

(4)

(N° 6.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION 1857 — 1858.

CHEMIN DE FER.

COMpte RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1856.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.



Bruxelles,

EM. DEVROYE, IMPRIMEUR DU ROI,

RUE DE LOUVAIN.

1857

(1 A)

(1 B)

Bruxelles, le 28 décembre 1857.

A Monsieur le Président de la Chambre des Représentants.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, en vous priant de vouloir bien le faire insérer dans les documents de la Chambre, le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pendant l'année 1856.

Agréez, je vous prie, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

*Le Secrétaire Général chargé par intérim du
Département des Travaux Publics,*

PARTOES.

(2)

(3)

Messieurs,

Conformément à l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de vous soumettre le compte rendu des opérations du chemin de fer pendant l'exercice 1856.

Bruxelles, le 24 octobre 1857.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.



(4)

CHEMIN DE FER.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS

PENDANT L'EXERCICE 1856.

RENSEIGNEMENTS PRÉLIMINAIRES.

Le réseau des chemins de fer exploités par l'État belge, pour le transport des voyageurs ou des marchandises, présente actuellement un développement total de 714 kilomètres 296 mètres, en voies principales, savoir :

	Kilom.	Mètres.		Kilom.	Mètres.
<i>Ligne du Nord.</i> Bruxelles à Anvers	43	795			
Du bureau d'Anvers à l'Escaut	2	920			
De la station de Bruxelles (Allée-Verte) à l'excentrique	1	907			
De Contich à Lierre	6	558			
				55	180
<i>Ligne du Midi.</i> Bruxelles (Midi) à la frontière de France.	80	671			
Braine à Namur	78	590			
Bruxelles (Allée-Verte) à Bruxelles (Midi).	2	782			
Bureau de Namur à la Meuse	1	191			
				163	254
A reporter	218	414			

	Kilom.	Mètres.
Report	218	444
<i>Ligne de l'Ouest. Malines à Ostende</i>	122	349
Gand à la frontière de France	58	722
Mousseron à Tournay	19	133
Tournay à Jurbise	47	506
Dendre-et-Waes (Ath à Lokeren)	74	112
Bruxelles à Gand par Alost :		
a) Bruxelles à Denderleeuw	25	685
b) Alost à Schellebelle	10	486
Bureau de Bruges au Bassin	2	675
Station de Gand à l'Entrepôt	2	348
		561 018
<i>Ligne de l'Est. Malines à la frontière de Prusse</i>	135	176
Station de Louvain au Bassin		972
Bureau de Liège à la Meuse		716
		154 864
Ensemble	714	296

Le prolongement de la *station de Gand à l'Entrepôt*, n'a pas été construit en entier aux frais de l'État; celui-ci n'entre dans la dépense que pour une somme de 253,000 francs, prélevée sur le crédit ouvert par la loi du 13 avril 1843. La ville, de son côté, contribue à cette dépense jusqu'à concurrence de 580,000 francs, dont 200,000 francs ont été prêtés par le trésor public, en vertu de la loi du 21 avril 1848.

De même, la ville de Bruxelles s'est engagée à intervenir pour un tiers dans les frais d'établissement de la station du Midi, dite des Bogards, et dans les dépenses de la branche de raccordement de cette station avec celle du Nord. La part de la ville a été fixée à fr. 278,299-24; le remboursement de cette somme doit avoir lieu par annuités, dont la première figure au budget de la ville pour l'année 1857.

Quant aux lignes de *Tournay à Jurbise*, de *Dendre-et-Waes* et de *Bruxelles à Gand, par Alost*, on sait qu'elles ont été construites par des compagnies concessionnaires, et qu'elles sont exploitées par l'État, suivant les conditions déterminées par les lois de concessions.

Voies accessoires. Indépendamment des voies principales renseignées ci-dessus, il existe beaucoup de *voies accessoires* pour les évitements et les raccordements dans les stations. Ces voies accessoires mesuraient, au 31 décembre 1856, un développe-

ment de 191 kilomètres, soit 15,400 mètres en plus qu'au 31 décembre 1855, époque à laquelle elles n'avaient ensemble qu'une longueur de 175,600 mètres.

Le chemin de fer de l'État est construit partout à double voie, sauf entre Olsen et Courtrai, et entre Mouseron et Tournay. Les parties à simple voie ne comportent plus que 58 kilomètres environ. Toutefois, ces 58 kilomètres ne comprennent pas les embranchements de l'Allée-Verte à la station du Midi, par les boulevards de Bruxelles, de Louvain au Bassin, de Liège au quai d'Avroy, de Bruges au Bassin et de Namur à la Meuse, lesquels embranchements ne doivent pas être établis à double voie.

La longueur moyenne exploitée en 1856 a été de 712 kilomètres 995 mètres, soit, en chiffres ronds, 715 kilomètres, se répartissant ainsi qu'il est indiqué ci-dessous : Longueur moyenne exploitée en 1856.

La ligne du Nord a été exploitée en entier pendant toute l'année 1856, sauf l'embranchement de Contich à Lierre, qui n'a été ouvert que le 1^{er} février 1857. Reste

Kilom.	Mètres.
48	622

La ligne du Midi a été exploitée toute l'année, dans toute son étendue.

165	254
-----	-----

La ligne de l'Ouest se décompose comme suit, sous le rapport de l'exploitation de 1856 :

a) SECTIONS EXPLOITÉES PENDANT TOUTE L'ANNÉE.

	Kilom.	Mètres.
Malines à Ostende	122	349
Gand à la frontière de France	58	722
Mouseron à Tournay	19	135
Tournay à Jurbise	47	506
Bruges au Bassin	2	675
Dendre-et-Waes (Ath à Termonde)	60	052

b) SECTIONS OUVERTES EN 1856. (*Longueurs rapportées à l'exploitation d'une année entière.*)

Dendre-et-Waes (Termonde à Lokeren). Section longue de 14,060 mètres et ouverte le 15 février 1856

12	420
----	-----

Bruxelles à Gand. Longueur totale de 34,171 mètres, exploitée à partir du 1^{er} mai 1856

22	780
----	-----

Soit pour l'Ouest	345	659
-----------------------------	-----	-----

A reporter	557	495
----------------------	-----	-----

	Kilom.	Mètres.
Report	557	495
<i>Ligne de l'Est.</i> Longueur renseignée plus haut . . .	134	864
Il y a lieu d'ajouter les trois quarts de la longueur de la section de Landen à Hasselt, laquelle a été exploitée par l'État jusqu'au 30 septembre 1856 (ci $27,512^m \times \frac{3}{4}$). . .		
	20	634
	155	498
Total général	712	993



CHAPITRE PREMIER.

SITUATION FINANCIÈRE. — RECETTES ET DÉPENSES.



La *situation financière* du chemin de fer de l'État, arrêtée à la date du 31 décembre 1855, de commun accord avec le Département des Travaux Publics, celui des Finances et la Cour des comptes, a fait l'objet d'une publication spéciale.

I

Il résulte de cette publication, faite dans la forme d'un rapport présenté aux Chambres législatives, sous la date du 30 septembre 1857, que les dépenses de construction s'élevaient, au 31 décembre 1855, à la somme de. . . . fr. 179,009,726 36

Pendant l'année 1856, cette somme s'est augmentée de. fr. 3,359,850 10

De sorte que les frais de premier établissement du chemin de fer, arrêtés à la date du 1^{er} janvier 1857, avaient absorbé, en total, un capital de ⁽¹⁾ fr. 182,369,576 66
non compris le montant des imputations faites sur les allocations des budgets annuels du Département des Travaux Publics, pour le parachèvement et l'amélioration du railway.

A la même date du 31 décembre 1856, le directeur de la régie avait encore en caisse, ou il restait disponible sur les crédits qui lui avaient été ouverts à charge des fonds de construction, une somme de fr. 85,965 77
et les crédits votés par la Législature présentaient un excédant de fr. 6,976,229 54

Lorsque ces deux dernières sommes auront été employées, il aura, par conséquent, été appliqué un capital de. . . fr. 189,451,771 97
à la construction du chemin de fer de l'État belge.

(1) Voir le détail aux *Annexes*.

Si, à cette somme de fr.	189,431,771 97
l'on ajoute celle de fr.	700,979 38
qui a été prélevée à charge des fonds des emprunts pour couvrir des frais d'exploitation et notamment ceux des années 1855 et 1856, ainsi que la somme de fr.	16,885 82
qui représente le montant d'ordonnances prescrites ou de reliquats de crédits versés dans les caisses du Trésor, etc., on obtient le chiffre des crédits votés pour l'établissement du chemin de fer, jusqu'au 31 décembre 1856, ci. fr.	190,149,637 17
non compris 750,000 francs concernant les lignes télégraphiques.	

II

Le rapport précité du 30 septembre dernier constate que les dépenses annuelles présentaient, à la clôture du budget de 1855, un excédant de fa. 21,256,129 05

Ce chiffre s'est quelque peu modifié : des dépenses appartenant à l'exercice 1855 et reportées au budget de 1856, conformément à l'art. 50 de la loi de comptabilité du 15 mai 1846, ont été imputées sur ce dernier budget à concurrence de . fr. 29,736 82

De sorte que le déficit, au 1^{er} janvier 1856, s'élève à . fr. 21,285,865 85

Il est à remarquer que cette somme n'est elle-même pas encore définitive : elle augmentera nécessairement par suite du vote des crédits supplémentaires dont les projets sont déjà soumis à la sanction des Chambres ou qui seront pétitionnés ultérieurement. A cet égard, la situation financière ne peut que renseigner des dépenses consommées et constater *des faits accomplis*.

En 1856, le déficit prémentionné de fr. 21,285,865 85
a été diminué de 1,877,399 08

En conséquence, il était réduit à fr. 19,408,466 77
au 31 décembre 1856.

Voici comment se décompose la somme de fr. 1,877,399-08, qui constitue le bénéfice net de l'année 1856, arrêté au 31 octobre 1857.

Recettes.

Produits de l'exploitation. fr.	23,154,116 48
Produits indirects.	132,755 59
Valeur des capitaux amortis	2,079,729 70
Ensemble. fr.	25,366,601 77

D'autre part fr. 23,566,601 77

Dépenses.

