Les cordons du drap mortuaire étaient tenus par MM. Bidaut, Secrétaire général au ministère des Travaux Publics; Cabry, ingénieur-mécanicien en chef, inspecteur général du service supérieur des chemins de fer de l'Etat; Groetaers, inspecteur général des ponts et chaussées; Fassiaux, directeur du service général et du service de contrôle de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes de l'Etat.

» Le deuil était conduit par MM. Dechange, Poncelet et le lieutenant-général Fleury-Duray, gendres et beau-frère du défunt.

» Ensuite, on remarquait en première ligne, après les membres de la famille : MM. Vanderstichelen, ministre des Travaux Publics; Rogier, ministre de l'Intérieur; le lieutenant-général baron Chazal, ministre de la Guerre, aide de camp du

(1) Biographie de M. J.-B. Masui..., publiée par E. Allognier. Br. cart. 24 p. Impr. J. Nys, 41, rue Potagère, Bruxelles. 1861.

Roi, représentant la maison militaire de S.M., avec un officier d'ordonnance et les officiers de la maison du duc de Brabant, tous en uniforme ; de même que M. le général Lefebvre.

» Après eux venaient, en habit de ville, MM. les généraux de Liem, adjudant général, chef de la maison militaire du Roi ; Delannoy et Bormans, aides de camp de S.M. ; le comte de Lannoy, grand-maître de la maison du duc et de la duchesse de Brabant ; les secrétaires généraux des divers départements ministériels ; le personnel des ponts et chaussées ; les fonctionnaires du chemin de fer et des travaux publics ; les membres de la députation permanente du conseil provincial ; des magistrats et une foule de citoyens de tous rangs.

» Une députation d'administrateurs et d'ingénieurs du chemin de fer du Nord, arrivée le matin de Paris et composée de MM. le baron de Saint-Didier, Léon Say, F. Mathias et E. Delbecque ; l'inspecteur général des lignes du Nord-Belge, M. Ohnet, et les ingénieurs de ces lignes, les directeurs et inspecteurs des chemins de fer rhénans, MM. Strebel et Melcher ; M. Hauchecorne, agent international des lignes franco-belges-rhénanes ; des fonctionnaires de ces diverses administrations et des chemins de fer néerlandais, faisaient aussi partie du cortège.»

Devant la maison mortuaire, des discours furent prononcés par M. Bidaut, secrétaire général du département des Travaux Publics ; M. Groetaers, inspecteur général des Ponts et Chaussées ; M. F. Gendebien, directeur à l'administration des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

J.-B. Masui étant le président d'honneur de la société philanthropique des « Vrais Amis du Devoir Mutuel », cette dernière fit célébrer, le vendredi 21 décembre, un service religieux en l'église de Laeken.

Puis les membres se rendirent au cimetière où des fleurs furent déposées sur la tombe après que le président et le secrétaire eurent rappelé les mérites du disparu.

Le dimanche 23 décembre, les employés et ouvriers des ateliers de Malines assistèrent à une messe solennelle de *requiem* en mémoire de leur ancien directeur général.

Lors de la discussion générale du budget des Travaux Publics, à la Chambre des Représentants, le 12 décembre 1860,

(présidence de M. Vervoort), le député Henri Dumortier s'exprima en ces termes : « Je n'ai demandé la parole en ce moment, que pour exprimer un vœu à la Chambre.

« La discussion du budget des Travaux Publics s'ouvre sous une pénible impression. Ce département vient de perdre un de ses fonctionnaires les plus distingués. Je pourrais même dire que le pays vient de perdre un de ses fonctionnaires les plus éminents.

» Le nom de M. Masui se rattache intimement à la création et à l'organisation des chemins de fer en Belgique. C'est sous sa direction habile et paternelle à la fois qu'ont été formés ce grand nombre de fonctionnaires intelligents qui administrent le chemin de fer de l'Etat et que l'industrie privée et les pays étrangers nous arracheraient au prix de l'or si, en servant le pays, ces hommes n'avaient d'autre mobile qu'une question d'appointements.

