

# La naissance et l'évolution des chemins de fer de l'état belge et des réseaux concédés



Couverture: Inauguration du premier tronçon de Chemin de fer de Bruxelles (Allée Verte) à Malines, telle que le peintre A. Neuhuys (Haarlem 16.04.1832 – Anvers 01.11.1891) se représente la cérémonie 50 ans plus tard. Musée du Chemin de fer à la gare du Nord.



Fig. 1 – Locomotive "Le Belge".

Première locomotive à vapeur construite en Belgique par les ateliers John Cockerill à Seraing et mise en service le 30 décembre 1835 par les chemins de fer de l'Etat Belge.

*"Le cahier des charges des trois premières machines dénommées Le Belge, l'Anversoise et l'Escaut imposait la fourniture de trois remorqueurs sur châssis à six roues, le train de roues du milieu est moteur et ses roues sont sans boudins. Les machines doivent être suspendues sur les meilleurs ressorts; les cylindres devant travailler dans la perfection horizontalement; ils auront 11 pouces de diamètre et 18 de course.*

*Les grandes roues auront un diamètre de cinq pieds et les petites de trois et demi. La chaudière sera construite dans le meilleur fer, avec 100 tubes en laiton et un foyer en cuivre.*

*La machine devra pouvoir remorquer un train de voyageurs à une vitesse de 25 à 30 milles à l'heure, ou une charge de marchandises, de 50 à 80 tonnes à une vitesse de 20 milles à l'heure sur une rampe de 1 pour 1 000".*

Cette locomotive appartient au type "Patente" de Stephenson dont 54 exemplaires ont été fournis par Stephenson (12), Cockerill (38), Saint-Léonard (3) et la Fenton Murray (1).

Caractéristiques principales:

Cylindre	Diamètre	mm	280
	Course	"	458
Diamètre des roues	Motrice	m	1,524
	Porteuses	"	1,067
Chaudière	Diamètre intérieur moyen	m	1,040
	Hauteur de l'axe au-dessus du rail	"	1,600
Tubes à fumées	Longueur	m	2,422
	Diamètre	mm	37,41
	Nombre		100
Grille	Longueur	m	0,870
	Largeur	"	0,990
	Surface	m <sup>2</sup>	0,8613
Surface de chauffe	Foyer	m <sup>2</sup>	4,225
	Tubes	"	29,366
	Totale	"	33,591
Poids en charge	1 <sup>er</sup> essieu	kg	3.500
	2 <sup>e</sup> essieu	"	4.700
	3 <sup>e</sup> essieu	"	3.500
Poids total en ordre de marche		kg	11.750
Empattement total		m	3,045
Longueur entre tampons		m	8,953
Effort théorique de traction en admission directe		kg	942
Capacité d'eau du tender		m <sup>3</sup>	2,5
Frein			à main

# TABLE DES MATIERES.

	Page
<b>Introduction.</b> . . . . .	3
<b>1. La naissance du chemin de fer.</b> . . . . .	5
<b>2. Le premier chemin de fer du continent.</b> . . . . .	5
<b>3. Les débuts du chemin de fer dans les autres pays européens.</b> . . . . .	9
<b>4. La croissance du réseau ferroviaire en Belgique de 1835 à 1845.</b> . . . . .	11
<b>5. L'ère des concessions octroyées par l'Etat à l'industrie privée.</b> . . . . .	11
Période de 1845 à 1860. . . . .	11
Le chemin de fer d'Anvers à Gand. . . . .	13
Le chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse. . . . .	13
Le chemin de fer de la Flandre Occidentale. . . . .	14
Le chemin de fer de Charleroi à la frontière de France (Erquelinnes). . . . .	14
Les chemins de fer de Namur à Liège, Mons à Manage et Namur à Dinant. . . . .	14
Les chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt. . . . .	14
Les chemins de fer de Dendre et Waes et de Bruxelles à Gand par Alost. . . . .	15
La Grande Compagnie du Luxembourg. . . . .	15
Le chemin de fer d'Anvers à Rotterdam. . . . .	15
Le chemin de fer de Turnhout. . . . .	15
Le chemin de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain . . . . .	16
Le chemin de fer de Pepinster à Spa. . . . .	16
Le chemin de fer du Centre. . . . .	16
Le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes. . . . .	16
Le chemin de fer de jonction de l'Est. . . . .	16
Le chemin de fer de l'Est Belge. . . . .	17
Le chemin de fer de Chimay. . . . .	17
Le chemin de fer de Hainaut-Flandres. . . . .	17
Le chemin de fer de Landen à Aix-la-Chapelle par Maastricht. . . . .	18
Le chemin de fer d'Eeklo à Gand. . . . .	18
Le chemin de fer d'Eeklo à Bruges. . . . .	18
Le chemin de fer de Liège à Maastricht. . . . .	18
Le chemin de fer du Nord de la Belgique. . . . .	18
Le chemin de fer de Blankenberghe à Bruges. . . . .	18
Le chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai . . . . .	19
Le chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand. . . . .	19
Le chemin de fer de Tongres à Bilsen. . . . .	19
Le chemin de fer de Tournai à Lille . . . . .	19
Le chemin de fer de Mariembourg vers Dinant. . . . .	19
Le Nord-Belge. . . . .	19
<b>6. Les nouvelles sections mises en service de 1846 à 1926.</b> . . . . .	21
<b>7. Les résultats d'exploitation des réseaux au cours des 25 premières années.</b> . . . .	23
<b>8. Résultats d'exploitation au cours de l'année 1861.</b> . . . . .	37
<b>Bibliographie.</b> . . . . .	39

## INTRODUCTION

Les services de roulage qui florissaient au début du XIX<sup>e</sup> siècle déclinèrent en raison de l'établissement d'un réseau ferroviaire dans notre pays.

Le présent exposé a pour objet de décrire le développement progressif d'un réseau de chemin de fer extraordinairement dense.

L'Etat belge créa et développa en un premier temps un réseau primaire reliant les grands centres urbains du pays. L'industrie privée prit la relève vers 1845 et créa une véritable toile d'araignée de chemins de fer concédés.

Ensuite, ce fut le reflux et les compagnies privées cédèrent leurs réseaux jugés non rentables à l'Etat. Le matériel roulant de ces sociétés fut incorporé dans le parc de wagons et voitures de l'Etat belge.