Dépenses d'exploitation fr.	14,608,507 10
Intérêts de bons du Trésor	242,970 90
Intérêts des emprunts	6,463,738 19
Capitaux d'amortissement	2,143,001 98
Frais d'amortissement	10,576 11
Autres frais	20,408 41

Total des dépenses fr. 23,489,202 69

Partant, excédant de recettes fr. 1,877,399 08

III

Le compte général de l'actif et du passif accuse un arriéré de fr. 20,573,740-89, savoir :

Déficit constaté ci-dessus, ou excédant des dépenses annuelles fr.	19,408,466 77
--	---------------

Montant des intérêts échus au 31 décembre 1856, mais non encore exigibles, sur les semestres au 1 ^{er} février et au 1 ^{er} mai 1857, des parties non amorties des emprunts de 1858, de 1852 et de 1853, ci	1,165,274 12
---	--------------

Ensemble fr. 20,573,740 89

IV

Quant au montant des avances du trésor public, le rapport déjà cité du 30 septembre 1857, le renseignait, au 31 décembre 1855, à la somme de fr. 54,584,446 48

Il s'est accru en 1856 :

Des frais d'exploitation complémentaires de 1855 . . . fr.	29,736 82
Des frais d'exploitation de 1856	14,608,507 10
Des intérêts des bons du Trésor (1856)	242,970 90
Des intérêts des emprunts (1856)	6,463,738 19
Des capitaux d'amortissement (1856)	2,143,001 98
Des frais d'amortissement (1856).	10,576 11
Des frais divers relatifs aux emprunts (1856).	20,408 41

Total fr. 78,403,385 99

D'autre part. fr. 78,103,385 99

Dont à déduire :

Les recettes de l'exploitation, (1856). fr. 23,154,116 48

Les produits indirects (1856) 132,755 59

Les reliquats de crédits versés à la Banque
nationale (1856). 96 14

23,286,968 21

Solde fr. 54,816,417 78

Les renseignements qui précèdent sont groupés dans les tableaux qui suivent, lesquels sont dressés dans la forme adoptée pour ceux qui accompagnent le rapport du 30 septembre. Un tableau spécial, qui se trouve parmi les *Annexes*, donne le relevé des dépenses de premier établissement, par nature de dépenses et par section de railway.

TABLEAU N° 1.

Situation générale au 31 décembre 1856.

ACTIF.

PASSIF.

		DÉPENSES au 31 décembre 1855.	DÉPENSES faites en 1856.	TOTAL DES DÉPENSES au 31 décembre 1856.			RESTE A AMORTIR :			
							Valeurs nominales.		Valeurs effectives.	
CONSTRUCTION. (Voir le détail aux annexes.)	Route proprement dite.	128,228,040 34	221,281 86	128,449,322 20	182,369,576 66	CAPITAL	Emprunt de 1836	17,386,187 68	15,767,402 49	154,023,820 96
	Stations et dépendances.	16,329,335 81	1.009,177 58	17,338,533 39			— de 1838	28,357,295 63	19,951,864 26	
	Frais généraux	5,150,557 44	1.035 64	5,191,593 08			— de 1852	1,425,545 34	1,432,673 35	
	Matériel de transports.	29,261,772 97	2.128,355 02	31,390,127 99			Dette de 1853.	106,523,783 81	102,423,812 26	
	Totaux	179,009,726 56	3,359,850 10	182,369,576 66			Ensemble.	153,592,812 46	139,575,752 36	
VALEURS DIVERSES.	Valeurs en caisse chez le Directeur de la régie, et restant disponible sur ses crédits			85,965 77	6,976,229 54	PORTEURS D'INSCRIPTIONS DES EMPRUNTS. — Intérêts échus au 31 décembre 1856, mais non encore exigibles, sur les semestres au 1 ^{er} février et au 1 ^{er} mai 1857, des parties non amorties, des emprunts de 1838, de 1852 et de 1853	Bons du Trésor	13,820,000 »	13,820,000 »	1,165,274 12
	Restant disponible sur les crédits législatifs (a)						Ressources ordinaires . . .	628,068 60	628,068 60	
BALANCE.	Intérêts échus, mais non encore exigibles. (Voir ci-contre, au passif.)		1,165,274 12	20,573,740 89	210,005,512 86	L'ÉTAT BELGE. — Avances faites pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'art. 5 de la loi du 1 ^{er} mai 1834. (Voir tableau n° 2.)	Totaux.	168,040,881 06	154,023,820 96	54,816,417 78
	Excédant des dépenses annuelles. (Voir tableau ci-après, n° 3.)		19,408,466 77							
										210,005,512 86

(a) Non compris le crédit de 100,000 francs, alloué par la loi du 31 décembre 1856, pour l'établissement de haies de clôture le long du chemin de fer concédé de Dender-et-Waes; ni l'insolme de 180,000 francs comprise dans le crédit de 6,000,000 de francs accordé par une autre loi du même jour, laquelle somme est destinée à l'extension des lignes télégraphiques.

TABLEAU N° 2.

*Situation du Trésor public envers le chemin de fer.***DOIT.****AVOIR.**

Recettes de l'exploitation, en 1836.	23,154,116 48	Solde au 31 décembre 1833.....	54,584,446 48
Produits indirects, en 1836.....	152,755 59	Complément des dépenses d'ex- ploitation de 1833.....	29,756 82
Reliquats de crédits versés au Tré- sor, en 1836 (sur les emprunts).	96 14	Dépenses d'exploitation de 1836 (1)	14,608,507 10
Solde au 31 décembre 1836.....	54,816,417 78	Intérêts de bons du Trésor, de 1836	242,970 90
		Intérêts des emprunts, de 1836..	6,463,758 19
		Capitaux d'amortissement de 1836	2,145,001 98
		Frais d'amortissement de 1836..	10,576 11
		Autres frais relatifs aux emprunts, de 1836.....	20,403 41
	78,103,583 99		78,103,583 99

TABLEAU N° 3.

*Comptes des recettes et des dépenses annuelles.***DOIT.****AVOIR.**

Solde au 31 décembre 1833.....	21,256,129 03	Recettes de l'exploitation, en 1836.	23,154,116 48
Complément des dépenses d'ex- ploitation de 1833.....	29,756 82	Produits indirects, en 1836.....	152,755 59
Dépenses d'exploitation de 1836 (1)	14,608,507 10	Valeur effective des capitaux amor- tis en 1836.....	2,079,729 70
Intérêts de bons du Trésor, de 1836	242,970 90	Solde au 31 décembre 1836.....	19,408,466 77
Intérêts des emprunts, de 1836..	6,463,758 19		
Capitaux d'amortissement de 1836	2,145,001 98		
Frais d'amortissement de 1836..	10,576 11		
Autres frais relatifs aux emprunts, de 1836.....	20,403 41		
	44,775,068 54		44,775,068 54

(1) Y compris la somme de fr. 113,362-60 accordée à des agents du chemin de fer, sur le crédit de 800,000 fr. alloué par la loi du 30 décembre 1833 pour venir en aide aux employés inférieurs de l'État.

Il convient de rappeler ici que l'administration a pris à tâche de n'imputer sur les emprunts que les dépenses de construction et d'extension proprement dites, et que les dépenses de renouvellement ou de remplacement et même d'amélioration ont été imputées sur l'entretien, c'est-à-dire sur le budget annuel.

Il est à remarquer que ce mode d'opérer, conforme à la loi et aux prescriptions de la cour des comptes, est le seul vrai, puisqu'il n'a pas pour conséquence de majorer indéfiniment le compte capital ou de premier établissement.

C'est ainsi que les budgets annuels ont pourvu au remplacement d'une quantité de rails faibles par des rails forts, et aux améliorations considérables apportées au matériel roulant. La valeur de la voie ferrée n'est donc pas représentée exactement par les dépenses imputées sur les fonds spéciaux, puisqu'elle s'est accrue des travaux d'amélioration et de perfectionnement soldés par les budgets annuels. Il est impossible d'établir rigoureusement le chiffre de cette augmentation de valeur; mais on peut l'évaluer à plus de 10 p. % des capitaux de construction.

Cette observation s'est déjà produite à plusieurs reprises, même au sein de la Législature. Il a paru cependant indispensable de la consigner de nouveau dans le présent compte rendu. On y aura égard plus loin, lorsqu'il s'agira d'apprécier les résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1856.

Dans la mesure des ressources dont elle a pu disposer, l'administration s'est attachée à continuer le remplacement des rails primitivement employés par des rails de 34 kilogrammes au mètre courant, à double bourrelet. Réfection de la voie.

Au 31 décembre 1856, on comptait, dans les voies, 1,715,000 mètres courants de rails de ce dernier modèle, sur un total de 2,654,100 mètres. La réfection de la voie était donc déjà effectuée, à cette époque, sur les deux tiers de son développement environ. Quant aux rails ondulés, il n'en restait plus qu'une faible partie, qui pourra disparaître dans le courant de l'exercice 1857, ainsi que cela a été indiqué par la note produite à la Législature, à l'appui des modifications proposées au premier projet de budget pour l'exercice 1856.

Le nombre de rails éclissés est relativement peu considérable. Il serait superflu de rappeler ici que l'emploi des éclisses, en consolidant la voie, conduit à une économie notable d'entretien, facilite la circulation du matériel roulant, dont la détérioration est par cela même moins rapide et assure enfin la sécurité des voyageurs. Il reste à effectuer une dépense de 1,100,000 francs environ pour compléter cette importante amélioration, pour laquelle on espère obtenir successivement les allocations.

La statistique de l'emploi des rails et des billes est résumée dans deux des tableaux annexés au présent compte rendu. Rails et billes.

La situation du matériel roulant est indiquée dans les détails statistiques qui suivent le présent compte rendu. On y trouvera également renseignée la circulation effectuée, pendant l'année 1856, par les véhicules de toutes catégories. Matériel des transports.

Le tableau concernant le matériel fait voir que pendant l'exercice 1856, les moyens de transport et de traction ont été augmentés. Le nombre de locomotives a été, en effet, porté de 207 à 214, et 91 wagons à marchandises, bagages, charbon, bétail, etc., ont été mis en service.

De plus, il y avait encore en construction, au 31 décembre 1856, 15 locomotives, 10 wagons pour bagages et 70 wagons de 10 tonnes pour le transport du coke.

Il résulte encore du tableau prémentionné qu'à la fin de l'exercice 1856, il y avait en service 4,866 wagons à marchandises, bagages, bétail, etc. Ce nombre peut paraître assez considérable, si on le compare au produit kilométrique de la voie ferrée. Mais si on a égard à l'énorme tonnage embarqué (2,545,200 tonneaux de grosses marchandises), tonnage que peu de grandes exploitations ont atteint

jusqu'ici, on doit reconnaître que le matériel est à peine en proportion avec le trafic. Au surplus, on ne peut se prononcer en connaissance de cause sur ce point, qu'en ayant égard à la situation tout à fait exceptionnelle dans laquelle se trouve l'exploitation du chemin de fer de l'État, situation dont il est facile de se rendre compte.

En effet, en cherchant le produit moyen d'une tonne de grosses marchandises, on trouve que ce produit a été, en 1856, de fr. 4-57 environ, en comptant la part de recette payée sur les transports de l'espèce aux compagnies concessionnaires des lignes de Dendre-et-Waes et de Tournay à Jurbise. Or, on sait que la Compagnie du Nord transporte la houille à des prix considérablement réduits, et chaque tonne de ce combustible a produit en moyenne, en 1856, fr. 6-86, et, en moyenne générale, un tonneau de grosses marchandises a donné une recette de fr. 14-41, c'est-à-dire plus du double de la recette constatée sur le chemin de fer de l'État. Il suffit de ce rapprochement pour démontrer que les parcours moyens sont beaucoup moindres en Belgique qu'en France. Ce fait a d'ailleurs été établi à plusieurs reprises par les renseignements fournis à la Législature, à l'occasion de la discussion du budget du Département des Travaux Publics. Il en ressort à l'évidence que, pour chaque chargement, le travail utile des wagons est extrêmement restreint et qu'ils perdent un temps considérable à stationner pour les chargements et les déchargements. En résumé, dans les meilleures conditions pour un parcours moyen de 45 à 50 kilomètres, effectué en trois heures environ, chaque véhicule stationne au moins vingt heures aux points de départ et d'arrivée. Dans ces conditions, pour produire une recette égale, il faudrait un matériel beaucoup plus nombreux que si les parcours s'effectuaient, comme en France, à des distances plus fortes.