» Ce n'est pas ici le lieu, ni le moment de prononcer le panégyrique du fonctionnaire dont nous regrettons si vivement la perte.

» Qu'il me soit cependant permis de dire que chez cet homme d'élite, la science et l'activité égalaient l'impartialité, la justice et le dévouement.

» J'exprime le vœu que le gouvernement fasse placer le buste de M. Masui à côté de celui de M. l'ingénieur Simons. (1)

» En construisant le premier réseau de chemins de fer sur le continent européen, nous avons donné aux autres peuples l'exemple d'un immense progrès. Nous leur avons montré combien notre pays, petit par son étendue territoriale, est grand par les arts et les sciences ; montrons-leur aussi aujourd'hui qu'il est grand par sa reconnaissance envers ceux qui consacrent leur existence au développement de son bien-être et de sa prospérité.» (2)

A quoi, le ministre des Travaux Publics (3) répondit :

« ... Je tiens à m'associer au tribut d'éloges et de regrets que l'honorable M. H. Dumortier a payé à l'honorable

(1) Ces deux bustes se trouvent à l'entrée du Musée des Chemins de fer.

(2) Annales Parlementaires de Belgique. Session législative de 1860-1861. Chambre des Représentants. P. 185.

(3) Jules Vanderstichelen, ministre des Travaux Publics du 14 janvier 1859 au 3 janvier 1868.

M. Masui. J'ai été particulièrement bien placé pour apprécier les grandes qualités de ce fonctionnaire éminent. C'est donc, messieurs, de tout cœur que je me joins à l'honorable député de Courtrai pour rendre hommage à la capacité hors ligne dont l'honorable M. Masui n'a cessé de donner des preuves dans sa longue et laborieuse carrière.

» Le gouvernement appréciera ce qu'il convient de faire pour la mémoire de ce fonctionnaire distingué. » (1)

A la séance du Sénat du 22 décembre 1860 (sous la présidence du Prince de Ligne), S.A.R. Monseigneur le Duc de Brabant, intervenant dans la discussion du budget des Travaux Publics, finit son discours par ces mots : « Ayant la parole sur le budget des Travaux Publics, je ne terminerai pas sans m'associer aux sentiments éveillés par la mort de l'éminent fonctionnaire que le département vient de perdre. Puissent les rares qualités de ce bon M. Masui servir d'exemple à ses successeurs. L'excellente direction qu'il a su imprimer à nos chemins de fer et télégraphes durera, j'espère, autant que nos regrets. » (2)

Reconnaissance

« Il n'y a guère au monde un plus bel excès que celui de la reconnaissance », disait l'auteur des « Caractères ». (4)

C'est ce que prouvèrent les cheminots belges en élevant un monument à la mémoire de celui dont le souvenir était toujours vivace en leur cœur.

Le 1er mai 1867, à midi, eut lieu l'inauguration de la statue de J.-B. Masui, érigée en haut du grand escalier, dans le fond de la gare du Nord, à Bruxelles.

Ce monument est un témoignage de gratitude à l'ancien directeur général par le personnel des chemins de fer, postes et télégraphes, qui en a fait tous les frais, au moyen d'une souscription volontaire, réunissant, en peu de jours, plus de 8.000 adhérents.

Le ministre des Travaux Publics, le personnel dirigeant de son département, les membres de la famille de J.-B. Masui et un très grand nombre de souscripteurs assistaient à la cérémonie.

M. Fassiaux (5), successeur de J.-B. Masui et président de la commission instituée dans le but d'honorer la mémoire du premier directeur général de notre railway, prononça le discours inaugural.

