

# Les Anciennes Compagnies de Chemin de fer,

par Lionel WIENER

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

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

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

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

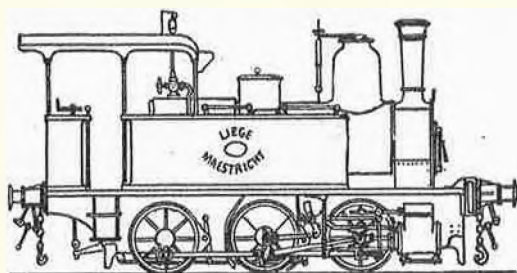


Fig. 30. — Locomotive pour trains-tramways construite en 1884 pour le Chemin de fer de Liège à Maestricht

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

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

(5) En voici les dimensions principales :

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

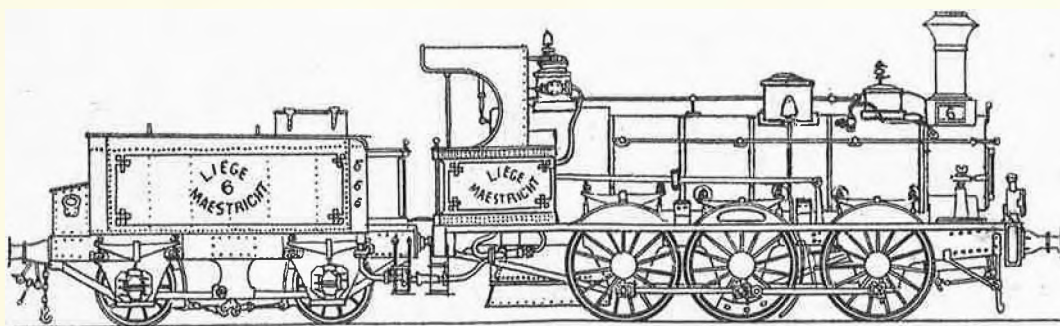


Fig. 29. — Locomotive mixte du type « Mammouth », construite en 1861, pour la Cie du Chemin de fer de Liège à Maestricht

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

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

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

CE chemin de fer de 40.567 m. n'aurait présenté de l'intérêt que s'il avait été donné suite au projet primitif de l'étendre jusqu'aux Pays-Bas afin de rejoindre la ligne de Venlo-Maestricht. Ceci aurait impliqué la construction d'un pont sur la Meuse, mais les affaires du chemin de fer ne furent jamais assez prospères pour y songer.

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

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

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

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

(2) Acte du 15 août 1879.

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

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

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

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

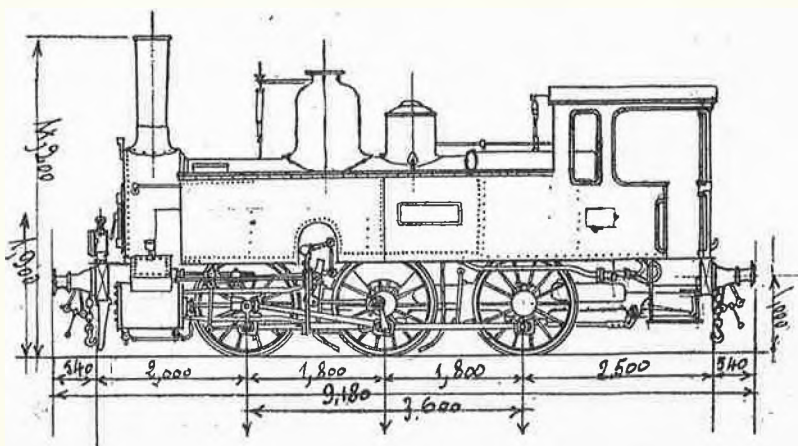


Fig. 31.— Locomotive 0-6-0-T de la Cie du Chemin de fer de Hasselt à Maeseyck

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

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

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



d'Aix-la-Chapelle ouvrait à l'exploitation le 1<sup>er</sup> octobre 1856.

Le 1<sup>er</sup> août 1867, cette dernière cédait au Grand Central Belge l'exploitation de son réseau y compris la ligne de Landen-Hasselt.

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



## L'organisation commerciale de la Société Nationale des Chemins de fer belges, par L. Antoine

**A**UX termes de la loi du 23 juillet 1926 et des statuts pris en exécution de celle-ci, la Société Nationale des Chemins de fer belges est un organisme autonome chargé d'exploiter le réseau des chemins de fer de l'Etat selon des méthodes industrielles et tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale.

Depuis le moment de la création de la Société nouvelle, le budget annuel de celle-ci a varié entre 2 1/4 milliards et 3 1/2 milliards.

La partie active de ce budget est pour ainsi dire obtenue en totalité par la vente du transport; le tableau ci-dessous indique comment au cours des différents exercices ont varié les unités de trafic et les recettes acquises.

exploitées, chaque kilomètre représente en moyenne en productivité un mouvement de plus d'un million de voyageurs et de plus d'un million de tonnes de marchandises par an.

Peu de réseaux peuvent se prévaloir d'un tel rapport d'utilisation !

En dehors de l'importance du trafic, il faut considérer la variété des éléments qui le constituent : le chemin de fer transporte les voyageurs de toute condition sociale, les marchandises de toute nature, dans la multitude des relations que comporte son réseau. Selon le désir des clients, il offre des conditions de célérité multiples justifiant des prix de transport différents.

	Nombre de voyageurs en milliers	Nombre de voyageurs km. en millions	Nombre de tonnes grosses marchandises en milliers	Nombre de T/km. en millions	Recettes voyageurs en millions	Recettes grosses marchandises en millions	Recettes totales en millions
1927	219.129	5.780	76.634	7.869	674,3	1.814,5	2.889,0
1928	235.075	6.270	81.401	7.808	758,6	1.899,5	3.069,9
1929	243.809	6.365	88.313	8.386	841,7	2.220,7	3.546,7
1930	242.916	6.521	79.597	7.133	950,1	2.122,3	3.528,5
1931	222.212	5.810	69.523	6.027	844,0	1.835,5	3.090,7
1932	190.873	5.157	55.595	4.534	729,5	1.392,6	2.452,0
1933	185.192	5.058	55.157	4.440	734,0	1.276,8	2.329,9
1934	176.794	4.873	56.203	4.483	696,8	1.260,3	2.215,2
1935	185.128	5.388	58.667	4.757	738,2	1.191,2	2.213,6
1936	189.515	5.635	64.951	5.331	738,4	1.310,2	2.287,1
1937	202.440	6.148	73.079	6.230	820,9	1.624,9	2.688,8
1938	194.814	5.965	62.997	5.143	824,1	1.473,5	2.542,4

Les chiffres accusés d'année à année sont importants : soulignons notamment que la longueur du réseau étant de 4.800 km. de lignes

On conçoit dès lors aisément les difficultés que peut comporter l'élaboration du « prix courant » du chemin de fer c'est-à-dire de ses tarifs.