Mais ce n'est pas seulement au point de vue du matériel des transports qu'il faut avoir égard à la faiblesse des parcours; on verra ailleurs jusqu'à quel point la décomposition fréquente des convois réagit sur les dépenses d'exploitation.

Indépendamment de l'accroissement des moyens de traction dus à l'acquisition de machines neuves, plus puissantes que celles antérieurement en usage, ces dernières ont été notablement améliorées dans quelques ateliers des lignes et particulièrement à l'arsenal. Les transformations qu'on leur a fait subir permettent à la plus grande partie de rendre autant de service que les locomotives nouvelles.

Ces améliorations, comme on l'a déjà dit, ont été payées sur les fonds alloués par les budgets annuels, et conséquemment elles ont eu pour résultat d'augmenter la valeur du matériel sans qu'il ait été nécessaire d'avoir recours à des crédits spéciaux, c'est-à-dire à l'augmentation du capital d'exécution et de la dette du chemin de fer.

Recettes de l'exploitation.

Les recettes brutes totales de l'exercice 1856, y compris la part des sociétés concessionnaires de Tournay à Jurbise et de Dendre-et-Waes, ne présentent qu'une augmentation de 68,424 francs sur celles effectuées pendant l'exercice précédent. On aurait dû s'attendre à un résultat plus favorable en présence de l'extension des lignes exploitées due à l'ouverture des sections du chemin de fer de la Dendre et du grand mouvement de voyageurs qu'auraient dû provoquer les fêtes nationales du mois de juillet. S'il est difficile de préciser exactement les causes de ce temps d'arrêt constaté dans la progression des recettes, on peut au

moins l'attribuer en grande partie à l'excessive cherté des denrées alimentaires, cherté dont l'effet incontestable a été de réduire la consommation et par suite la circulation sur la voie ferrée, ainsi qu'à l'exploitation des lignes concurrentes. Toutefois, malgré cette dernière influence dont la compensation peut se trouver en partie dans les produits créés par les voies nouvelles, la situation anormale du chemin de fer, au point de vue des recettes, ne doit être considérée que comme un fait sans portée dont ce chemin de fer a déjà donné l'exemple, sans que pour cela la progression des produits se soit définitivement arrêtée. Il a y donc tout lieu de croire que cette progression se manifesterait de nouveau, au moins en partie, dès que les circonstances qui y font obstacle viendront à disparaître.

En comparant les recettes des cinq dernières années, on voit que jusqu'en 1855 le produit brut total s'est accru de près de 2,000,000 de francs annuellement ⁽¹⁾, et qu'en somme le produit de cet exercice présente, sur celui de 1852, une augmentation de plus de 7,000,000 de francs. Il vient d'être établi que cette augmentation s'est arrêtée en 1856. Un fait analogue a été constaté par la Compagnie du Nord, dont les recettes sont tombées de 47,966,168 francs, chiffre qu'elles avaient atteint en 1855, à 47,357,970 en 1856, et cela malgré une augmentation de 65 kilomètres dans le développement des voies exploitées.

Si l'on veut prendre le produit moyen par kilomètre exploité comme une base d'appréciation de la valeur du chemin de fer, on voit que ce produit a fait un progrès sensible de 1852 à 1855, et représente le développement continu du trafic pendant cette période de quatre années. Cependant, quelques sections des lignes de la Dendre avaient déjà été livrées à la circulation, et comme ces sections, incomplètes et pour ainsi dire sans issues, ne pouvaient donner une recette-kilomètre égale à celle des lignes existant antérieurement, la recette kilomé-

(1) *Tableau résumé des recettes pendant les cinq dernières années.*

	1852	1853	1854	1855	1856
Voyageurs et bagages.....	8,703,782	9,118,948	9,318,643	10,008,815	10,082,262
Petites marchandises.....	756,110	966,798	1,174,286	1,519,628	1,556,350
Finances, chevaux, bestiaux et équipages.....	278,217	306,105	562,362	451,865	587,584
Grosses marchandises.....	7,035,090	8,072,572	9,751,949	10,410,895	10,080,280
Produits extraordinaires et accessoires.....	160,008	606,247	960,443	1,157,479	1,247,640
Recettes de l'État.....	16,915,207	19,070,468	21,767,885	25,508,678	25,154,116
Part des compagnies.....	424,051	607,760	899,854	1,201,458	1,424,424
Ensemble des recettes.....	17,557,258	19,678,228	22,667,759	24,510,116	24,578,540
Nombre de kilomètres exploités.	625	631	637	652	715
Recettes brutes par kilomètre ..	27,740	31,186	35,585	37,592	34,472

trique moyenne n'eut pas, en 1855, le même développement qu'en 1853 et 1854. En 1856, les lignes dont il s'agit furent ouvertes sur tout leur parcours ; mais, elles ne furent exploitées dans ces conditions qu'une partie de l'année. Il y a donc eu une extension considérable de voies en exploitation, sans qu'il fût possible d'obtenir des lignes nouvelles une recette suffisante. De là l'abaissement du produit-kilomètre moyen constaté en 1856. Toutefois, on ne peut tirer de cette circonstance aucune déduction défavorable à l'avenir du chemin de fer de l'État et de celui de Dendre-et-Waes qui en fait aujourd'hui partie. En effet, il est à remarquer que ce dernier chemin a été ouvert successivement par tronçons au fur et à mesure de leur achèvement, c'est-à-dire dans de mauvaises conditions de produit. De plus, il n'a pu desservir que les transports habituels des localités qu'il rencontre, et ce n'est que par le développement successif des ressources industrielles et commerciales que sa création doit provoquer qu'il parviendra à atteindre son produit normal. Il suffit de rappeler l'immense circulation de voyageurs et de marchandises due à l'établissement de la voie ferrée ou pour mieux dire créée par elle, pour faire espérer que les lignes de la Dendre, complètement exploitées, donneront à l'avenir un produit kilométrique satisfaisant.

En ce qui concerne la réduction du produit-kilomètre en 1856, il est d'ailleurs à remarquer qu'une réduction analogue s'est produite sur les lignes du Nord. Le produit-kilomètre moyen, qui était de 65,700 francs en 1855, est tombé, en 1856, à 59,500 francs. Ainsi, sous ce rapport encore, ce chemin de fer présente, comme le railway de l'État, une augmentation de longueur et une réduction du produit moyen par kilomètre exploité.

Au surplus, lorsqu'on se rend compte de la progression du mouvement des voyageurs et des marchandises, on ne peut méconnaître l'influence heureuse que le chemin de fer belge a exercée sur la richesse publique. La comparaison des résultats obtenus, pendant les cinq dernières années, est réellement remarquable. On voit, en effet, par cette comparaison ⁽¹⁾, qu'en 1856 le nombre des voya-

(1)

Mouvements comparés de 1852 à 1856.

		1852	1853	1854	1855	1856
Voyageurs.....	Nombre....	4,451,504	4,685,259	4,905,814	5,288,216	5,962,707
Bagages.....	Colis.....	79,962	85,650	86,891	92,810	95,120
	Quintaux..	107,598	109,909	108,481	117,114	117,002
Petites marchandises	Colis.....	»	131,927	299,672	569,996	417,127
	Quintaux..	246,054	426,819	596,054	659,948	722,008
Grosses marchandises	Tonneaux..	1,455,854	1,798,020	2,285,590	2,649,494	2,545,206
Finances.....	Groupes....	121,947	109,171	197,324	203,815	214,954
Équipages.....	Nombre....	884	1,115	571	415	420
Chevaux et bestiaux.	Expéditions.	7,460	8,481	9,785	13,243	12,457

geurs dépasse de 1,500,000, c'est-à-dire de plus du tiers, le nombre correspondant en 1852; le poids des petites marchandises est presque triplé, et les grosses marchandises présentent une augmentation de 1,091,000 tonneaux, ou près de la moitié du poids constaté cinq années auparavant. En résumé, la somme d'utilité du chemin de fer a presque doublé, en cinq années, pour le commerce.

Voici le détail des recettes perçues, en 1856, du chef des transports et pour la part de l'État, c'est-à-dire déduction faite des sommes payées aux Compagnies des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Dendré-et-Waes, pour le loyer des lignes de ces Compagnies :

Voyageurs. Trains express .	{	1 ^{re} classe fr.	1,886,393 65
		2 ^e »	167,490 95
		1 ^{re} classe	1,297,959 65
» Trains ordinaires.	{	2 ^e »	1,870,222 46
		3 ^e »	3,916,076 21
		» militaires.	158,102 52
» extraordinaires et enfants			177,114 94
Bagages			608,902 17
Petits paquets			214,388 87
Petites marchandises			1,141,960 97
Grosses marchandises			10,080,279 93
Finances			121,068 29
Frais accessoires			890,923 58
Équipages			24,056 27
Chevaux et bestiaux			242,459 43
Produits extraordinaires			356,716 79
Ensemble fr.			23,154,116 48

Au produit des transports il faut ajouter les produits indirects perçus par le Département des Finances, à savoir :

Produit de la vente ou de la rétrocession de terrains. . fr.	6,385 50
» » d'objets hors d'usage	14,526 40
» » d'herbages	12,508 15
» du hangar d'Anvers.	7,082 67
» de la location des buffets restaurants	28,523 15
» » des vidanges	833 »
» de ventes d'arbres, etc.	51,189 50
» de location de terrains	10,135 27
» d'argent non réclamé	615 75
» d'objets trouvés	1,156 20
Ensemble fr.	132,755 59

Ce qui porte la recette totale à 23,286,872 07

Mais, indépendamment des transports effectués aux prix des tarifs, l'administration opère gratuitement le transport des dépêches et des bureaux ambulants de la poste, dont l'import a été en 1856 de 514,796 francs. Elle se charge également,

à *prix réduits*, du transport des militaires, des détenus, des denrées alimentaires pour les maisons de détention, etc., etc. Les différentes administrations publiques auxquelles ressortissent ces transports, trouvent ainsi leurs dépenses allégées au profit de l'État, et il est juste de tenir compte au chemin de fer des économies qu'elles réalisent de cette manière.

Les remises ou réductions de prix faites, en 1856, des divers chefs dont il s'agit, s'étant élevées à fr. 844,510-78, le produit brut du chemin de fer doit être évalué, tant pour le montant des économies susdites que pour l'import des produits directs des transports ou des produits indirects, à la somme de fr. 24,151,382-85.