Enfin, M. Vanderstichelen, ministre des Travaux Publics, achevait ainsi son rapport présenté aux Chambres législatives, le 30 avril 1861 : « Mais avant de descendre aux détails du compte rendu, qu'il soit permis de payer à la mémoire de feu M. le directeur général Masui le tribut de reconnaissance qui lui revient à si juste titre. Ce fonctionnaire éminent avait assisté et pris part à toutes les douleurs de l'enfantement de cette vaste opération ; il avait affermi ses premiers pas ; il l'avait vue se développer et grandir ; il a puissamment contribué à l'élever à la hauteur qu'elle a atteinte ; et c'est au moment où il commençait à jouir des fruits de son dévouement et de ses pénibles travaux, par le spectacle d'une prospérité en quelque sorte inattendue, qu'il a brusquement disparu de ce monde. Son passage dans la belle administration qui était confiée à sa haute direction a laissé des traces profondes et, dans l'avenir aussi bien que dans le passé, son nom restera inscrit à chaque page de l'histoire du railway national de la Belgique, comme il est inscrit dans le souvenir de tous ceux qui l'ont connu. » (3)

Nous en extrayons quelques passages : « Près d'un quart de siècle fut donc consacré par lui à l'organisation de l'exploitation et au parachèvement du chemin de fer, en même temps qu'il donnait ses soins, à partir de 1850, à l'administration des postes devenue l'associée naturelle, presque la sœur, des chemins de fer et à celle des télégraphes où tout était à faire.

» Aussi que de choses créées, que de luttes soutenues, que d'impossibilités réalisées pendant cet espace de temps !

» Au premier aspect, cela confond l'imagination, et l'on se demande comment il a été possible à un seul homme, quelles que fussent d'ailleurs ses facultés,

(1) Annales Parlementaires. Id. P. 191.

(2) Annales Parlementaires de Belgique. Session de 1860-1861. Sénat. P. 93.

(3) Annales Parlementaires. Chemins de fer. Compte rendu des opérations pendant l'année 1860.

(4) La Bruyère. Les Caractères. Ch. IV. Du Cœur.

(5) A. Fassiaux, directeur, nommé directeur général des Chemins de fer, postes et télégraphes par A.R. du 10 janvier 1862. (Moniteur du 16 janvier).

1860. —

Statue de J.-B. Masui
au Musée provisoire
des Chemins de fer



tés, d'accomplir de tels travaux et de résister à de telles fatigues.

» C'est que M. Masui avait compris sa mission en homme qui considérait le chemin de fer comme la grande œuvre du siècle et comme le plus puissant instrument de civilisation qui eût jamais existé.»

« Vous savez, Messieurs, si cette gloire nous est acquise et si le chemin de fer peut revendiquer sa part dans l'estime et la considération dont la Belgique jouit à l'étranger !

» On conçoit que, placé à une telle hauteur de vues, animé d'un pareil feu sacré, notre directeur général ne pouvait manquer d'inspirer à son personnel le sentiment de la grandeur du but à atteindre.

» Aussi nous sentîmes-nous, dès son début, relevés à nos propres yeux et remplis d'une profonde estime pour le chef qui comprenait si bien notre belle et noble mission.

» Jusque-là, cependant, son génie seul nous imposait.

» Mais, lorsqu'après l'avoir vu à l'œuvre comme homme d'un talent extraordinaire et d'une prodigieuse activité, nous découvrîmes les trésors de son cœur, notre dévouement lui fut acquis jusqu'au fanatisme et ce sentiment gagna tous ceux qui plus tard vinrent grossir nos rangs.

» Comme le chef de cette armée en campagne à laquelle il aimait à comparer l'administration telle qu'elle était constituée alors, M. Masui se vit, à partir de ce moment, entouré d'une affection et d'un dévouement à toute épreuve.

» Il nous aurait conduits au bout du monde, s'il avait fallu y aller pour conquérir la position à laquelle il avait résolu d'élever notre administration.

» C'est que, Messieurs, il administrait avec le cœur autant qu'avec la tête et qu'il savait qu'il n'y a pas de dévouement sans attachement.

» C'est que jamais une injustice ne fut commise avec son assentiment et que jamais non plus un fonctionnaire ou employé malheureux ne le sollicita vainement.

» C'est que toujours, enfin, il a observé cette grande maxime qu'en bonne administration, les succès doivent être considérés comme obtenus avec le concours de tous.

» Ainsi, Messieurs, partout et toujours on voit en M. Masui un grand administrateur, un grand citoyen et surtout un véritable homme de cœur.

» C'est dire assez que nous ne pouvions l'élever trop haut dans notre estime ».