Le lecteur comprendra de ce fait l'origine de la diversité des types de voitures et de wagons qui composaient le matériel roulant du réseau de l'Etat belge. Dans cette optique, le présent exposé n'a pas la prétention d'être exhaustif.

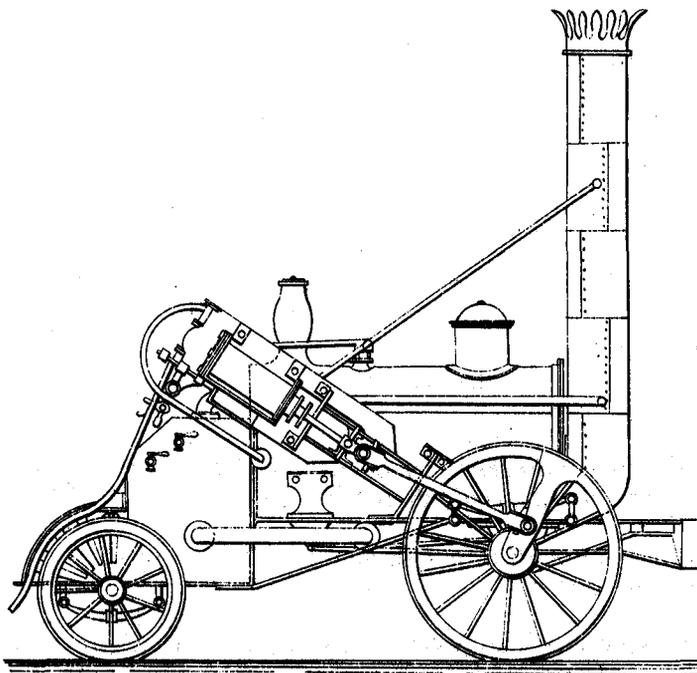


Fig. 3 — *La fusée de Stephenson.* — C'est la machine qui fut victorieuse dans le célèbre concours de 1829 à *Rainhill*; et l'on peut dire que c'est de là que date l'ère moderne de la locomotive. En effet, à part l'énorme inclinaison de ses cylindres résultant de ce qu'on voulait mettre le mécanisme à portée du mécanicien et la machine aussi près que possible du réservoir de vapeur, on reconnaît aisément qu'elle présentait, réunis déjà, les caractères essentiels qui se sont maintenus pendant de nombreuses années: la chaudière tubulaire de Marc Séguin; le foyer entouré d'eau; le tirage par le jet de vapeur de décharge, invention de Stephenson, puis de Pelletan, que le premier avait abandonnée et qu'il reprit heureusement la veille même du concours; enfin la simple adhérence des roues sur le rail de l'efficacité de laquelle on doutait encore beaucoup.

Voici les dimensions principales de cette machine historique, conservée au musée des sciences à Londres :

Chaudière . . . . .	{	Diamètre . . . . .	m.	1,010
		Longueur . . . . .	"	1,830
		Longueur . . . . .	"	0,910
Foyer . . . . .	{	Largeur . . . . .	"	0,610
		Hauteur . . . . .	"	0,910
		Surface de grille . . . . .	m <sup>2</sup>	0,560
		Surface de chauffe . . . . .	{	
		Du foyer . . . . .	m <sup>2</sup>	1,86
		Des 25 tubes de 76 mm de diam. . . . .	"	10,94
		Totale . . . . .	"	12,80
Diamètre des cylindres . . . . .			m.	0,210
Course des pistons . . . . .			"	0,410
Diamètre des roues . . . . .			"	1,420
Poids total en marche . . . . .			kg.	4.300

## 1. — LA NAISSANCE DU CHEMIN DE FER.

A la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle apparaît en France la voiture à vapeur inventée par Cugnot en 1769, dénommée le fardier de Cugnot.

De l'autre côté de la Manche, trois autres machines à vapeur virent le jour quelque trente ans plus tard, notamment en 1798. Leurs pères en étaient les cousins Richard Trevithick et Andrew Viviom.

Georges Stephenson fut le premier grand constructeur de la locomotive à vapeur ; il apporta également à leur construction de nombreux perfectionnements.

A son nom s'associe volontiers celui de la "Rocket", donné à une machine qu'il présenta ultérieurement d'ailleurs à un concours de locomotives à Rainhill le 8 octobre 1829.

Cet engin était équipé d'une suspension constituée par des ressorts à lames forgés par les ateliers Richard Salter de Birmingham.

Ce fut le 27 septembre 1825 que l'on inaugura une ligne de chemin de fer de 20 km de longueur entre Darlington et Stockton-on-Tees, sur laquelle Stephenson fit circuler une de ses machines, la "locomotion", tirant 37 wagons à charbon, bondés de monde. Cette ligne était initialement conçue pour assurer le transport de charbon, mais fut bientôt utilisée pour véhiculer des voyageurs.

## 2. — LE PREMIER CHEMIN DE FER DU CONTINENT.

En Belgique, la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, ayant pour objet l'établissement d'un chemin de fer (1), partant de Malines et se dirigeant sur Verviers par Louvain, Tirlemont et Liège avec embranchements sur Bruxelles, Anvers et Ostende, fut concrétisée par l'inauguration solennelle, le mardi 5 mai 1835 à midi, du premier tronçon de Bruxelles-Allée Verte à Malines.

Voici en quels termes le chroniqueur du Moniteur retrace cet événement mémorable (2) :

*"Hier 5 mai, a eu lieu l'ouverture du chemin de fer. Cette grande fête de l'industrie a été célébrée avec solennité. A 11 heures et demie, les personnes invitées ont pris place dans les voitures qui leur étaient réservées. Une immense population accourue de toutes parts couvrait la plaine et la chaussée de Laeken. Un peu avant midi, S.M. le Roi est arrivé à la station pour assister au départ du convoi. Sa présence a été saluée par les acclamations des nombreux spectateurs. Le Roi est descendu de voiture et s'est approché des remorqueurs, qu'il a longtemps examinés ; il a ensuite traversé l'enceinte pour jurer du coup d'œil qu'offraient les trois files de voitures chargées de joyeux voyageurs ; ses traits exprimaient la plus vive satisfaction. Bientôt, une salve d'artillerie annonce le départ et la Flèche, locomotive remorquant sept wagons pavoisés aux couleurs nationales et portant les principaux fonctionnaires des différentes administrations, des officiers*

(1) La première ligne établie en Belgique fut un chemin de fer industriel reliant à St-Ghislain le charbonnage du Grand Hornu à Hornu, au canal de Mons à Condé.