Dépenses d'exploita-
tion.

Les dépenses de l'exploitation ne sont pas encore définitivement arrêtées pour l'exercice 1856. Toutefois, on peut les évaluer approximativement à 14,765,000 francs. Les dépenses déjà constatées ⁽¹⁾ sont libellées dans le tableau ci-après :

		SOMMES LIQUIDÉES, DÉPENSES REPRISES AUX REPORTS D'EXERCICES ET EXCÉDANTS.	
VOIES ET TRAVAUX.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	181,499 83		
Salaires des agents payés à la journée	1,489,898 15		
Matériaux, engins, outils et ustensiles.	1,695,521 25		
	Rep. 2,176 27		
Travaux et fournitures	580,925 59		
	Rep. 952 52		
TOTAL DE LA 1 ^{re} SECTION		3,948,753 19	
TRACTION ET ARSENAL.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	126,608 14		
Salaires des agents payés à la journée	1,826,210 96		
Primes d'économie de coke et de régularité.	94,017 84		
Combustibles et autres objets pour la traction des con- vois	2,596,122 58		
Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	2,765,786 64		
	Rep. 58,778 20		
Redevances aux compagnies pour l'emploi du matériel.	145,585 98		
TOTAL DE LA 2 ^e SECTION		7,589,108 54	
A reporter		11,537,861 53	

(¹) Les sommes renseignées aux pages 11 à 14 ne comprennent que les dépenses déjà *liquidées* définitivement par la Cour des comptes.

SOMMES LIQUIDÉES. DÉPENSES REPRISES AUX REPORTS D'EXERCICES ET EXCÉDANTS.	
Report.	11,557,861 55
MOUVEMENT ET TRAFIC.	
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	895,400 94
Salaires des agents payés à la journée.	1,502,375 22
Frais d'exploitation	409,435 45
Camionnage	519,785 85
Pertes et avaries	60,095 17
TOTAL DE LA 3^e SECTION.	2,987,288 61
SERVICES EN GÉNÉRAL.	
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	50,289 28
Salaires des agents payés à la journée.	25,725 50
Matériel et fournitures de bureau	208,961 92
	Rep. 2,480 40
Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers.	10,000 »
Part du chemin de fer dans le crédit de 800,000 francs alloué par la loi du 50 décembre 1855, pour venir en aide aux employés inférieurs et aux ouvriers	115,562 60
TOTAL DE LA 4^e SECTION.	592,817 50
RÉGIE.	
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	56,495 96
Frais de bureau et de loyer.	5,498 51
TOTAL DE LA 5^e SECTION.	59,994 27
TOTAL GÉNÉRAL DE LA DÉPENSE D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.	14,757,961 91

Les dépenses correspondantes de l'exercice 1855, dont le chiffre est, au contraire, définitivement arrêté, n'avaient été que de 13,072,078 francs, d'où une différence en plus de 1,700,000 francs en 1856, différence qui s'explique par l'ouverture des sections de Dendre-et-Waes.

Dépenses d'exploita-
tion.

Comparant les cinq dernières années sous le rapport des dépenses, l'on aura :

	1852	1853	1854	1855	1856
Dépenses.....	8,696,124	9,631,469	11,219,067	13,072,078	14,763,600
Nombre de kilomètres exploités en moyenne pendant l'année entière	623	651	637	652	715
Dépenses moyenne par kilomètre.	13,914	13,263	17,612	20,049	20,708

D'où il suit que la dépense par kilomètre exploité, dont l'accroissement avait été commandé de 1852 à 1855, par une augmentation considérable dans les prix des matières en général, houille, fer, cuivre, etc., ensuite par un accroissement correspondant des transports, est restée à peu près stationnaire en 1856.

Si maintenant on compare la dépense ci-dessus à la recette brute totale par kilomètre, telle qu'elle est indiquée ci-dessus à la p. 17, on formera le tableau ci-après :

	1852	1853	1854	1855	1856
Recette brute par kilomètre.....	27,740	51,186	55,385	57,592	54,472
Dépense par kilomètre	13,914	13,263	17,612	20,049	20,708
Rapport de la dépense à la recette.	0.501	0.489	0.495	0.555	0.600

La dépense est donc tombée, en 1853, à 49 p. % environ de la recette brute, pour remonter à 60 p. % en 1856. Il est cependant démontré, par ce qui vient d'être exposé, en ce qui concerne la dépense par kilomètre exploité, que cette dépense est restée à peu près sans variations en 1853 et 1856, eu égard à la longueur totale des voies. Le rapport défavorable des frais d'exploitation à la recette brute ne provient donc pas d'un accroissement anormal de ces frais, mais uniquement de ce que le produit ne s'est pas accru en proportion de l'extension du chemin de fer, résultat forcé de l'ouverture des lignes de la Dendre, dont la production est encore bien loin d'être complète, et qui exigent cependant des dépenses équivalentes à celles faites pour les autres lignes.

En s'appuyant de l'exemple de certains chemins de fer étrangers, dont la dépense ne s'élève pas à 40 p. % de la recette brute, on a cru pouvoir critiquer l'exploitation par l'État. Tantôt on a représenté le personnel comme trop nombreux ; tantôt on a indiqué des parcours *improductifs* ; d'autres fois, on a prétendu que l'organisation des services laissait à désirer et, en se fondant sur ces considérations diverses, on a déclaré que le chemin de fer dépensait trop pour ce qu'il produit. Cette appréciation, qui a été trop souvent acceptée, ne provient que d'une étude insuffisante des conditions particulières au réseau national. Indépendamment des nombreuses bifurcations de ce réseau, de ses points de contact avec de nombreuses lignes concédées à l'intérieur du pays et à l'étranger, circonstances

d'où dérivent des difficultés et des dangers qu'on ne peut surmonter que par une organisation prudente des services, il dessert, en outre, des centres de population considérables et rapprochés, de telle sorte que le trafic s'opère principalement d'un de ces centres à l'autre et, par conséquent, à des distances moyennes relativement très-faibles. On a déjà vu quelle était l'influence exercée sur l'emploi du matériel roulant par le peu d'étendue des parcours moyens; il est facile de se rendre compte jusqu'à quel point ces parcours réduits contribuent à augmenter les dépenses d'exploitation; pour cela, il suffit d'examiner un de ces faits qui se produisent chaque jour et sous les yeux de chacun.

Supposant, en effet, un convoi partant à pleine charge et avec une locomotive d'allège; après quelques kilomètres de parcours, ce convoi n'aura plus qu'une locomotive et les wagons qu'il comprend seront successivement laissés dans les stations de passage. De là le retour de la locomotive d'allège ou premier travail improductif; les manœuvres de décomposition et de recomposition des convois dans les stations de destination, deuxième travail improductif; enfin, parcours des machines avec une charge insuffisante à l'extrémité de leur course, troisième travail dont une partie est encore improductive, puisque la force et la dépense du remorqueur ne sont pas complètement utilisées. Il est donc impossible d'exploiter, au point de vue de la traction et des dépenses qu'elle nécessite, dans les conditions d'économie qu'on pourrait facilement rencontrer avec des transports à plus longue distance. De plus, la réduction de la charge utile des convois à chaque localité rencontrée, conduit à un chargement moyen en dehors de proportion avec la force des machines, et conséquemment à la multiplicité dispendieuse des trains.

D'un autre côté, si l'on compare les quantités transportées, en Belgique et en France, par le chemin de fer du Nord, on trouve, malgré la différence des longueurs exploitées, que le nombre des inscriptions a été très-considérable sur le réseau de l'État. C'est ainsi qu'en 1856 on compte 400,000 voyageurs et 390,000 tonnes de grosses marchandises en plus en Belgique. Or, il est évident que la délivrance des coupons et des feuilles de route en plus, augmente le travail du personnel des stations, de même que le chargement et le déchargement des marchandises nécessitent un plus grand nombre d'ouvriers et d'agents, ainsi qu'une surveillance plus active, et par suite une administration générale, comprenant un nombre plus considérable d'employés de toutes les catégories. Cependant, sous ce dernier rapport, l'exploitation de l'État s'est bornée au strict nécessaire; elle n'a pu suppléer bien souvent à l'insuffisance du nombre que par le zèle de ses agents.

Il serait possible de faire valoir une multitude de considérations à l'appui et comme développement de celles qui précèdent; mais il semble préférable de se borner à les indiquer sommairement dans ce travail. Toutefois, il est indispensable de faire remarquer que le rapport ci-dessus de la dépense à la recette brute a été établi en n'ayant égard, d'une part, qu'à la recette due aux transports, et, d'autre part, à la dépense prélevée sur les allocations budgétaires. Cependant, pour se former une idée saine des résultats financiers du chemin de fer, il convient de tenir compte des produits annuels de toute nature, et de déduire, en même temps, des dépenses d'exploitation, celles de ces dépenses employées à l'amélioration de la voie et du matériel, lesquelles peuvent être évaluées au moins à 750,000 francs annuellement. Dans cet ordre d'idées, on aurait :

	1852	1853	1854	1855	1856
Recettes de l'État.....	16,915,207	19,070,468	21,767,883	23,308,678	23,154,116
Part des compagnies concessionnaires.....	424,051	607,760	899,854	1,201,438	1,424,424
Ensemble.....	17,337,258	19,678,228	22,667,737	24,510,116	24,578,540
Produits indirects.....	71,447	70,725	83,021	123,354	132,735
Transports à prix réduits, remises au profit de services publics....	755,678	742,001	816,997	815,910	844,511
TOTAL.....	18,164,383	20,490,954	23,567,755	25,449,380	25,555,806
Produit moyen par kilomètre....	29,063	32,474	37,001	39,053	38,842
Dépenses annuelles.....	8,096,124	9,051,469	10,619,067	12,472,078	14,013,000
Dépenses moyennes par kilomètre.	12,953	14,513	16,670	19,129	19,636
Rapport de la dépense au produit total.....	0.445	0.440	0.430	0.490	0.548

De telle sorte que la dépense d'exploitation se serait maintenue entre 40 et 50 p. % des produits bruts de toute nature, de 1852 à 1856, et que c'est seulement pendant cette dernière année et vu des circonstances défavorables et exceptionnelles, qu'elle a dépassé 50 p. %.

Quoi qu'il en soit, si l'on se borne à faire un compte des recettes versées dans les caisses de l'État et de la dépense prélevée sur le budget ou les crédits qui s'y rattachent, on aura :

Produits des transports	fr. 23,154,116 48
» indirects perçus par l'administration des finances .	132,755 59
Ensemble	fr. 23,286,872 07
La dépense d'exploitation déjà constatée étant de	14,757,961 91
Il reste un excédant de	fr. 8,528,910 16

Cet excédant ne constitue pas un bénéfice net, attendu qu'il a dû pourvoir aux intérêts des capitaux empruntés pour la création du chemin de fer, et aux autres frais relatifs à ces capitaux, ainsi qu'il est établi ci-dessus, page 14.

Combustible des machines.

