

I. - LE GRAND CENTRAL BELGE (Suite)

par LIONEL WIENER.

C. — LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER D'ANVERS A ROTTERDAM.

EN 1836, les Ch. de fer de l'Etat ouvraient à l'exploitation la ligne de Malines à Anvers et unissaient le grand port national au restant du réseau. En 1836-1840, le premier chemin de fer néerlandais était concédé à la « *Hollandsche IJzeren Spoorweg Mij* » (1), et le premier tronçon d'Amsterdam à Haarlem ouvert le 30-9-1839, atteignait Rotterdam en 1847. Mais il restait un hiatus entre Rotterdam et Anvers, seule voie par laquelle les Pays-Bas pouvaient communiquer avec les autres pays.

Les gouvernements belge et néerlandais se mirent donc d'accord pour octroyer une concession à M. Gihoul qui s'engageait à construire un chemin de fer d'Anvers à Moerdijk, sur le *Hollandsch Diep* et à établir un service fluvial qui le prolongerait jusqu'à Dordrecht et Rotterdam. Il devait également construire un embranchement de Roosendaal à Breda qui, depuis, est devenu partie intégrante de la grande ligne de Flessingue à Venlo et au Rhin.

Le 9-7-1853, se signait une convention provisoire qui fut ratifiée par le ministre belge le 14 (2) et par le Roi des Pays-Bas, le 21 déc. La concession néerlandaise contenait deux clauses qui méritent de retenir l'attention. Pour la première fois dans ce pays, le réseau concédé devait faire gratuitement retour à l'Etat à

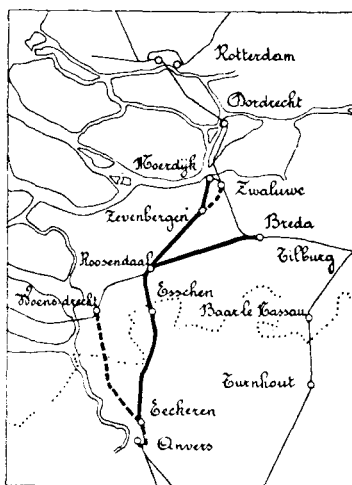


Fig. 10
Carte des chemins de fer de la Cie d'Anvers à Rotterdam

expiration de concession alors que les premières concessions d'Amsterdam à Rotterdam et d'Amsterdam à Arnhem (3) avaient été faites pour une durée indéfinie; toutes les concessions, sans exception, comportaient un droit de rachat. L'autre clause insérée dans tous les cahiers des charges néerlandais, spécifiait qu'il ne pourrait être établi, dans l'avenir, de taxes sur les transports.

A l'aide de capitaux en partie anglais, Gihoul parvint à constituer, le 18 nov. 1852, une société au capital de 12.500.000 francs à laquelle il transféra ses droits. Habilement conduite, elle devait jouer un rôle de premier plan dans l'établissement et le développement des chemins de fer belges et internationaux; elle devait même assurer par des fusions d'exploitation, des relations directes avec les Pays-Bas tant par Roosendaal que par Tilburg, par Eindhoven que par Maestricht, avec l'Allemagne par München-Gladbach et par Aix-la-Chapelle, avec la France, par Vireux et par Givet.

Les lignes de la Compagnie furent construites dans les délais prescrits. On put les exploiter dès le 23 juin 1854 mais l'ouverture au trafic régulier n'eut lieu que le 3 mai 1855. Le réseau comprenait alors 121,5 km. dont 37 de service fluvial (fig. 10).

Anvers à la frontière néerlandaise	28	km.
De la frontière à Moerdijk	31	»
De Moerdijk à Rotterdam (service fluvial).	37	»
Embranchement de Roosendaal à Breda	23	»
Raccordement exploité en commun avec L'Etat Belge, d'Anvers-Etat à Anvers- Marchandises	2,5	»

(3) Le deuxième chemin de fer néerlandais, toujours à voie large, fut construit ensuite d'un A. R. du 30-4-1838, d'Amsterdam à Arnhem. Il fut transféré en 1845 à la « *Compagnie Néerlandaise Rhénane* ».

Le 13-2-1846, on concédait le chemin de fer Maestricht-Aix-la-Chapelle. Il n'y en eut pas d'autre avant l'Anvers-Rotterdam.