Commencée en avril 1829, elle fut inaugurée en mai 1830 et terminée en février 1831. La voie, de 1850 mètres de longueur était formée de poutrelles en fer, posées à plat, sur lesquelles les chariots étaient traînés par des chevaux ; elle provoqua un vif émoi parmi la population ouvrière.

Un second chemin de fer industriel, de 3700 mètres, reliant également au canal de Mons à Condé mais à Jemappes les charbonnages du Haut et du Bas Flénu, fut concédé en avril 1833. Il fut inauguré en mars 1837 et démolit en 1869 lorsque le charbonnage jugea plus avantageux de se servir du réseau de l'Etat.

(2) Moniteur du 6 mai 1835.

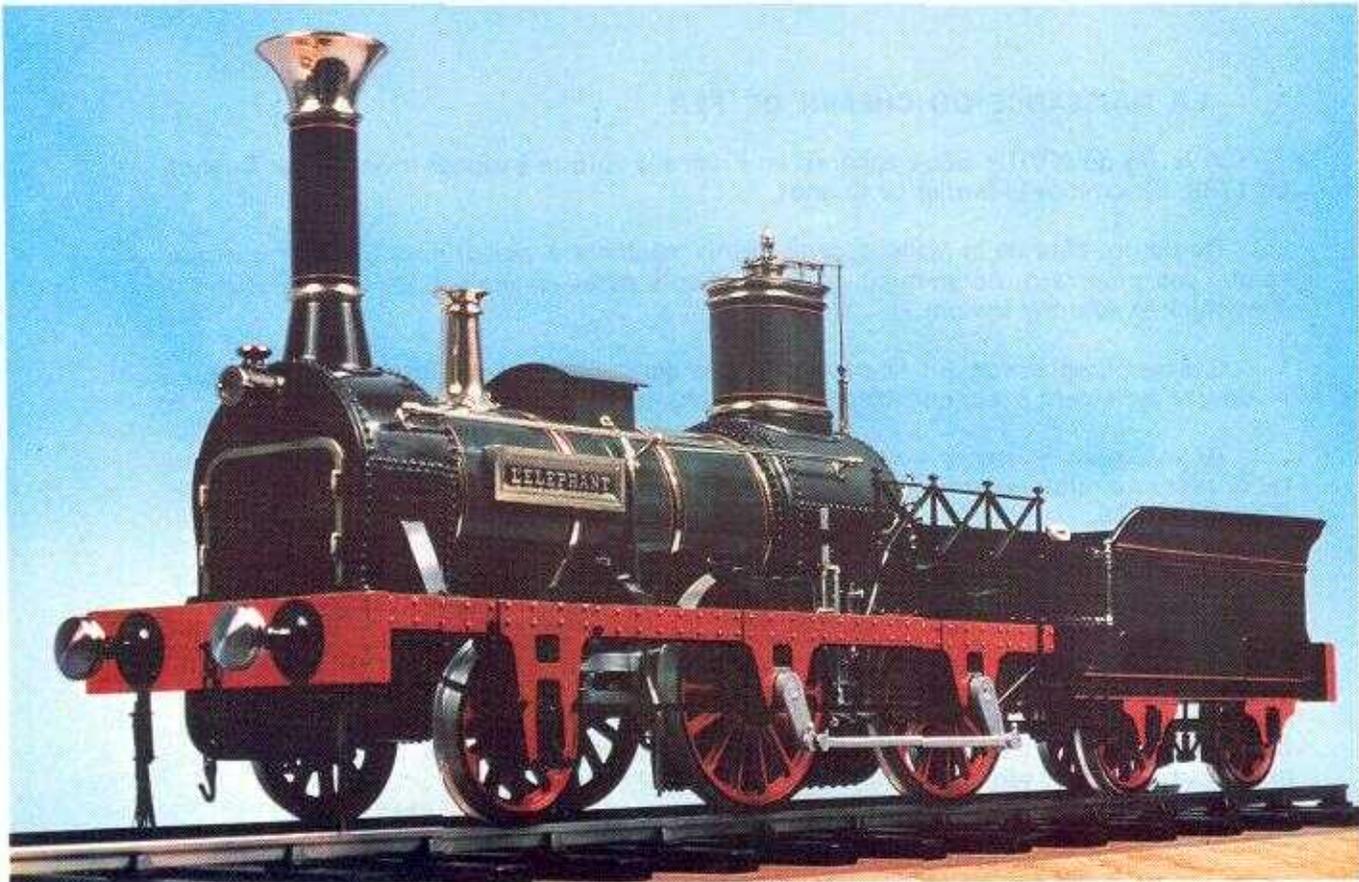


Fig. 4 — La locomotive "l'Éléphant", construite en Angleterre en 1835 par Tayleur, un sous-traitant de Stephenson, était essentiellement réservée au service à marchandises. Il s'agit d'une des cinq premières machines fournies au chemin de fer de Bruxelles à Malines par G. Stephenson. A l'origine cette machine avait deux essieux accouplés et un essieu porteur arrière. C'est elle, qui pilotée par Simons ramena le convoi de 7 + 7 + 16 = 30 voitures de Malines à Bruxelles après le trajet inaugural du 5-5-1835. Elle dut l'abandonner brièvement près de Vilvorde pour prendre l'eau, la consommation d'eau ayant été telle que la contenance du tender avait été épuisée. Cette machine fut la première à être mise hors service en 1847 et fut reconstruite à l'Arsenal de Malines en 1852.

