

NÉCROLOGIE

M. FERDINAND MATHIAS

La Compagnie du chemin de fer du Nord a été cruellement éprouvée depuis deux ans : elle a successivement perdu, dans ce court espace de temps, quatre hommes, quatre chefs importants, de ceux qui impriment à l'administration qu'ils dirigent, la marque de leur caractère et de leurs idées.

C'était d'abord, en septembre 1888, Edouard Delebecque, Ingénieur en chef du matériel et de la traction, victime d'un fatal accident ; puis en septembre 1889, Félix Mathias, quelques mois à peine après qu'il avait pris une retraite bien méritée, avec le titre d'Ingénieur en chef honoraire de l'exploitation ; au printemps, a disparu, David Banderali, Ingénieur du service rentrai du matériel ; enfin ce service décimé, vient d'être encore décapité par la mort subite de M. Ferdinand Mathias, le frère aîné de Félix, qui avait succédé à Delebecque à la tête de la direction du matériel et de la traction.

Il y a un mois environ, il partait pour l'Angleterre, avec l'intention de visiter, en compagnie de son neveu, M. Albert Sartiaux, et de quelques autres Ingénieurs, les conditions d'exploitation du Métropolitain de Londres ainsi que le pont sur le Forth, près d'Edimbourg. Revenu en hâte à Paris, après avoir contracté un érysipèle qui s'était aggravé pendant la traversée de retour, il semblait, à la suite de plusieurs jours de soins, complètement rétabli ; mais un refroidissement qu'il prit en se rendant à Montmorency pour hâter sa convalescence, dégénéra rapidement en une dangereuse pneumonie qui l'emporta le 6 septembre 1890.

Il était né le 6 juin 1814, et entra très jeune à l'École Centrale des Arts et Manufactures, où il précéda son frère.

Sorti de cette Ecole en 1833, il n'hésita pas à accepter un poste à l'étranger et partit pour Vienne, où il dirigea successivement plusieurs usines, et en particulier une sucrerie. C'est dans cette dernière qu'un accident de laboratoire, en 1844, le priva malheureusement d'un oeil.

Il revint alors en France, et s'adonna d'abord à la construction des bateaux à vapeur sur la Loire : il imagina un remorqueur à grappins qui fit sensation, et publia, en collaboration avec son camarade Callon, des études sur la navigation fluviale par la vapeur. Mais à ce moment, on commençait à s'occuper sérieusement des chemins de fer ; cette industrie l'accapara dès le début, et en 1846, il entra au chemin de fer du Nord, et fut nommé Ingénieur de la traction à Lille, où il resta pendant un grand nombre d'années.

C'est à ce titre qu'il dirigea la construction, puis l'exploitation des célèbres ateliers d'Hellemmes, aussi importants aujourd'hui que ceux de La Chapelle, mais disposés d'après des principes plus modernes, et où la Compagnie du Nord emploie actuellement 7 à 800 ouvriers. C'est là qu'il imagina un grand nombre de perfectionnements relatifs au service de la traction, aux machines en usage pour la réparation des locomotives, et surtout ses appareils pour le relevage des locomotives, dans les cas de déraillements : avec ce nouveau cric de secours, une opération qui demandait une demi-journée de travail et des soins dangereux pour les hommes employés à cette oeuvre, s'effectue aujourd'hui en deux heures, sans aucune peine.

Nommé Ingénieur principal à Paris, après la mort de Chobrzinski, il revint s'y fixer, non sans regretter beaucoup la résidence de Lille, où il était de l'Association industrielle, Président du groupe de l'Association des anciens élèves de l'Ecole Centrale, et où il s'était fait une légion d'amis ; regretté surtout par le nombreux personnel de mécaniciens et d'ouvriers, qui le considéraient comme un père.

Il y a deux ans, jour pour jour, il succédait à Edouard Delebecque, et c'est sous sa haute direction que fut construite la nouvelle locomotive à grande vitesse, dont l'essai récent, entre Paris et Calais, a donné de si excellents résultats qu'on en a commandé plusieurs, sur le même type. Il favorisait le développement du nouveau type Compound et avait mis en train la construction de la machine qui est appelée à circuler dans les souterrains du Métropolitain de Paris, la machine qui ne produit, pendant la marche, ni fumée, ni vapeur, et qui cependant peut être, le cas échéant, ou aux extrémités du parcours souterrain, utilisée comme une machine ordinaire.

M. Ferdinand Mathias n'aura pas vu le succès de cette nouvelle création qu'il comptait bien inaugurer; car, avec sa vigueur robuste, il semblait malgré ses 76 ans, taillé pour rester encore près de dix ans à la tête de son service : chacun se rappelle l'avoir vu, avec une agilité juvénile, grimper sur les machines, agitant sa canne en moulinet vif et gai, bon surtout et affable, au point que le souvenir en est resté gravé chez tous ceux qui l'ont approché.

M. Ferdinand Mathias n'était pas qu'Ingénieur; artiste par goût et par tempérament, il adorait la musique, et dans les loisirs que lui laissaient ses chers ateliers d'Hellemmes, il se mettait au piano et exécutait brillamment, avec une mémoire excellente, les mélodies les plus variées.

Il était officier de la Légion d'honneur depuis l'année 1887, à la suite d'importants travaux effectués en vue d'assurer le service des machines en cas de mobilisation.

La mort de cet homme de bien, de ce chef aimé, est douloureusement ressentie, non seulement par le personnel de son service, mais par tous ceux qui, soit à la Compagnie du Nord, soit dans l'industrie, avaient eu l'occasion de le voir et de le connaître.

M. COSSMANN,
Ingénieur des Arts et Manufactures.