(1) Société constituée le 8 août 1837 (A. R. du 4 septembre). La concession de la ligne d'Amsterdam à Haarlem avait été faite le 1^{er} juin à MM. Serrurier, Le Chevalier et Brade. L'Etat remboursait les frais de constitution: la voie serait à écartement de 1 m. 94 entre rails.

La concession du prolongement de Haarlem à Rotterdam est du 22-6-1840.

(2) A. R. du 1^{er} février 1853.

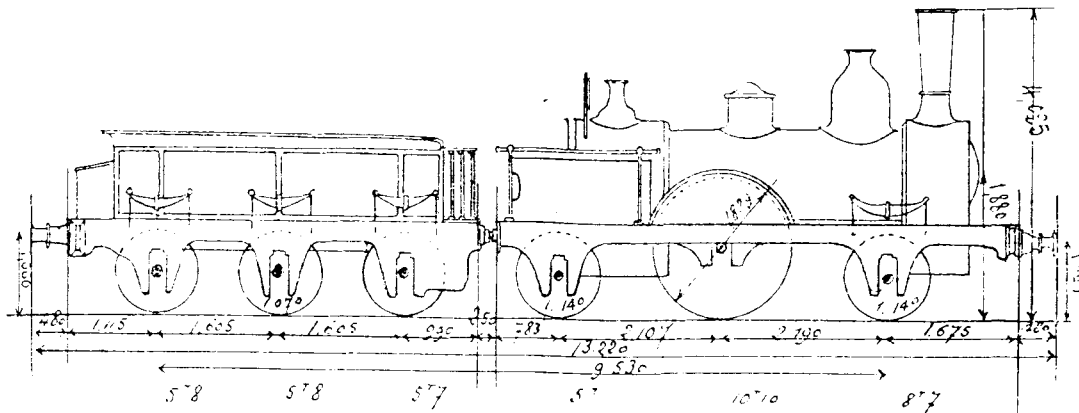


Fig. 11

Locomotive 2-2-2 n° 1 à 6, de la Cie des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, construite en 1854 en Angleterre

La durée du voyage d'Anvers à Rotterdam fut ainsi ramenée de 10 ou 11 heures à 4 seulement. (Elle est d'une heure actuellement.)

Le service fluvial était assuré à l'origine, par trois bateaux à vapeur de 80, 90 et 100 chevaux qui transportaient des voyageurs seulement. La Compagnie possédait, pour les marchandises, un remorqueur et six bateaux à voile affrétés au mois et dont l'exploitation revenait à 0,88 franc le km. Celle des bateaux à vapeur, qui consommaient 35 kilos de charbon par km., revenait à 1,92 franc. Dans ces conditions, la tonne-km. coûtait 0,026 franc à la Compagnie.

Les premières LOCOMOTIVES furent fournies en 1854 par Stothert and Slaughter, de Bristol. C'étaient des locomotives à roues libres rappelant les « Jenny Lind » comme disposition du châssis et du mécanisme (fig. 11) et des locomotives à roues couplées de 1 m. 525 avec foyer plongeant entre elles. On rachetait

La locomotive d'express (fig. 13) était le prototype construit en 1864 par la Société Saint-Léonard, d'une longue série que continua le G. C. B. Très perfectionnée pour l'époque, elle avait des roues couplées de plus de 2 mètres de diamètre qui semblaient alors indispensables pour faire de la vitesse. Le mécanisme, entièrement extérieur, présentait un dispositif spécial pour le relevage dont l'arbre avait dû être placé au dessus de la boîte à feu. L'axe de la chaudière était assez bas. Ces locomotives fournirent d'excellents services sur les lignes à profil facile de la compagnie sur lesquelles elles remorquaient des trains de voitures à deux essieux, dont le poids dépassait rarement 120 ou 130 tonnes.

EXTENSIONS. — La ligne initiale avait un trafic de transit important : ce fut longtemps la seule liaison des réseaux hollandais et belge. Il était naturel de chercher à la prolonger à l'intérieur du pays par des fusions, des rachats ou des contrats d'affermage. On eut effectivement recours à tous ces moyens (fig. 14).

En 1863, l'Est Belge qui avait déjà cédé l'exploitation de la ligne d'Aerschot à Diest à l'« Anvers-Rotterdam », fusionnait avec cette société, ce qui lui assurait des relations directes vers Charleroi et vers la France, par Givet et par Erquelines ainsi que vers le Grand-Duché de Luxembourg.