Les caractéristiques de la machine d'origine étaient les suivantes :

Cylindre	Diamètre	mm	356
	Course	"	558
Diamètre des roues	Motrice	m	1,524
	Porteuses	"	0,970
Chaudière	Diamètre intérieur moyen	m	1,040
	Hauteur de l'axe au-dessus du rail	"	1,750
Tubes à fumées	Longueur	m	2,925
	Diamètre	mm	39/43
	Nombre		137
Grille	Longueur	m	1,060
	Largeur	"	1,030
	Surface	m <sup>2</sup>	1,0918
Surface de chauffe	Foyer	m <sup>2</sup>	5,3620
	Tubes	"	56,4060
	Totale	"	61,7680
Poids en charge	1 <sup>er</sup> essieu	kg	5.000
	2 <sup>e</sup> essieu	kg	7.500
	3 <sup>e</sup> essieu	kg	7.500
Poids total en ordre de marche		kg	20.000
Empattement total		m	3,970
Longueur entre tampons		m	11,020
Effort théorique de traction en admission directe		kg	2,976
Capacité d'eau du tender		m <sup>3</sup>	4
Frein			à main

(Maquette De Mijpaal).

supérieurs de l'armée, des magistrats, des ingénieurs et un grand nombre de dames parées d'élégantes toilettes, ouvre la marche et part avec rapidité. Le Stephenson, remorquant également trois berlines couvertes (1) et quatre chars-à-bancs (2) dans lesquels sont placés les membres des deux chambres, les ministres et le corps diplomatique, ne tarda pas à les suivre. L'Eléphant, remorqueur d'une grande puissance, part le dernier et traîne après lui seize chars, dont neuf décorés de bannières aux armes des provinces. Partout sur le passage de ces rapides voitures se pressait une foule immense, curieuse de contempler un spectacle si nouveau et si étrange. L'étonnement et la joie se peignaient sur toutes les figures. Les deux côtés du railway de Bruxelles à Malines étaient couverts de spectateurs qui battaient des mains et faisaient retentir l'air de leurs acclamations. Le cortège a mis 50 minutes à parcourir ce premier trajet. Arrivés devant Malines, les voyageurs se sont réunis autour de la colonne milliaire, dont la base était disposée pour recevoir la médaille d'inauguration, des pièces de monnaies de 40, 20, 5, 2 et 1 fr., de 1/2 et 1/4 de franc, de 10 et 1 centimes, au millésime de 1835 et le procès-verbal de la cérémonie. Monsieur le Ministre de l'Intérieur, placé au centre de l'assemblée a ensuite prononcé le discours d'inauguration".

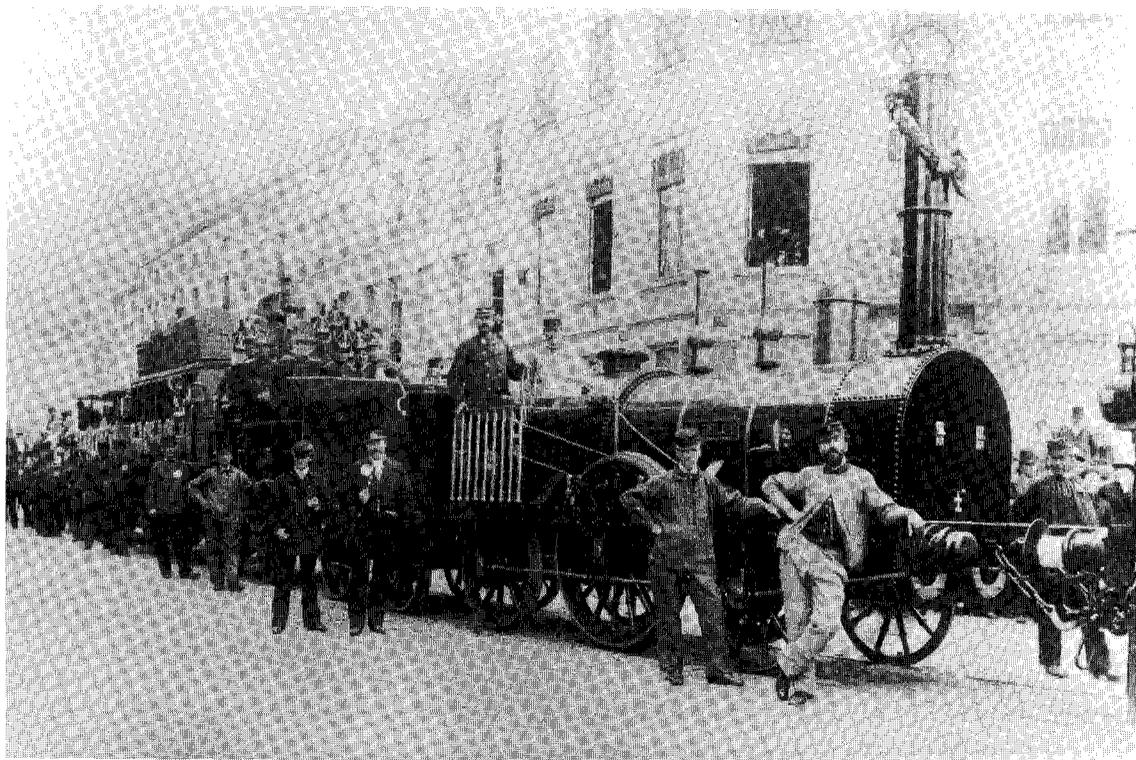


Fig. 5 — Fac-similé de la première locomotive à vapeur construite en Belgique par les ateliers John Cockerill à Seraing et mise en service le 30 décembre 1835 par les chemins de fer de l'état belge. Cortège historique des moyens de transport du cinquantenaire des chemins de fer belges (1835-1885). Musée du chemin de fer de la gare du Nord.

(1) Les berlines proviennent de Manchester.

(2) Les chars-à-bancs ont été construits par les ateliers de Pierre Pauwels.

### 3. — LES DEBUTS DU CHEMIN DE FER DANS LES AUTRES PAYS EUROPEENS.

C'est dans la région de St-Etienne que les chemins de fer sont apparus en France. Trois lignes y furent créées presque simultanément.

La ligne de St-Etienne à Andrizieux fut ouverte vers la fin de mai 1827. La traction fut assurée par des chevaux jusqu'en 1844.

La ligne de chemin de fer de St-Etienne à Lyon fut réalisée par la société Seguin Frères, et fonctionnait par gravité.