Et sous les applaudissements enthousiastes, la statue en marbre blanc est dévoilée.

Cette œuvre magistrale, due au talentueux ciseau de Fraikin (1), représente J.B. Masui en uniforme. Il est appuyé sur une locomotive, emblème du chemin de fer ; à ses pieds se trouve le cornet qui symbolise la poste, et sur le côté, se

(1) Charles-Auguste Fraikin, sculpteur, né à Hérenthals, le 14 juin 1817, mort à Bruxelles, le 22 novembre 1893. Membre de l'Académie Royale de Belgique en 1847.

voient les attributs du télégraphe, figurés par un cadran alphabétique.

Le piédestal porte l'inscription suivante :

**Le Personnel de l'Administration
des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes**

**A SON DIRECTEUR GENERAL
MASUI**

—
1860
—

N.B. Lors de la démolition de la partie centrale de l'ancienne gare du Nord, la statue de J.-B. Masui fut enlevée et transportée, intacte, dans le Musée provisoire des Chemins de fer belges, à front de la rue du Progrès où elle demeura d'octobre 1951 à juin 1955. Lorsque les locaux abritant le musée (salle des guichets, salle d'attente de 1^{re} classe, buffet de l'ex-gare du Nord) tombèrent à leur tour sous la pioche des démolisseurs, la statue dut encore être déplacée. Elle se trouve, actuellement, à l'abri dans un bâtiment de la S.N.C.B. en attendant qu'on lui découvre un emplacement définitif. (C.P.).

A Schaerbeek, une place et une rue portent le nom de Masui.



*A Bruxelles, le 11 décembre 1960, jour du centième anniversaire
de la mort de J.B. Masui.*

C.P.

DU MEME AUTEUR :

1. SOUVENONS-NOUS ! Préface du Lieutenant-colonel B.E.M. Yvan Denayer. Nombreuses illustrations du Service Photographique de l'Armée. Ed. Ballez-Colmant-Williot, Pâturages. 1924.
2. SOUVENONS-NOUS ! 2^{me} édition revue et augmentée. Id. 1925-26.
3. L'ERMITE DE RESTEIGNE. Même éditeur. 1925.
4. AU PIED DE LA BUTTE. Avec illustrations. Même éditeur. 1928.
5. UN HOMME. ALFRED WAILLIEZ. Préface de Fulgence Masson, Ministre d'Etat. Avec quatre dessins originaux d'Alfred Bastien. Ed. Vromant et Cie. Bruxelles. 1935.
6. LE MIMETISME. Ed. Union des Imprimeries. Frameries. 1937.
7. LE MUSICISME DE JEAN ROYERE. Illustrations hors texte. Couronné par l'Académie Française. Prix de la Langue Française. Ed. Aug. Blaizot et fils, Paris. 1937.
8. LE DOCTEUR VALENTIN VAN HASSEL. Avec illustrations. Ed. de « La Vie Wallonne », Liège. 1938.
9. L'INSTALLATION DU PREMIER CHEMIN DE FER AU MAROC. Illustr. Ed. de « La Province », Mons. 1939.
10. LES REPTILES DE BELGIQUE. Ed. Union des Imprimeries, Frameries. 1947.
11. PAUL HEUPGEN, CHASSEUR DE « VIESERIES ». Vignettes de Henri Léonard. Ed. Labor, Bruxelles. 1951.
12. L'ESPIONNAGE DES CHEMINS DE FER PENDANT LA GUERRE DE 1914-1918. Illustrations. Ed. A.R.B.A.C., Bruxelles. 1956.
13. HISTORIQUE DE LA LIGNE BRUXELLES-LUXEMBOURG. Ed. A.R.B.A.C., Bruxelles. 1957.
14. UNE FIGURE HENNUYERE : GONZALES DECAMPS (1852-1919). Ed. de « La Vie Wallonne », Liège. 1957.
15. LE NATURALISTE JEAN HOUZEAU DE LEHAIE ET SA FAMILLE. Illustrations. Ed. de la Société des Sciences, des Arts et des Lettres du Hainaut, Mons. 1960.