Les compagnies unies cherchèrent alors un troisième partenaire afin de constituer un réseau plus important encore. Leur choix se porta sur la « Société des Chemins de fer Liégeois-Limbourgeois » ce qui leur aurait procuré un accès vers Liège via Hasselt, mais les négociations de 1863 n'aboutirent pas. Les deux Compagnies se tournèrent alors vers l'« Entre-

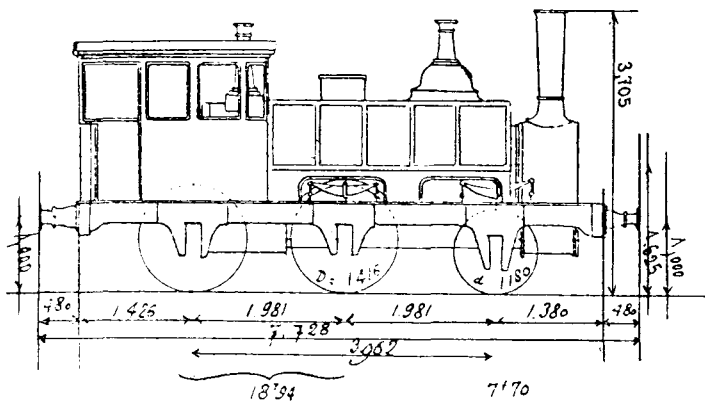


Fig 12

Locomotive 2-4-0-T n° 92 (ch. de fer Anvers-Rotterdam) rachetée en 1853 à la Cie L. B. & S. C. Ry.

aussi, parfois, des locomotives d'occasion comme la locomotive 2-4-0-T (fig. 12) reprise en 1853 au London, Brighton and South Coast Ry.

Sambre-et-Meuse » qui desservait une région intéressante et pouvait leur apporter un débouché supplémentaire vers la France. Cette fois, les pourparlers réussirent et en 1864, les trois compagnies décidèrent de fusionner. C'est ainsi qu'est né le « Grand Central Belge ».

Les sociétés constitutives subsistaient néanmoins et les relations entre l'« Est Belge » et l'« Anvers-Rotterdam » furent précisées par le traité du 17-8-1871 dont nous avons déjà parlé. Il prévoyait le cas de reprises d'autres concessions qui reçut, par la suite, plusieurs applications.

Enfin, les gouvernements belge et néerlandais procédèrent en 1880 au rachat de la concession mère de l'Anvers-Rotterdam.

d) Le **Chemin de fer de Lierre à Turnhout**, par Hérenthals a une importance que ne justifiaient ni son kilométrage (20 km. jusque Hérenthals et 37, en tout), ni la région traversée. Il fallut même, pour arriver à en faire accepter la concession, lui assurer une garantie minimum d'intérêt. Mais, par sa situation géographique, il constituait l'amorce de lignes importantes qui allaient être obligées de s'enten-

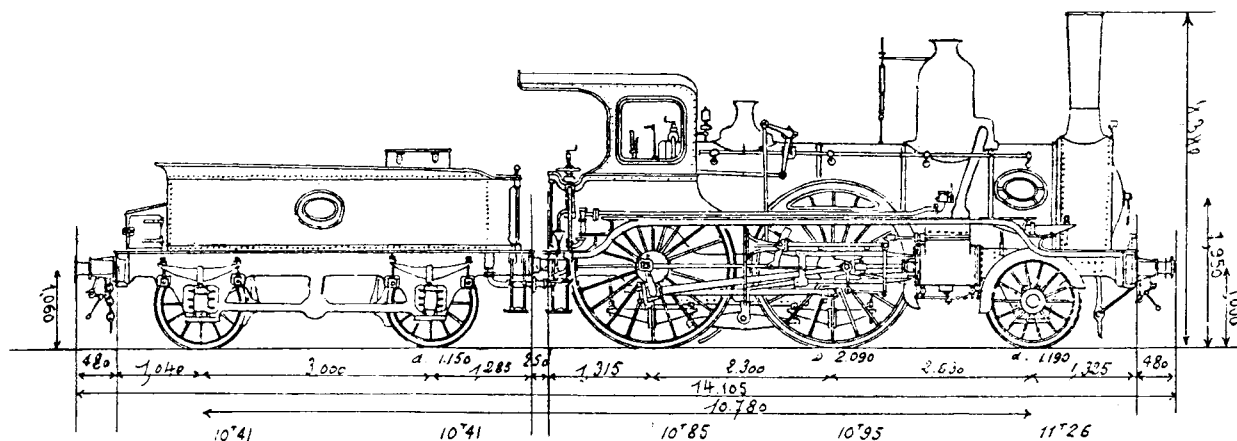


Fig. 13

Locomotive d'express 2-4-0 de la série 110/116 (chemin de fer d'Anvers à Rotterdam) construite en 1864 aux Ateliers de St-Léonard