La deuxième division du chemin de fer de Givors à Rive-de-Gier a été terminée et livrée au public le 25 juin 1830, avec cent wagons qui, tous les jours, faisaient un voyage. Le premier tronçon de Lyon à Givors a été livré au public le 3 avril 1832, tandis que le troisième tronçon de Rive-de-Gier à St-Etienne a été livré au public pour le transport des voyageurs seulement le 18 octobre 1832.

Le troisième chemin de fer fut établi entre Andrizieux et Roanne pour prolonger la première ligne jusqu'au point navigable de la Loire. Dès 1833, deux locomotives anglaises, outre les chevaux, assuraient le trafic. Enfin, le tronçon Paris — St-Germain a été ouvert le 26 août 1837.

Le 7 décembre 1835, soit sept mois après la Belgique, l'Allemagne inaugurait son premier chemin de fer. Etabli en Bavière entre Nuremberg et Furth, il fut ouvert par la locomotive "Adler" fournie par Stephenson; la ligne avait été réalisée en huit mois par Paul von Denis. Le 29 octobre 1838, on inaugura la ligne Berlin-Potsdam. En 1839, Leipzig fut relié à Dresde. En 1842, la ligne Cologne — Aix-la-Chapelle rejoignait la Belgique.

La Russie fut bientôt intéressée par le nouveau moyen de transport. Le 30 octobre 1837 eut lieu l'ouverture de la ligne de Leningrad (Saint-Petersbourg du temps des tsars) à Pavlosk. La ligne Leningrad — Moscou, longue de 600 km, fut inaugurée le 7 mai 1847.

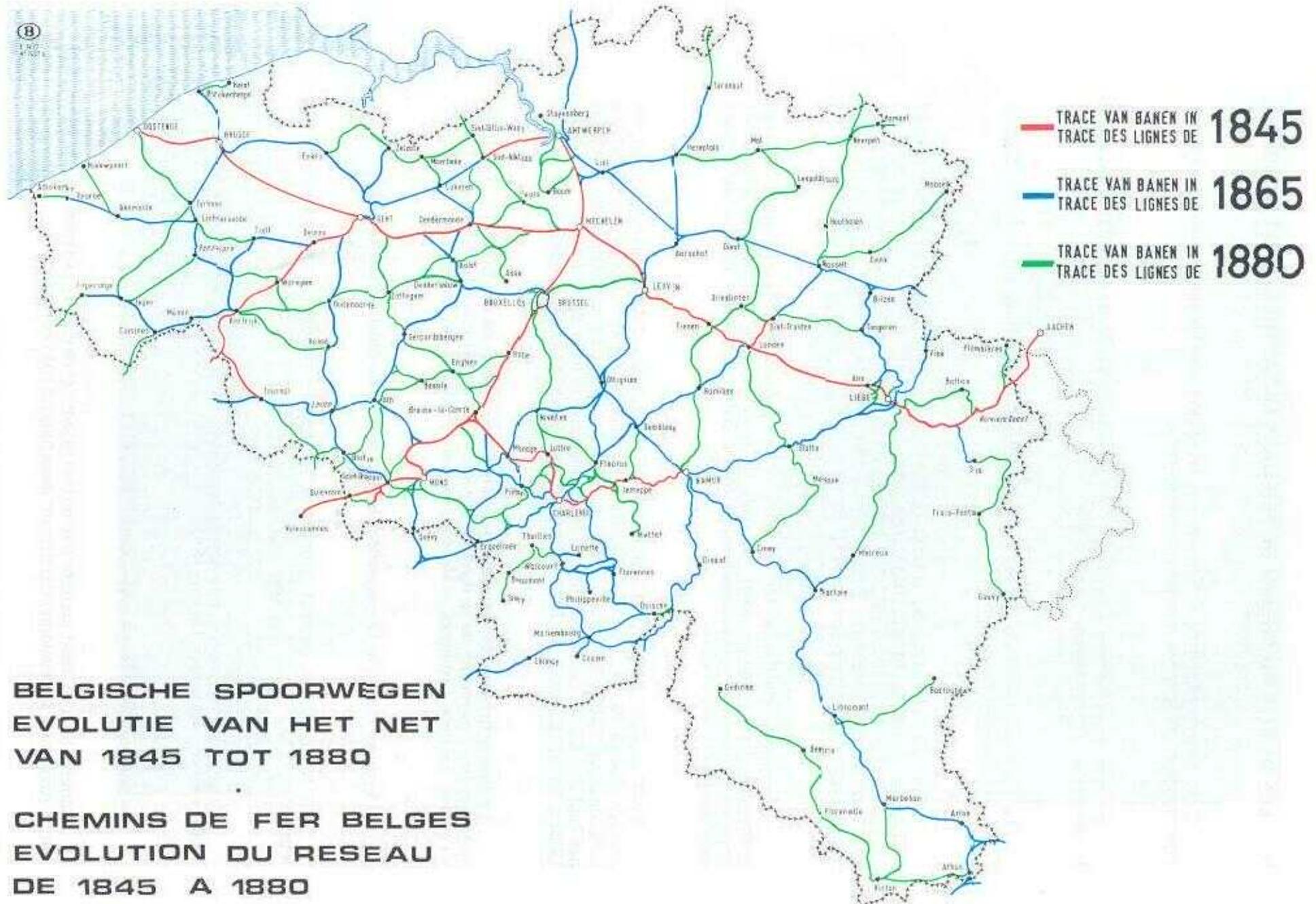
L'Autriche ouvrit, le 17 novembre 1837, la section de Florisdorf à Wagram.

En Hollande, le premier tronçon Amsterdam — Haarlem a été ouvert le 20 septembre 1839.

L'Italie vit son premier chemin de fer réalisé entre Naples et Portici le 4 octobre 1839 et Milan — Monza le 18 août 1840.

La première ligne Suisse réunit Zurich à Bâle le 9 août 1847.

Comme on s'en rend compte par le bref aperçu ci-dessus, la technique ferroviaire née en Angleterre se développa rapidement dans tous les pays européens.