L'acquisition du combustible des machines constitue une des dépenses les plus importantes de l'exploitation du chemin de fer. L'administration s'est attachée à réduire cette dépense le plus possible par l'extension de l'emploi des briquettes de charbon aggloméré, dont le prix est sensiblement inférieur au prix du coke. L'expérience a démontré que ces briquettes, sans altérer les machines autrement que le coke, présentent un effet utile égal.

La quantité de briquettes fournies, en 1855, n'avait été que de 11,396 tonnes. Cette quantité s'est élevée, en 1856, à 20,647 tonnes.

Par cette combinaison, le prix moyen du combustible, en 1856, est resté fixé à fr. 27-28. Le prix moyen correspondant avait été, en 1855, de fr. 26-95, de telle sorte que l'augmentation n'a été, en 1856, que de fr. 0-55, malgré un accroissement beaucoup plus sensible dans le prix du coke fourni par l'industrie privée.

Ces prix ont varié comme suit :

	1855.	1856.
Coke fabriqué par l'Etat (Charbon belge.) . . . fr.	28 41	27 61
» » (» anglais pour essai.)	43 27	48 74
» fourni par l'industrie privée	28 41	30 17
Briquettes de charbon aggloméré	19 08	22 98
Houille crue	21 84	24 57

Télégraphes.

L'administration publiant chaque année des renseignements très-détaillés sur le service des télégraphes, il suffira d'une analyse sommaire des faits constatés depuis sa création jusqu'à ce jour.

Les crédits alloués pour la construction comprennent :

Le crédit alloué par la loi du 4 juin 1850 fr.	250,000 »
» » 14 avril 1852	150,000 »
» » 7 avril 1854	170,000 »
» » 31 décembre 1856	180,000 »

Ce qui donne en total une somme de fr. 750,000 »

Au 1^{er} janvier il restait disponible, sur les crédits ouverts, une somme de 181,809 14

La dépense de construction s'était donc élevée à fr. 568,190 86

La dépense d'exploitation, comprenant le traitement des employés, le salaire des ouvriers et l'entretien, s'est répartie de la manière suivante entre les différents exercices :

1851 fr.	52,617 04
1852	56,162 92
1853	69,706 14
1854	89,496 51
1855	114,770 84
1856	154,826 50

D'où il suit que la dépense totale d'exploitation et d'entretien s'élevait, au 1^{er} janvier 1857, à fr. 517,579 75

Les recettes des télégraphes ont atteint :

En 1850	fr.	5,821 06
En 1851		83,316 44
En 1852		164,653 12
En 1853		289,090 21
En 1854		280,845 62
En 1855		265,939 67
En 1856		359,579 95
Ensemble		fr. 1,447,246 07

Ces chiffres n'ont pas besoin de commentaires. Ils font voir que les lignes télégraphiques ont remboursé en six années le capital alloué pour leur exécution, les frais de personnel et d'entretien, en laissant encore un bénéfice net de fr. 179,666-32. Toutefois, il est à remarquer, que cette situation ne comprend ni les dépenses payées par le chemin de fer et dont il devrait lui être tenu compte, ni les intérêts des capitaux de premier établissement.



CHAPITRE DEUXIÈME.

DÉTAILS STATISTIQUES ET RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1856.

Matériel d'exploitation.

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	NOMBRE		DIFFÉRENCES		PARCOURS KILOMÉTRIQUE	
	au 31 décembre 1855.	au 31 décembre 1856.	en PLUS.	en MOINS.	EN 1856.	
MACHINES LOCOMOTIVES						
De 0 ^m ,381 à 0 ^m ,440 de diamètre.	88	110	7	"	"	5,454,618
De 0 ^m ,305 à 0 ^m ,356 de diamètre.	119	114				
Tenders	205	226	21	"	"	5,454,618
VOITURES A VOYAGEURS.						
Diligences	207	267	"	14	4,555,876	13,450,257
Chars à banes	222	222			3,465,425	
Wagons couverts.	558	528			"	
— Découverts	79	76			6,766,607	
Voitures mixtes	15	12			"	
— cellulaires.	8	8			112,471	
Matériel à vide.	"	"	"	"	731,838	
MATÉRIEL A MARCHANDISES.						
Wagons à bagages, marchan- dises, etc.	2,034	2,122	91	"	15,827,364	52,845,926
Trucks à équipages	52	52			56,257	
Boxes	44	44			179,488	
Wagons à chevaux et bétail . .	578	561			526,596	
— à charbon.	2,067	2,107	"	"	2,153,452	
Wagons à charbon, équipa- ges, etc., etc., chargés des diverses marchandises. . . .	"	"	"	"	14,522,580	
Wagons de service.	533	595	53	"	1,505,911	1,505,911
Bureaux ambulants de la poste.	59	59	"	"	"	1,025,540
Matériel à vide.	"	"	"	"	"	5,869,584
Freins traîneaux.	21	21	"	"	"	256,028
Parcours total du matériel de l'État pour le service intérieur.						56,673,035

Au parcours ci-dessus de kilomètres	56,675,055
il faut ajouter le parcours du matériel étranger, à savoir :	
Voitures étrangères à voyageurs, chargées	870,555
Wagons étrangers à marchandises, chargés	8,169,557
Voitures vides à voyageurs	59,914
Wagons vides à marchandises	5,146,666
Total général des voitures transportées par le chemin de fer de l'État . .	70,899,705

Parcours des locomotives et des convois (kilomètres).

Locomotives	5,454,618
Convois	3,260,378
D'où une différence de	174,040
indiquant le trajet effectué par les convois attelés de deux locomotives.	

Composition moyenne des convois.

Convois de voyageurs	{	Ordinaires 8.582	} 8.489	Voitures. 13.478
		Spéciaux 14.491		
Convois de marchandises	{	Ordinaires 17.685	} 17.645	
		Spéciaux 16.991		

Parcours kilométriques des trains.

	VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	ENSEMBLE.
1° Ligne du Nord	542,052	232,452	574,464
2° » de l'Est	525,477	724,254	1,247,731
3° » de l'Ouest	807,217	909,869	1,717,086
4° » du Midi	721,453	999,844	1,721,297
TOTAUX.	2,594,179	2,866,399	5,260,578

Combustible des machines.

	QUANTITÉS.	DÉPENSES.
Coke fabriqué par l'État kilog.	10,188,850	282,252
» fourni par l'industrie privée »	54,079,415	1,025,947
» Houille. »	4,085,642	99,528
Briquettes. »	20,647,095	474,565
TOTAUX.	68,999,000	1,882,290
Prix moyen par tonneau de 1,000 kilog.	»	27 28
Consommation totale, kilog.	66,751,655	»
Dépense de consommation	»	1,820,459
» par train-kilomètre	»	0.347
» par locomotive-kilomètre des convois	»	0.555
» par locomotive-kilomètre, tant à charge qu'à vide.	»	0.208
Nombre de billes employées en 1856.		
Pour renouvellements	89,959	} 95,815
Pour construction de voies d'évitement	5,854	
Approvisionnement au 31 décembre 1856.		25,227
Nombre de rails.		
Pour les remplacements mètr. c ^{ts} .	171,092 19	} 176,998 94
Pour la construction de voies d'évitement »	5,906 75	
Approvisionnement au 31 décembre 1856. mètr. c ^{ts} .		12,745 62

Importance des recettes des services internationaux.

Service Franco-Belge	2,035,015
» Belge-Rhénan.	1,769,733
» Belge-Prussien.	206,452
» Prusso-Néerland-Belge.	125,570
» Hollando-Belge	55,677
» Franco-Belge-Rhénan	554,940
» Anglo-Belge-Rhénan.	77,445
Finances et petits paquets transportés par les services Belge-Prussien, Anglo-Belge, Franco-Belge-Prussien et Anglo-Belge Prussien.	127,012
Ensemble	4,949,624

Résultats comparés des services intérieur et internationaux.

NATURE DES TRANSPORTS.	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES INTERNATIONAUX.		SERVICES RÉUNIS.	
	Mouvement.	Recettes.	Mouvement.	Recettes.	Mouvement.	Recettes.
Voyageurs						
1 ^{re} classe	486,096	1,849,663	138,206	1,334,690	624,302	3,184,353 30
2 ^e »	947,482	1,741,681	66,727	296,032	1,016,209	2,037,713 41
3 ^e »	4,041,096	3,754,663	99,386	161,413	4,140,482	3,916,076 21
Id. extraordinaires	175,209	312,685	6,505	22,332	181,714	335,217 46
Bagages Quintaux ..	57,908	280,605	59,094	328,297	117,002	608,902 17
Équipages Expédition.	227	9,478	193	14,578	420	24,056 27
Animaux Id.	11,424	218,413	1,010	24,046	12,434	242,459 43
Finances Groups . . .	81,407	26,509	133,527	94,559	214,934	121,068 20
Petits paquets ½ kilog. . .	1,688,582	142,495	612,092	71,894	2,500,674	214,388 87
Petites marchandises Quintaux ..	631,915	927,071	77,590	214,890	709,505	1,141,960 97
Grosses marchandises Tonneaux ..	1,628,366	7,840,181	716,840	2,240,099	2,545,206	10,080,279 93
Frais accessoires	»	890,923	»	»	»	890,923 38
Produits extraordinaires	»	269,923	»	146,794	»	356,716 79
ENSEMBLE	»	18,204,492	»	4,949,624	»	23,154,116 48
Part de la Compagnie de Dendre-et-Waes						854,089 67
Id. de Tournay à Jurbise						570,334 23
Recettes brutes totales						24,578,540 38
Produit du télégraphe						359,579 95
ENSEMBLE fr.						24,938,120 33

Répartition des recettes par lignes.

	DU MIDI.	DE L'EST.	DE L'OUEST.	DU NORD.	ENSEMBLE.
Longueur moyenne exploitée (kilon.)	165	133	546	49	715
Voyageurs et bagages (recettes)....	2,575,512	2,175,981	2,790,774	2,955,792	10,475,839
Marchandises, etc.	5,680,184	2,911,760	2,078,117	2,862,286	15,552,547
Ensemble.....	8,255,496	5,087,741	4,868,891	5,798,078	24,008,206
Part de Tournay à Jurbise.....					570,554
Montant total de la recette brute..					24,578,540
Recette moyenne { Voyageurs et bagages	13,787	14,058	8,066	39,914	"
par { Marchandises, etc...	54,848	18,786	6,006	58,414	"
kilomètre.					
Ensemble.....	50,655	52,824	14,072	118,528	54,472

Répartition de la dépense totale prélevée sur le budget.

Longueur moyenne exploitée.....	165	133	546	49	715
Dépense par ligne.....	4,882,000	5,470,000	4,845,000	1,570,000	14,765,000
Dépense moyenne par kilomètre..	29,931	22,587	15,996	52,045	20,708

Répartition des dépenses réellement faites pour l'exploitation proprement dite,

c'est-à-dire en déduisant les sommes employées pour la construction, les améliorations du matériel roulant, etc., soit approximativement 750 mille francs en 1856.