A partir de ce moment, les modifications apportées au réseau concernent le Grand Central en tant qu'exploitant et la Compagnie lorsqu'elle signait les traités de reprise avant de faire apport des exploitations. Nous aurons donc à examiner successivement :

d) La *Société du Ch. de fer de Lierre à Turnhout* ;

e) La concession à l'A. R., de la ligne d'Anvers à Woensdrecht ;

f) La *Sté des Ch. de fer du Nord de la Belgique* qui obtint une série de concessions dont elle transmit les droits d'exploitation à l'Anvers-Rotterdam :

- f 1) Louvain-Hérenthals (conv. du 7-8-1860, A. R. du 2-7-1861) ;
- f 2) Anvers à Hasselt (A. R. du 21 janv., conv. du 25 oct., acte du 23 déc. 1862) ;
- f 3) Concession du Ch. de fer de Turnhout-Tilburg (1865), qui est postérieure à la création du G. C. B. ;
- f 4) Il en est de même du ch. de fer d'Anvers à Gladbach, concédé en 1869 et dont l'exploitation fut cédée en 1875.

dre avec lui afin d'assurer la continuité de leur trafic. C'est ce que comprit la Société d'Anvers à Rotterdam.

Une convention du 10 janvier 1853 (1) concéda le chemin de fer à MM. Bischoffsheim et Cie, qui en firent apport à une société. Le gouvernement pouvait imposer la reprise de la ligne de 5 km. que l'Etat construisait de Contich à Lierre et accordait, à la compagnie, un droit de préférence pour deux prolongements :

De Turnhout à la frontière dans la direction de Bois-le-Duc ;

De Hérenthals, par Gheel, au camp de Beverloo.

La ligne primitive fut terminée le 19 avril 1855 et l'exploitation assurée, moyennant une rente annuelle, par la Société d'Anvers-Rotterdam. C'est à ce titre qu'elle nous intéresse. Toutefois, la Société de Turnhout subsistait et participa au développement de tous les chemins

(1) Complétée le 2 juin et ratifiée par A. R. du 5-10-1853.

de fer de la région. Le 1^{er} février 1857, la ligne Contich-Lierre lui était transmise par l'Etat mais la garantie d'intérêts afférente ayant été supprimée, la Compagnie rendit le chemin de fer à son propriétaire (1^{er} mai 1857).

La compagnie renonça également à ses droits sur le prolongement vers la frontière des Pays-Bas (1). Cette concession fut alors octroyée à la « Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique » qui construisit rapidement la ligne et l'ouvrit à l'exploitation; ceci eut une influence heureuse sur la ligne primitive qui en avait besoin.

Entretemps, le « Grand Central » avait acquis, pour ses trains directs d'Aerschot à Tilburg, un droit de passage depuis Hérenthals jusqu'à Turnhout tandis que la Société de Turnhout pouvait envoyer ses propres trains sur la section de Lierre à Anvers. Ces péages subsistèrent même après le rachat de la ligne du Lierre-Turnhout par l'Etat (2).

e) La LIGNE D'ANVERS A WOENS-DRECHT fut concédée en 1873 (3) et cette concession cédée à l'Anvers-Rotterdam en 1874 (4). Les 14 km. situés en territoire néerlandais furent concédés cette même année. Toutefois, un tramway à vapeur ayant été construit d'Anvers à Bergen-op-Zoom par Woensdrecht, le chemin de fer ne fut jamais achevé et la concession néerlandaise primitive fut rescindée en 1888.

(1) A. R. du 6 janvier 1865.

(2) A la date du 1^{er} mars 1882.

(3) A. R. du 16 janvier 1873.

(4) A. R. du 6 janvier 1874.