**BELGISCHE SPOORWEGEN**  
**EVOLUTIE VAN HET NET**  
**VAN 1845 TOT 1880**

**CHEMINS DE FER BELGES**  
**EVOLUTION DU RESEAU**  
**DE 1845 A 1880**

#### 4. – LA CROISSANCE DU RESEAU FERROVIAIRE EN BELGIQUE, DE 1835 A 1845.

Les dates d'inauguration des divers tronçons du chemin de fer de l'Etat belge s'échelonnèrent comme suit :

– Loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 décrétant la construction des premiers tronçons du chemin de fer :

Date de l'inauguration	Section	Ligne	Longueur partielle (1)	Longueur totale
5 mai 1835	Bruxelles – Malines	Etat Nord	20,300	20,300
3 mai 1836	Malines – Anvers	" "	23,500	43,800
2 janvier 1837	Malines – Termonde	Etat Ouest	26,700	70,500

– Loi du 26 mai 1837 décrétant l'extension du réseau (lignes de Gand à la frontière française et à Tournai par Courtrai ; lignes de Namur et du Luxembourg).

Date de l'inauguration (2)	Section	Ligne	Longueur partielle	Longueur totale
10 septembre 1837	Malines – Louvain	Etat Est	23,750	
15 septembre 1837	Termonde – Wetteren	Etat Ouest	15,541	
22 septembre 1837	Louvain – Tirlemont	Etat Est	17,750	
28 septembre 1837	Wetteren – Gand	Etat Ouest	13,999	141,540
2 avril 1838	Tirlemont – Ans	Etat Est	46,100	
12 août 1838	Gand – Bruges	Etat Ouest	44,500	
28 août 1838	Bruges – Ostende	Etat Ouest	23,500	255,640
25 août 1839	Gand – Deinze	Etat Ouest	17,275 (3)	
22 septembre 1839	Deinze – Courtrai	Etat Ouest	26,385	
6 octobre 1839	Landen – St-Trond	Etat Ouest	10,220	309,520
18 mai 1840	Bruxelles – Tubize	Etat Midi	19,510	
15 août 1840	Embranch. Anvers-Willemdok		2,290	331,320
28 août 1841	Embranchement de Bruxelles	Etat Midi	4,689	
31 octobre 1841	Tubize – Jurbise	Etat Midi	29,875	
19 décembre 1841	Jurbise – Mons	Etat Midi	11,741	377,625
1 <sup>er</sup> mai 1842	Ans – Liège	Etat Est	6,610	
7 août 1842	Mons – Quiévrain	Etat Midi	18,659	
24 octobre 1842	Courtrai – Tournai	Etat Ouest	31,199	
6 novembre 1842	Mouscron – Frontière	Etat Ouest	2,998	
14 novembre 1842	Quiévrain – Frontière	Etat Ouest	0,886	
26 décembre 1842	Braine-le-Comte – Manage	Etat Midi	14,000	452,977
2 juillet 1843	Liège – Chaudfontaine	Etat Est	7,433	
18 juillet 1843	Chaudfontaine – Verviers	Etat Est	17,746	
30 juillet 1843	Manage – Namur	Etat Midi	79,781	
15 octobre 1843	Verviers – Frontière	Etat Est	14,401	572,338
3 novembre 1844	Anvers – St-Nicolas	Anvers – Gand	32,000	604,338

Le réseau de 1845 est représenté en rouge sur la figure 8.

#### 5. – L'ERE DES CONCESSIONS OCTROYEES A L'INDUSTRIE PRIVEE.

PERIODE de 1845 à 1860 (4).

L'année 1845 marque un tournant dans la politique des chemins de fer belges (5). C'est le début d'une période qui durera jusqu'en 1870, où le réseau national se complète par de nombreuses concessions octroyées à l'industrie privée.

(1) Les longueurs des sections entre 1835 et 1838 sont reprises au rapport présenté en date du 26.11.1838 par le ministre des Travaux Publics à la Chambre.

(2) Les dates mentionnées peuvent légèrement varier d'après les sources. Celles citées ont été puisées dans l'ouvrage de A. De Laveleye.

(3) Annuaire spécial des chemins de fer belges. (Période de 1835-1865 inclus).  
Par Félix Loisel.

(4) Le chemin de fer et le Parlement (1835/1860) par Joseph Pauly.

(5) Développement du réseau des chemins de fer belges de 1835 à 1880 dressé par H. Van Moorsel, chef de division au chemin de fer Grand Central Belge, à l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire de l'indépendance nationale.