Dépense par ligne.....	4,655,200	5,294,000	4,596,900	1,490,900	14,015,000
Dépense moyenne par kilomètre..	28,424	21,252	15,285	50,426	19,656

Rapport de la recette brute à la dépense (¹).

Recette brute par kilomètre.....	50,655	52,824	14,072	118,528	(²) 54,472
Dépense par kilomètre	28,424	21,252	15,285	50,426	19,656
Produit net par kilomètre.....	22,211	11,572	789	87,902	14,816
Rapport de la dépense à la recette.	0.561	0.647	0.944	0.257	0.570

(¹) Non compris les produits indirects et les transports à prix réduits.

(²) Y compris la part de la Société de Tournay à Jurbise non répartie par lignes.

Recette moyenne par kilomètre parcouru par les machines à charge.

	DU MIDI.	DE L'EST.	DE L'OUEST.	DU NORD.	ENSEMBLE.
Parcours kilométrique par ligne ..	1,736,528	1,268,794	1,813,388	593,708	5,454,618
Recette moyenne d'un kilomètre de parcours	4.698	4.009	2.681	9.763	4.522

Recette moyenne par kilomètre de parcours des convois.

Part de chaque section dans le parcours	0.528	0.237	0.526	0.109	1.000
Recette moyenne	4.794	4.077	2.833	10.093	4.672

Dépense par kilomètre parcouru par les locomotives à charge.

Parcours kilométrique par ligne ..	1,736,528	1,268,794	1,813,388	593,708	5,454,618
Dépense moyenne	2.621	2.374	2.313	2.462	2.337

Dépense par train-kilomètre.

Part de chaque section dans le parcours	0.528	0.237	0.526	1.109	1.000
Dépense moyenne	2.670	2.617	2.660	2.543	2.642

Comparaison des dépenses et des recettes.

Recette par locomotive-kilomètre..	4.698	4.009	2.681	9.763	4.522
Dépense par locomotive-kilomètre.	2.621	2.374	2.313	2.462	2.337
Excédant de la recette....	2.077	1.435	0.166	7.503	1.985
Recette par train-kilomètre	4.794	4.077	2.833	10.093	4.672
Dépense par train-kilomètre.....	2.670	2.617	2.660	2.543	2.642
Excédant de la recette....	2.124	1.460	0.173	7.548	2.030

Transports effectués avec réduction de prix au profit de l'État.

INDICATION DES TRANSPORTS.		MONTANT DES REMISES.	
		1855.	1856.
Transports effectués par la poste .	Dépêches.	215,895 40	209,586 "
	Bureaux ambulants. .	501,258 "	505,210 "
	Voitures-lieues. . . .		
Transports militaires.	Hommes.	150,765 58	168,802 95
	Bagages	1,552 04	5,492 82
	Chevaux.	1,769 82	2,655 75
"	des détenus.	51,645 09	56,057 92
"	de douaniers	56,509 51	54,227 75
"	d'indigents ophthalmiques	501 51	766 07
"	de grains et farines pour l'armée et les maisons de détention.	12,192 46	17,785 65
"	de denrées alimentaires	6,016 51	6,155 87
"	d'objets pour exposition	5,180 68	1,292 56
"	d'objets divers.	52,881 11	25,545 48
"	de sœurs de charité	"	655 22
"	de bestiaux et chevaux	"	555 40
"	de jardiniers et maréchaux ferrants	"	2,008 15
"	d'objets pour les fêtes publiques, etc.	184 45	12,179 45
TOTAUX.		815,909 76	844,510 78

Produits par stations de provenance en 1856.

STATIONS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	PRODUITS.			PRODUIT DES télégraphes.
		VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	TOTAUX.	
Bruxelles (Nord)	633,889	1,686,289 44	635,268 52	2,339,557 76	46,043 "
Vilvorde	90,469	56,507 18	13,959 18	72,466 36	48 50
Malines	227,926	299,515 50	168,673 05	467,988 55	982 50
Duffel	28,093	23,605 95	6,941 54	32,547 47	"
Contich	59,143	51,456 48	25,749 26	75,205 74	"
Vieux-Dieu	26,159	12,011 44	1,423 82	13,435 26	"
Anvers	280,716	722,891 84	1,877,854 94	2,600,726 78	64,426 09
Audeghem	1,597	785 "	145 79	926 79	"
Capelle	17,119	15,507 59	10,580 53	25,688 14	"
Londerzeel	12,525	11,756 98	2,545 60	14,280 58	"
Malderen	6,017	6,494 72	4,219 62	10,714 54	"
Buggenhout	10,618	9,955 72	8,825 89	18,787 61	"
Zele	12,059	8,905 65	12,506 53	21,211 98	"
Lokeren	16,905	19,459 79	27,595 82	47,455 61	"
Termonde	89,764	109,965 85	111,445 07	221,408 90	1,284 95
Gyseghem	3,605	4,236 72	521 45	4,758 17	"
Alost	90,899	101,949 91	67,177 20	169,127 11	497 75
Lede	6,946	5,719 29	1,655 90	7,531 19	"
Schellebelle	1,195	957 20	85 78	1,020 98	"
Denderleeuw	18,595	12,669 57	1,947 05	14,616 42	"
Ternath	15,252	10,105 25	2,854 55	12,959 78	"
Rebaix	5,785	1,967 09	2,284 68	4,251 77	"

STATIONS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	PRODUITS.			PRODUIT DES Télégraphes.
		VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	TOTAUX.	
Ninove.....	56,104	56,356 62	22,067 86	58,404 48	"
Santhegen	6,401	5,108 66	2,121 81	7,250 47	"
Idegheem	5,941	4,431 35	2,190 95	6,642 26	"
Grammont.....	45,994	54,518 06	31,085 35	85,605 59	225 50
Acren	6,866	4,609 44	2,245 05	6,854 47	"
Lessines	28,992	29,515 63	51,541 02	80,654 65	"
Papignies.....	5,490	2,125 53	1,255 13	5,538 68	"
Wichelen	7,049	5,827 04	585 67	6,412 71	"
Wetteren	58,221	55,201 05	17,250 53	82,451 58	49 50
Melle	19,950	14,415 29	2,572 07	16,787 56	"
Gand	282,641	617,657 59	425,277 55	1,042,954 92	8,554 25
Landeghem	9,625	7,699 85	2,847 55	10,547 58	"
Hansbeke.....	6,510	5,099 25	1,225 28	6,524 53	"
Aeltre	18,755	20,640 97	16,091 46	56,752 45	14 "
Bloemendaël.....	15,956	15,798 68	9,255 09	25,051 77	4 50
Oostcamp	454	419 90	21 29	441 19	"
Bruges	119,851	257,697 78	76,265 48	515,965 26	1,551 75
Jabbeke.....	11,165	6,762 59	5,492 "	12,254 59	"
Plasschendaël	11,975	9,095 71	7,106 01	16,199 72	"
Ostende.....	84,628	552,015 76	175,511 55	527,525 09	5,117 25
Nazareth.....	4,557	2,944 77	124 49	5,069 26	"
Deynze	45,477	55,265 95	28,416 52	81,680 47	24 "
Machelen.....	468	424 76	56 69	481 45	"
Olsene.....	5,569	2,901 44	570 51	5,561 95	"

STATIONS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	PRODUITS.			PRODUIT DES Télégraphes.
		VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	TOTAUX.	
Waereghem	30,636	28,343 01	15,023 51	43,368 52	"
Haerlebeke	14,906	10,638 19	13,993 69	24,633 88	"
Courtrai	97,373	131,077 22	132,368 81	263,646 03	2,178 30
Mouscron	61,933	75,689 29	32,478 57	108,167 86	364 "
Néchin	16,744	10,166 18	4,153 73	14,319 93	"
Templeuve	8,273	4,689 32	6,796 80	11,486 12	"
Tournay	112,010	170,143 04	253,933 70	404,096 74	1,494 "
Havannes	2,893	766 79	774 33	1,541 14	"
Bary-Maulde.....	6,878	4,434 26	3,337 02	9,991 28	"
Leuze	45,348	44,564 39	103,907 24	148,471 63	290 "
Peruwelz	"	"	568 92	568 92	"
Ligne	10,486	6,271 28	3,903 59	10,174 87	"
Ath	72,254	67,014 22	39,934 23	106,968 47	179 50
Maffles	3,624	2,924 88	26,032 48	28,977 36	"
Chièvres et Attres	8,023	6,719 21	19,872 66	26,191 87	"
Brugellette	16,232	12,678 49	13,397 65	26,276 14	"
Lens	11,507	7,836 21	6,750 78	14,586 99	"
Haecht	16,320	13,477 24	9,917 38	23,394 62	"
Wespelaer	2,237	2,460 23	131 69	2,591 94	"
Louvain	136,063	230,911 26	393,397 80	646,309 06	2,703 "
Vertryck	10,903	9,444 41	7,213 39	16,657 80	"
Tirlemont.....	64,634	112,479 78	132,681 23	245,161 06	327 73
Esemael	2,190	2,151 47	271 36	2,422 83	"

STATIONS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	PRODUITS.			PRODUIT DES Télégraphes.
		VOYAGEURS.	MARCHANDISES	TOTAUX.	
Landen	32,422	53,371 31	59,059 25	92,610 56	156 30
Velm	2,522	1,122 98	94 22	1,217 20	"
Saint-Trond	34,231	40,436 06	57,258 22	97,694 28	307 25
Cortenbosch	4,346	1,860 72	3,284 89	5,145 61	"
Alken	6,161	2,448 90	1,093 21	3,542 11	"
Hasselt	33,029	53,501 94	37,873 94	93,377 88	243 "
Gingelom	2,431	2,652 23	8,012 13	10,644 36	"
Rosoux	2,578	2,447 30	3,434 90	5,902 40	"
Waremmé	29,546	33,677 12	35,282 09	66,959 21	"
Fexhe	21,843	13,896 "	11,477 86	25,373 86	"
Ans	23,601	53,289 58	217,011 25	230,300 63	46 "
Haut-Pré	37,781	53,779 62	33,147 02	86,926 64	"
Liège	183,693	454,397 29	581,391 74	1,035,989 03	5,798 75
Chénée	58,173	20,521 86	223,242 30	232,764 16	"
Chaudfontaine	27,932	16,473 16	3,796 17	20,271 33	"
Trooz-Aval	20,039	9,935 23	5,561 33	15,517 08	"
Nessonvaux	20,539	11,119 39	5,771 26	16,890 65	"
Pepinster	40,270	54,432 57	19,871 81	54,304 18	138 30
Spa	"	"	"	"	722 30
Ensival	7,627	3,564 73	6,424 28	11,989 03	"
Verviers	141,314	187,280 90	172,134 24	539,415 14	3,242 "
Dolhain	26,934	14,538 76	40,733 58	55,092 34	"
Herbesthal	21,032	27,031 73	156,364 26	183,395 99	"
Bruxelles (Midi)	293,047	769,710 40	372,967 15	1,142,677 55	3,420 40