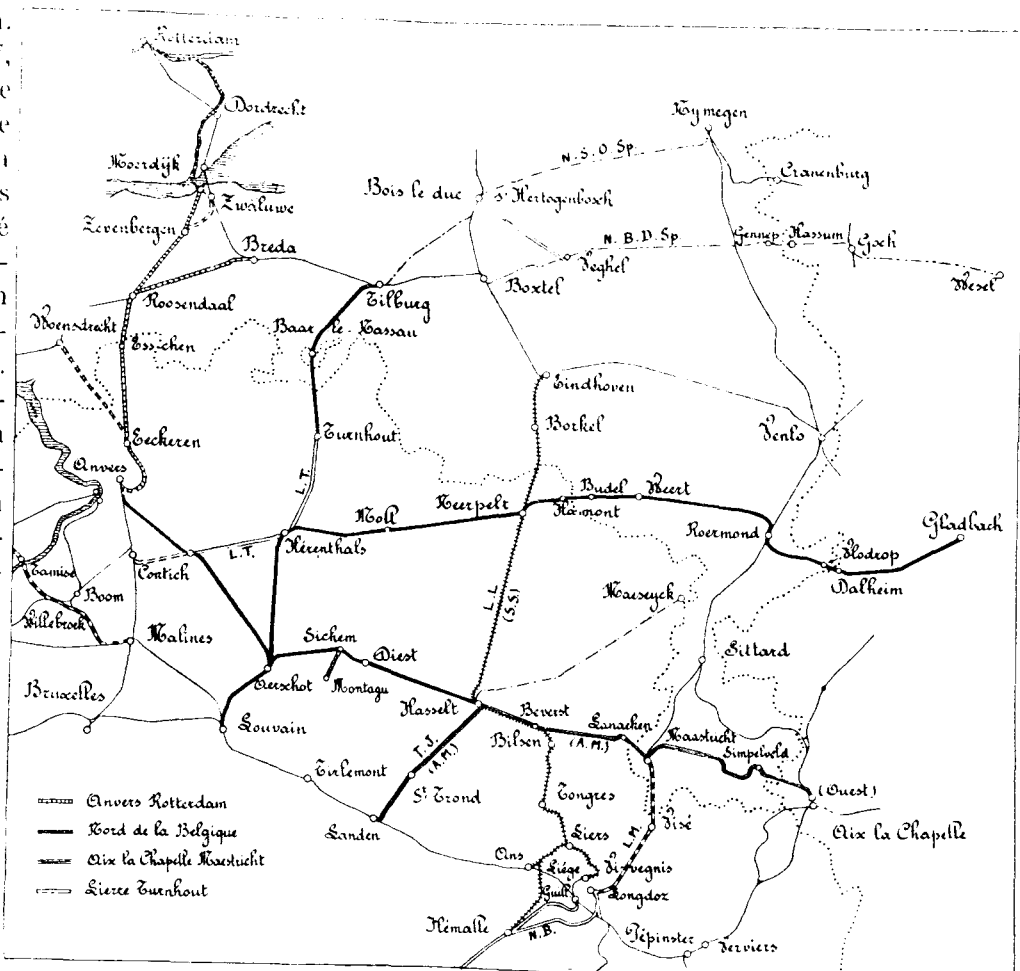


Fig 14

Réseau de la Cie des chemins de fer du Nord de la Belgique et des lignes en correspondance.

f) La **Soc. des Ch. de fer du Nord de la Belgique** avait une activité différente. Tout en recherchant des concessions de chemins de fer, elle séparait nettement la construction, qu'elle conservait, de l'exploitation qu'elle transférait au début à l'« Est Belge », plus tard à l'« Anvers-Rotterdam ».

Elle fut fondée en 1861 pour réaliser les chemins de fer dont M. J.-R. Bischoffsheim avait obtenu la concession par convention du 7 août 1860 (1) et qui comprenaient une ligne principale de Louvain à Hérenthals ainsi que des embranchements et extensions éventuels.

(A suivre).

(1) Une première concession, faite à M. Riche-Res-tiau par conv. du 30 oct. et A. R. du 3 nov. 1858, pour un chemin de fer de Louvain à Hérenthals par Aerschot, ayant été résiliée en 1861, ce même chemin de fer fut concédé à M. J. R. Bischoffsheim par conv. du 7 août 1860 (A. R. du 2 juillet 1861) ainsi que divers embranchements.

Il en fit apport à la « Sté des Ch. de fer du Nord de la Belgique », qui fut constituée par acte du 17 juin et A. R. du 11-7-1861.