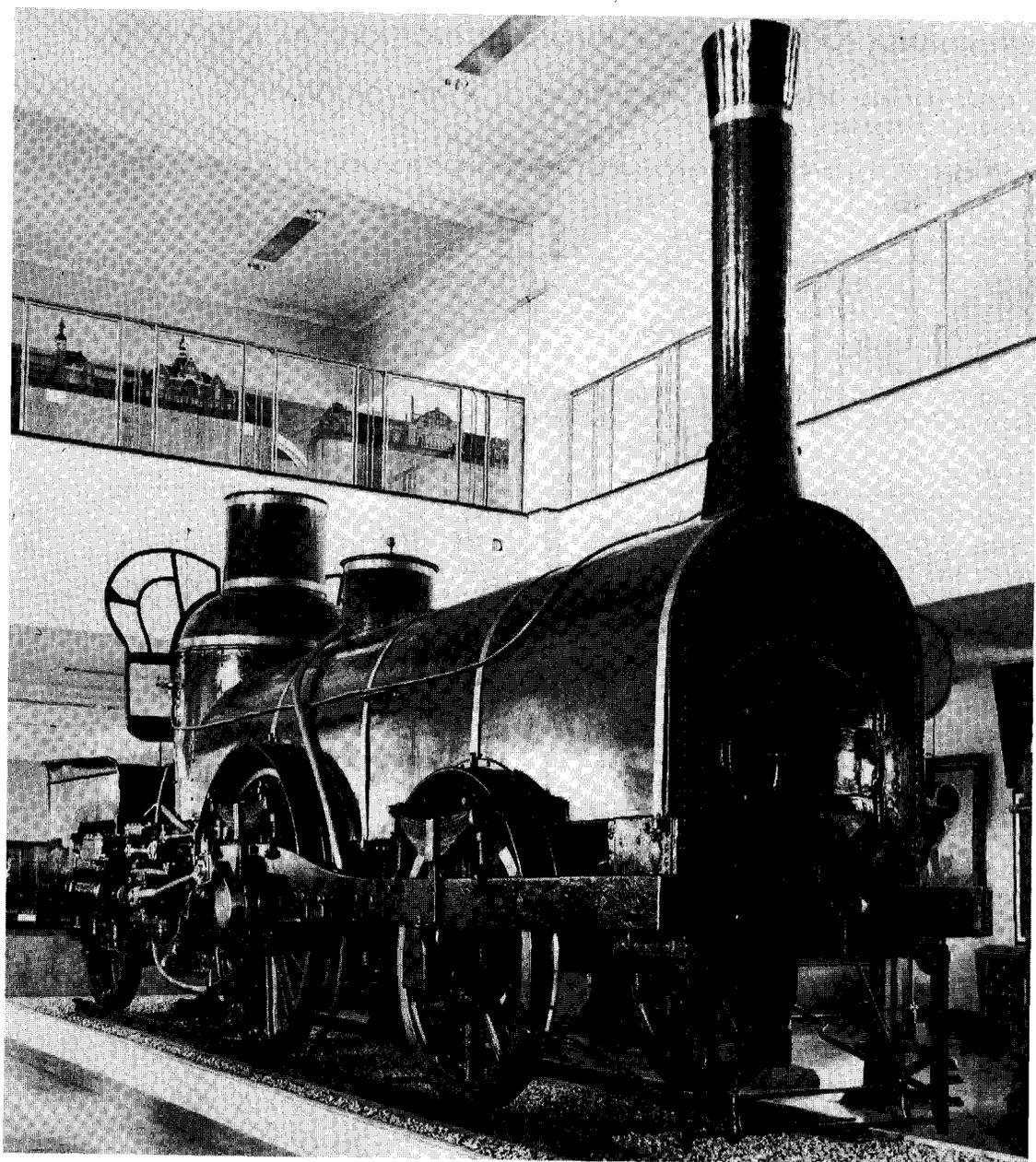


Fig. 9 — La locomotive tender "Pays de Waas" exposée au Musée du Chemin de fer de la gare du Nord.

Les neuf premières locomotives de ce type ont été construites entre 1842 et 1844 dans les ateliers de l'ingénieur De Ridder.

Le système de distribution qu'il mit au point permettait de circuler soit sous pression réduite, soit sous pleine pression.

La locomotive était équipée de trois trains de roues.

Les roues motrices, d'un diamètre de 1,50 m se trouvent entre les essieux porteurs.

Le combustible était transporté par la locomotive, ce qui fait qu'il s'agit de la première locomotive tender.

Le gouvernement a terminé son programme en 1845. Le réseau primitif est représenté en rouge sur la carte (fig. 8).

De 1845 à 1870 l'Etat ne construira plus que 24 km de chemins de fer. Les 2545 km qui, au cours de cette période, viendront compléter le réseau initial seront l'œuvre de l'initiative privée.

Dès 1845, l'ardeur des solliciteurs de concessions est extrême. Ceux-ci sont soutenus par des capitalistes anglais, tout au moins jusqu'en 1848-1851. Une ère de travaux importants s'ouvre pour la Belgique.

Faisons le point en matière de concessions en résumant les éléments énumérés par A. De Laveleye dans son "Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges".

A partir de 1842 les concessions suivantes ont été octroyées :

### **Le chemin de fer d'Anvers à Gand.**

L'ingénieur en chef Deridder, cheville ouvrière du chemin de fer de l'Etat belge donna sa démission et créa un chemin de fer à son compte.

Il obtint, le 26 novembre 1842 la concession du chemin de fer du pays de Waas. Ce chemin de fer à voie étroite (1,151 m) était équipé de rails Vignole pesant 22 kg par mètre courant (porté ultérieurement à 24 kg).

Les roues des voitures à voyageurs avaient un diamètre de 1,10 m. Le centre de gravité de celles-ci avait été ramené aussi bas que possible. La hauteur entre les rails et les planchers des voitures et wagons était de 0,80 m. Le peu de hauteur de ces voitures avait pour avantage d'en augmenter la stabilité et d'en faciliter le chargement et le déchargement.

Les tendeurs et chaînes d'attelage étaient constitués par une simple barre en fer. Les butoirs de toutes les voitures et wagons avaient été supprimés, chaque voiture portant un ressort servant à la fois de ressort de choc et de traction.

En 1862, le matériel roulant de la compagnie se composait de 9 locomotives (toutes de même modèle) dont la plus ancienne a été mise en service en 1842; 32 voitures à voyageurs et 67 wagons à marchandises, bétail, etc...

### **Le chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse.**

La concession fut octroyée à MM. Richards et Fearon à la date du 27 mars 1845. La partie française, d'environ 2 km de longueur fut octroyée par ordonnance royale en date du 8 mars 1845.

La longueur du tronç principal, qui a son point de départ à Marchienne-au-Pont et aboutit en France à Vireux-sur-Meuse, était de 65 km; le surplus du réseau se composait d'embranchements allant vers les minières et les usines, à savoir :

un tronçon de Berzée à Laneffe,

une section partant de Walcourt et bifurquant vers Morialmé, Florennes et Philippeville et enfin

un dernier embranchement de Mariembourg à Couvin.

Le 28 avril 1862 le réseau Sambre et Meuse fut rattaché au réseau des Ardennes par la jonction de Vireux.

La grande quantité de produits pondéreux qui circulaient sur cette ligne exigea un matériel considérable qui était composé, au 1<sup>er</sup> janvier 1862 de :

24 locomotives,  
17 voitures à voyageurs,  
838 wagons à marchandises.

### **Le chemin de fer de la Flandre Occidentale.**

La concession primitive, telle qu'elle résultait de la loi du 18 mai 1845 comprenait un chemin de fer ayant un développement de 121 km et reliait Bruges à Courtrai, Ypres et Poperinge par Thourout, Roulers et Menin avec embranchements sur Tielt et sur Dixmude et de Tielt sur Aalter ou Deinze.

Le tronçon Tielt – Deinze ne fut inauguré que le 31 juillet 1855.

### **Le chemin de fer de Charleroi à la frontière de France (Erquelinnes).**

Les actes relatifs à cette ligne de 26,5 km de long sont très nombreux et s'étendent de mai 1845 au 29 août 1857.