STATIONS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	PRODUITS.			PRODUIT DES télégraphes.
		VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	TOTAUX.	
Forest	4,717	1,768 21	1,627 58	3,595 59	»
Ruysbroeck	50,551	11,122 41	15,765 78	26,888 19	»
Loth.	10,197	4,474 69	2,742 85	7,217 54	»
Hel	94,479	68,514 22	53,427 70	101,941 92	»
Lembecq	4,227	3,520 10	10,252 55	13,572 65	»
Tubise	50,055	26,109 55	58,644 41	84,753 76	»
Hennuyères	»	»	5,956 56	5,956 56	»
Braine-le-Comte	55,020	65,549 85	52,600 69	96,150 52	295 75
Écaussines	15,916	15,900 05	157,580 74	173,280 77	»
Manage	76,582	111,455 45	120,744 20	252,179 65	484 »
Gouy-lez-Piéton	5,702	5,129 95	2,051 22	7,181 17	»
Pont-à-Celles	5,855	4,007 79	1,655 52	5,663 11	»
Luttre	12,264	9,547 51	11,229 57	20,777 08	»
Gosselies	40,691	44,964 05	322,688 14	567,652 19	268 50
Roux	25,015	21,058 91	80,889 21	101,928 12	»
Marchiennes	59,179	59,104 55	554,858 65	595,963 »	176 50
Charleroi	160,211	200,585 28	492,215 80	692,797 08	1,605 50
Châtelineau	109,451	75,286 86	189,286 15	264,573 01	515 25
Farciennes	17,915	9,477 25	51,648 69	61,125 92	»
Tamines	45,821	27,855 20	77,082 41	104,915 70	86 »
Auvelais	25,127	15,477 67	16,097 58	29,575 05	»
Moustier	26,515	17,188 75	19,074 77	56,263 50	56 »
Floreffe	52,051	20,816 90	26,545 50	47,560 40	65 »
Namur	97,968	162,167 64	501,141 41	465,509 05	1,521 »

STATIONS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	PRODUITS.			PRODUIT DES télégraphes.
		VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	TOTAUX.	
Soignies.	54,852	45,493 61	166,702 87	210,196 48	»
Jurbise	29,283	25,438 58	4,381 44	27,820 02	45 75
Mons	209,414	254,617 88	125,974 14	380,592 02	2,508 75
Jemmapes.	61,071	53,639 29	370,729 13	404,368 44	179 50
Saint-Ghislain.	64,185	42,077 92	291,961 37	354,059 29	292 »
Boussu	27,967	19,347 04	52,907 01	52,254 05	»
Thulin	21,917	14,174 47	51,023 55	45,197 80	»
Quiévrain.	47,545	80,808 25	53,638 60	134,496 85	278 50
Totaux	5,750,655	8,996,530 45	10,598,417 52	19,594,947 95	156,371 19
Service Hollandais	2,582	10,488 59	24,546 50	34,834 99	»
— Prusso-Belge-Néerlandais	6,197	16,564 75	56,466 42	55,051 15	»
— de la Flandre occidentale.	18,049	58,914 64	169,744 09	208,658 73	»
— de Mons à Manage	»	»	688,951 75	688,951 75	»
— de Sambre-et-Meuse . . .	»	»	41,959 02	41,959 02	»
— du Nord belge	23,955	150,976 97	914,258 64	1,045,235 61	»
— Franco-Belge (Mouscron).	50,339	248,987 56	67,797 71	516,785 07	»
— Belge-Rhénan	60,450	596,997 96	475,444 23	1,070,442 19	»
— Franco-Belge (Quiévrain).	29,502	204,188 64	189,645 19	393,833 83	»
— Prusso-Belge.	1,638	18,155 51	107,652 58	125,808 09	»
— Anglo-Belge-Rhénan . . .	5,470	76,510 40	85,505 76	161,814 16	»
— South-Eastern-railway. .	4,334	68,995 75	»	68,995 75	»
— de Pepinster à Spa	28,764	66,517 55	75,772 76	140,290 11	»
— de Charleroi à Louvain. .	794	2,230 25	50,956 22	53,186 47	»

STATIONS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	PRODUITS.			PRODUIT DES Télégraphes.
		VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	TOTAUX.	
Service du Grand-Luxembourg	"	"	9,431 18	9,431 18	"
— des télégraphes . . .	"	"	"	"	205,208 76
TOTAUX GÉNÉRAUX . . .	5,962,707	10,475,858 58	15,552,547 57	24,008,206 15	559,579 95
A déduire la part de la Com- pagnie de Dendre-et-Waes .	"	593,596 05	460,495 64	854,089 67	"
RESTE NET POUR L'ÉTAT . .	5,962,707	10,082,262 53	13,071,855 93	23,154,116 48	559,579 95

(42)

ANNEXES.

(44)

Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1856.

ROUTE PROPREMENT DITE.									STATIONS.		DÉPENSES GÉNÉRALES.	MATÉRIEL DES TRANSPORTS.	RÉCAPITULATION.			
DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, FRAIS D'ACQUISITION.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, outrages d'art ET POSE DU RAILWAY, y compris les OUVRAGES ET FOURNITURES EFFECTUÉS EN RÉGIE.	FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.	BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.	NATURE DES DÉPENSES.			MONTANT DE LA DÉPENSE AU 31 décembre 1856.			
LIGNE DU NORD.																
Bruxelles à Malines.....	926,684 57	21,475 17	1,001,080 65	508,095 76	1,555,740 45	11,140 16	59,175 82	5,641,590 58	Bruxelles (bureau central), rue Duquesnoy.....	15,406 25	Personnel.....	4,588,496 65	Locomotives et accessoires.....	11,142,816 14	1 ^o Établissement de la route.....	128,449,522 20
Malines à Anvers.....	917,150 "	57,452 88	2,069,006 55	268,595 75	1,458,244 61	18,513 25	55,728 41	4,784,295 43	Bruxelles (nouvelle station du Nord).....	1,800,501 14	Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.....	229,268 42	Pièces de rechange.....	528,878 96	2 ^o Construction des bâtiments et dépen- dances des stations.....	17,558,555 59
Embranchement de Lierre.....	101,250 66	5,519 50	102,657 59	52,552 50	120,122 85	"	"	559,685 10	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde.....	478,504 65	Études de projets, frais d'enquêtes, levés de plans.....	201,956 09	Voitures et approvisionnements de con- structions y relatifs.....	14,956,970 56	5 ^o Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau).....	5,191,595 08
LIGNE DE L'OUEST.									Malines.....	1,888,975 54	Mobilier, instruments, etc.....	157,835 11	Métaux, fers divers, etc.....	1,550,867 86		
Malines à Termonde.....	595,191 55	8,885 95	1,257,649 04	272,970 65	1,488,918 66	14,675 20	251 "	5,418,541 85	Anvers, Duffel, Vieux-Dieu.....	2,151,755 02	Secours.....	11,071 "	Brouettes, charrettes et canots.....	27,844 55		
Termonde à Gand y compris la branche de raccorde- ment de la station de Gand à l'entrepôt.....	1,740,151 52	45,424 97	1,506,415 11	507,472 15	1,645,014 01	15,014 56	25,528 79	5,280,998 91	Buggenhout.....	176,427 95	Dépenses imprévues et extraordinaires...	202,967 81	Bascules et poids.....	119,420 74		150,979,448 67
Gand à Bruges.....	1,199,762 41	55,107 01	2,229,185 89	421,795 85	2,044,261 72	19,571 99	4,448 25	5,971,955 08	Gand, Wetteren, Audeghem, Melle.....	1,252,457 55			Paniers pour le transport des marchandises.	29,900 "		
Bruges à Ostende y compris la branche de raccorde- ment de la station de Bruges au bassin du commerce.	590,506 98	11,060 75	1,592,955 10	281,292 69	1,561,191 72	11,528 45	5,958 47	5,815,072 14	Bruges, Hansbeke Aeltre, Bloemendael...	454,216 84			Objets de ferblanterie.....	65,181 55	4 ^o Matériel des transports.....	51,590,127 99
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAY.									Ostende, Jabbeke, Plasschendael.....	475,905 88			Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.....	475,521 96		
Gand à Deynze-Peteghem.....	525,892 25	15,568 66	545,467 18	147,448 27	2,009,619 92	571 20	5,591 55	4,986,516 10	Gand à Deynze.....	50,811 75			Transport de matériel anglais.....	77,527 16		
Deynze-Peteghem à Courtray.....	717,141 62	8,005 77	987,948 85	219,740 "		421 52	5,591 55		Courtray, Harlebeke, Waereghem.....	251,678 06			Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement de surveillants temporaires..	2,637,598 75		
Courtray à la Frontière de France	674,485 52	41,856 82	1,458,649 40	259,586 "	950,225 88	52 50	500 "	5,545,552 12	Mouscron, Néchin.....	189,569 45						
Mouscron à Tournay.....	922,151 45	9,595 19	1,550,295 85	105,884 "	514,554 80	1,111 20	1,942 40	5,105,294 87	Templeuve, Néchin, etc.....	11,728 50						
LIGNE DE L'EST.									Tournay.....	274,285 48						
Malines à Louvain.....	855,064 18	14,960 67	1,756,227 72	282,425 85	1,469,475 95	8,875 80	15,160 27	4,578,190 40	Louvain, Haecht	277,089 42						
Louvain à Tirlemont.....	748,755 01	7,620 58	4,050,174 "	194,884 54	1,068,902 45	16,998 94	2,259 75	6,069,575 07	Tirlemont, Vertryck.....	294,941 49						
Tirlemont à Waremmé.....	548,714 02	1,269 08	2,907,250 65	262,555 82	1,298,665 56	15,687 15	"	5,055,940 26	Waremmé	98,927 02						
Waremmé à Ans	505,182 49	25,658 68	1,741,521 24	255,455 "	956,591 45	6,104 55	"	5,470,095 19	Ans, Fexhe.....	520,597 14						
Ans à la Meuse. { Route proprement dite	1,564,894 29	19,598 01	1,910,776 55	98,271 85	600,152 80	5,874 05	5,102 60	4,002,470 11	Liège.....	551,499 57						
Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.....	"	"	1,555,689 61	"	"	"	"	1,555,689 61	Claudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée.....	165,928 15						
Pont du Val-Benoît.....	"	"	1,451,616 86	"	"	"	"	1,451,616 86	Dolhain, Herbesthal.....	19,616 05						
De la Meuse à la frontière de Prusse	5,669,578 62	106,869 80	17,561,081 54	594,555 72	1,740,956 24	5,906 41	18,171 65	25,495,179 76	Verviers.....	552,505 97						
EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.									Saint-Trond, Landen.....	119,128 58						
Landen à Saint-Trond.....	262,294 22	9,711 14	576,547 70	59,245 81	509,720 67	7,594 05	5,046 75	1,228,160 54	Hasselt.....	2,559 66						
Saint-Trond à Hasselt.....	"	"	7,522 80	4,721 81	"	"	"	12,044 61	Bruxelles (Midi).....	506,025 95						
LIGNE DU MIDI.									Hal, Tubise.....	210,551 46						
Bruxelles à Tubise.....	2,085,067 78	29,055 61	1,675,591 21	557,458 06	1,182,657 72	8,692 68	11,450 05	5,527,951 11	Braine-le-Comte.....	189,011 29						
Tubise à Soignies.....	861,634 55	7,548 60	5,008,668 50	168,215 44	878,751 61	1,170 26	241 45	4,926,249 99	Soignies.....	69,788 29						
Soignies à Mons.....	1,095,259 64	50,694 55	2,621,986 51	202,505 20	1,550,451 25	"	16,864 55	5,297,559 26	Jurbise.....	95,585 51						
Mons à Quiévrain.....	1,424,501 55	44,019 52	1,865,892 20	262,058 05	1,140,905 19	"	"	4,755,266 09	Mons.....	450,885 95						
Tournay à Jurbise.....	780 72	"	"	"	"	"	"	780 72	Jemmappes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain.....	557,868 56						
Branche de raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles et nouvelle station du Nord.....	582,608 08	11,517 75	222,840 04	26,180 80	216,490 79	"	84,257 05	1,145,674 47	Manage, Écaussines, Luttre, Roux, Gosse- lies, Marchiennes.....	145,525 90						
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.									Couillet.....	59,000 29						
Braine-le-Comte à Charleroy.....	2,224,146 55	46,989 79	5,042,557 50	559,657 04	2,514,640 85	1,072 60	854 "	10,569,697 91	Charleroy.....	508,490 86						
Charleroy à Namur.....	1,475,565 11	26,686 40	4,199,658 62	552,574 85	1,209,959 84	704 70	1,596 76	7,266,146 28	Florefe, Taminies, Châtelainau.....	107,672 12						
TOTAL des dépenses de premier établissement.	26,210,562 28	656,126 19	65,910,159 62	6,224,937 58	29,025,752 91	166,882 78	277,101 04	128,449,522 20	Namur.....	80,254 92						
									Ath, Leuze.....	1,664 58						
									Ensemble, pour bâtiments et constructions.....	14,157,068 15						
									Excentriques, rails mobiles évitements et plates-formes tournantes, etc.....	1,954,751 68						
									Réservoirs.....	228,904 52						
									Colonnes hydrauliques et machines à pomper	157,684 96						
									Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz....	148,881 91						
									Machines à vapeur de l'atelier.....	152,589 54						
									Enclumes, étaux, croussets, etc.....	451,404 95						
									Pompes à incendie.....	91,405 70						
									Montage et outillage d'un atelier à Malines.	12,150 20						
									Pavés.....	25,661 "						
									Ensemble pour dépendances.....	5,181,465 26						
									TOTAL.....	17,558,555 59						
											TOTAL.....	5,191,595 08				
													TOTAL.....	51,590,127 99		
														TOTAL GÉNÉRAL.....		182,369,576 66

Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1856.

ÉPOQUES.	NOMBRE DE KILOMÈTRES EXPLOITÉS.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EXPLOITÉES PAR ANNÉE. (MÈTRES COURANTS.)			MÈTRES COURANTS DE RAILS EMPLOYÉS						PRIX PAR ANNÉE ET PAR TONNEAU.				RAILS HORS DE SERVICE OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)				MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE, AU 31 DÉCEMBRE 1856.				
	1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES et des lignes isolées.	VOIES ACCESSOIRES et des stations.	TOTAL.	A LA CONSTRUCTION.			A L'ENTRETIEN.			RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	COINS EN BOIS. (PRIX PAR PIÈCE.)	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	TOTAL.		ONDULÉS de 12 à 22 kilogr.	PARALLÈLES de 22 à 27 kilogr.	A DOUBLE BOURRELET de 24 kilogr.	TOTAL.
						ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.													
1853	20	»	20,500	40,200	30,700	64,300	»	»	»	»	»	300 » à 380 »	255 » à 265 »	550 » à 600 »	»	»	»	»	»	Voies principales.....	433,262	488,374	4,672,244	2,293,874
1856	24	»	44,700	41,300	56,000	51,000	»	»	»	»	»	440 » à 450 »	315 » à 325 »	720 » à 730 »	»	»	»	»	»	Voies accessoires et des stations.....	442,484	475,003	42,794	360,284
1857	99	2	446,000	45,000	461,000	214,000	»	»	»	»	»	448 » à 457 50	320 » à 367 50	700 » à 740 »	»	»	»	»	»	Rails de remploi en réserve.....	2,708	48,421	40,002	61,431
1858	413	44	304,000	33,000	337,000	317,447	33,920	»	»	»	»	370 » à 448 »	250 » à 328 »	590 » à 708 »	»	»	»	»	»					
1859	53	27	386,000	45,000	431,000	418,405	432,946	»	»	»	»	340 » à 446 »	245 » à 302 »	590 » à 692 »	»	»	»	»	»					
1860	23	44	447,000	50,000	497,000	49,800	49,734	»	226	2,789	»	239 » à 240 »	449 » à 304 50	475 » à 600 »	»	2,979	36	»	3,015					
1861	46	78	570,000	53,000	623,000	32,400	218,792	»	296	9,422	»	239 » à 257 »	449 » à 464 »	400 » à 489 »	»	9,421	297	»	9,448					
1862	78	6	656,000	69,000	725,000	50,617	452,055	»	9,789	74,949	»	234	456 » à 472 »	444 » à 489 »	»	80,904	837	»	81,738					
1863	400	39	796,000	76,000	872,000	72,894	221,848	»	4,935	4,985	»	494 » à 252 25	425 » à 474 90	315 » à 420 »	»	2,493	4,427	»	3,920					
1864	»	5	799,000	79,000	878,000	»	41,300	»	233	3,637	»	»	»	»	»	4,085	2,785	»	3,870					
1865	»	»	799,000	79,000	878,000	»	»	»	534	5,493	»	297 » à 324 »	245 » à 234 »	351	0.10 à 0.42	4,377	4,347	»	5,724					
1866	»	59	858,000	91,000	949,000	42,000	61,663	69,067	849	9,435	48,596	320	494 90 à 209 80	378	0.40 à 0.4275	20,016	8,564	»	28,580					
1867	30	49	939,000	107,600	4,046,600	»	74,518	400,200	27	129,668	214 90 à 320 »	453 94 à 184 »	367 » à 370 »	0.09	98,096	34,599	»	429,695						
1868	35	44	987,500	421,700	4,409,200	»	91,206	72,029	2,405	2,844	98,996	490	453	292 50 à 298 »	0.09	93,540	40,702	447	404,389					
1869	»	34	4,020,800	430,700	4,451,500	7,000	2,850	66,000	»	3,462	79,866	470 » à 490 »	428 » à 443 »	298 » à 299 »	0 08 à 0.09	60,628	21,928	625	83,484					
1870	»	52	4,076,600	436,700	4,213,300	»	95,299	8,000	»	644	409,433	470	428	285	0.095	52,267	49,472	264	74,703					
1871	»	»	4,076,600	443,700	4,220,300	»	»	»	»	386	404,097	472	»	244 » à 285 »	0 075 à 0 40	57,645	74,830	836	430,314					
1872	»	9	4,401,600	449,800	4,251,400	29,700	21,000	51,000	»	30	450,282	464 » à 480 »	428	295	0 09	53,854	79,792	777	434,420					
1873	»	31	4,445,400	455,700	4,271,400	»	»	34,500	»	464	404,267	222 » à 240 »	438 » à 463 50	282 » à 294 »	0.0775 à 0.1475	44,434	47,494	3,428	95,056					
1874	»	7	4,421,400	466,500	4,287,900	504	7,443	46,240	»	92	442,413	206 50 à 234 »	448 80 à 474 90	270 80 à 279 80	0.425	43,969	74,442	5,957	424,068					
1875	»	28	4,447,500	475,500	4,323,000	»	»	69,666	»	»	457,696	205 » à 220 »	447 » à 450 »	278 80 à 288 »	0.095 à 0.0975	61,650	86,185	7,668	455,503					
1876	»	»	4,447,500	490,300	4,337,800	»	»	5,907	»	217	470,862	207 40 à 220 30	453 70	267 80 à 289 96	0.08 à 0.09	37,794	416,285	7,446	461,495					
	621	525				983,736	4,474,544	489,579	46,264	411,673	4,262,576					724,546	574,422	27,448	4,323,086					
		4,446					2,647,859			4,390,543														
											4,038,372													

ANNÉES.	VIEUX FERS REMANIÉS. (KILOGRAMMES.)			PRODUITS DU REMANIAGE.							VALEUR DES PRODUITS EN				TERME DE SERVICE.	SERVICE DES RAILS OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)				SERVICE DÉJÀ FAIT DES RAILS RESTANT DANS LES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)				Observations.																			
	RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	RAILS.		COUSSINETS.		CHEVILLES.	CLAVETTES.	POIDS.	RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	TOTAL.		ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	TOTAL.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	TOTAL.																				
				NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.																																				
1845	4,478,425	459,844	»	7,373	4,034,905	40,300	403,323	»	»	»	Fr. 332,200	23,900	»	356,400	1 1/2	»	»	»	»	»	217	476,769	476,986																				
1846	50,000	469,478	»	470	29,650	20,800	208,657	»	»	»	9,500	42,800	»	52,300	4	23	755	435	943	»	»	227,362	227,362																				
1847	2,621,719	4,544,662	»	8,970	4,544,099	99,331	998,862	»	»	»	497,300	459,800	»	657,400	2	922	2,373	530	3,825	504	7,505	458,223	466,232																				
1848	3,347,452	4,479,462	88,998	42,260	2,426,524	443,967	4,455,825	»	403,097	29,675	457,200	478,000	8,900	644,400	3	2,444	3,594	384	6,092	»	464	435,767	435,931																				
1849	2,069,278	724,982	444,400	8,220	4,437,997	51,645	544,277	63,068	74,780	36,768	244,500	69,700	44,000	325,200	4	17,019	8,877	525	26,421	29,335	21,030	204,235	254,600																				
1850	4,404,448	722,889	442,617	4,760	896,055	52,204	565,204	35,906	57,892	26,040	452,300	72,300	7,400	232,000	5	46,933	8,886	4,069	56,888	»	386	404,066	404,452																				
1851	2,210,027	927,433	429,783	7,268	4,262,858	59,046	639,620	43,940	57,460	30,213	217,200	31,900	7,500	306,600	6	69,466	48,082	2,479	89,727	»	95,943	417,067	213,010																				
1852	3,903,446	4,840,943	446,588	42,449	2,440,031	407,312	4,445,725	34,060	52,940	25,447	379,800	442,800	7,500	530,400	7	30,504	44,229	5,214	49,947	7,000	5,902	445,866	458,768																				
1853	2,447,426	800,655	409,804	6,482	4,074,407	55,092	614,753	72,335	51,765	36,080	257,900	92,200	9,200	359,300	8	46,436	33,040	7,909	57,355	2,405	93,952	470,721	2><																				