### **Les chemins de fer de Namur à Liège, Mons à Manage et Namur à Dinant.**

La convention provisoire conclue entre le ministre des travaux publics et les concessionnaires anglais date du 19 juin 1845.

Le chemin de fer de Namur à Liège se compose d'une ligne principale qui part à Namur de la station de l'Etat et se termine à la station de Longdoz à Liège. Un embranchement se détache de la ligne principale à la station de Flémalle et va rejoindre le chemin de fer de l'Etat près de Liège, pour être desservi par la station des Guillemins appartenant à l'Etat. La ligne principale qui fait partie de la grande artère directe de Paris à Cologne a 60 km et l'embranchement 13 km.

Le chemin de fer est à double voie sur toute son étendue; la plupart des nombreux établissements industriels, voisins de la ligne, ont été raccordés à leurs frais au chemin de fer.

La ligne de Mons à Manage s'étend sur 25 km. Un embranchement se détache du tronc principal à la station de La Louvière et se termine au viaduc de Bascoup; il a 8,5 km de longueur.

À ce chemin de fer à double voie sont reliés les riches charbonnages du Centre: Mariemont, l'Olive, Bois-du-Luc, Strépy.

### **Les chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.**

Les concessions remontent à 1845 et avaient pour objet de relier Hasselt, chef-lieu de la province de Limbourg au réseau national. Un premier tronçon de 10 km de long partant de Landen s'arrêtait à St-Trond et fut ensuite prolongé jusqu'à Hasselt en date du 3 décembre 1847.

Le chemin de fer réunissant Tournai à Jurbise en passant par Ath fut conçu par M. Desart ingénieur des Ponts et Chaussées et accordé en concession par la loi du 16 mai 1845.

## **Les chemins de fer de Dendre et Waes et de Bruxelles à Gand par Alost.**

La loi du 12 juin 1845 approuvait la convention des 16 et 20 juin 1845 concédant à MM. d'Harcourt, Hooricks et Carolus un chemin de fer d'Ath vers Termonde et Gand à construire en même temps qu'un canal de Jemappes à Alost.

Les concessionnaires s'engageaient à établir sous la surveillance du gouvernement et dans un délai de 5 ans :

- le chemin de fer dit Dendre et Waes dirigé d'Ath à Lokeren par Lessines, Grammont, Ninove, Denderleeuw, Alost, Termonde et Zele soit 74 km ;
- les sections de Bruxelles à Denderleeuw et d'Alost à Wetteren complétant ainsi le chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand par Alost soit 41 km.

## **La Grande Compagnie du Luxembourg.**

MM. Clossmann et consorts achetèrent toutes les actions de l'ancienne société anonyme du Luxembourg et obtinrent la concession d'un chemin de fer dit de Luxembourg, octroyée en vertu de la loi du 18 juin 1846.

Ils créèrent une nouvelle société en date du 10 septembre 1846 dénommée la Grande Compagnie du Luxembourg.

Suite à la difficulté de récolter les fonds nécessaires à la construction de la ligne, l'Etat vint en aide à la Société par la loi du 20 décembre 1851.

La Compagnie devait construire et exploiter :

- la ligne de Bruxelles à Namur y compris les sections de Wavre à Gembloux et de Gembloux à Namur qui, primitivement faisaient partie de la concession octroyée à la Société dite du chemin de fer de Louvain à la Sambre.
- la ligne de Namur à Arlon avec ses embranchements et éventuellement ses extensions vers les frontières de la France et du Grand-Duché de Luxembourg.

## **Le chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.**

Une convention fut signée le 9 juillet 1852 entre les gouvernements belge et hollandais et d'autre part le sieur Gihoul en vue de construire un chemin de fer dont la branche principale s'étend d'Anvers au Hollands-Diep et de Roosendaal à Breda. Des bateaux à vapeur devant desservir Rotterdam par Dordrecht.

## **Le chemin de fer de Turnhout.**

La loi du 25 avril 1853 accorda la concession à MM. Bischoffsheim, Matthyssens et Leysen.

La ligne à simple voie à établir, d'une longueur de 37,373 km, relierait Lierre à Turnhout.

## **Le chemin de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.**

Divers éléments entrent dans la composition de ce réseau :

- le chemin de fer de St-Ghislain, concession introduite par M. Dessigny de Mons le 23 septembre 1835 ;
- le chemin de fer de Mons à Hautmont, concession octroyée par arrêté royal du 15 janvier 1854 pour la partie belge comportant 16 km, et le décret impérial du 19 août 1854 pour la partie française s'étendant sur 10 km.

## **Le chemin de fer de Pepinster à Spa.**

Une concession provisoire en date du 27 novembre 1852 octroya la concession du chemin de fer de Pépinster à Spa à MM. Gihoul et Demanet.

Sa longueur était de 12,119 km.

## **Le chemin de fer du Centre.**

M. le vicomte de l'Epine obtint une concession provisoire en date du 23 mai 1853. Celle-ci fut modifiée le 7 novembre 1857 pour la construction d'un embranchement de Baume à Marchienne-au-Pont par Fontaine-l'Évêque.

Le développement de ce réseau devait finalement être le suivant :

Ligne des Ecaussinnes à Erquelines	36 km
Ligne de Baume à Marchienne-au-Pont	<u>18 km</u>
Ensemble :	54 km

Le 1<sup>er</sup> janvier 1862, seuls les 36 premiers kilomètres étaient réalisés.

## **Le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.**

Le ministre et M. Green signèrent un contrat provisoire le 22 décembre 1855.

La ligne de Lichtervelde à Furnes était à simple voie et avait une longueur de 34 kilomètres.

## **Le chemin de fer de jonction de l'Est.**

Une loi fut votée le 18 juillet 1846 concédant le réseau ci-après :

- un chemin de fer de Manage à Wavre ;
- la faculté de construire des embranchements de la ligne principale vers Luttre, Verrijk et jusqu'au chemin de fer à construire éventuellement de Diest à Hasselt ;
- le droit de préférence pour l'établissement d'un prolongement du chemin de fer de Manage à Wavre jusqu'à la frontière française dans la direction de Chimay.

Ces grands projets donnèrent lieu à la création d'une société sous la dénomination de Société Anonyme de Chemin de fer belge de la jonction de l'Est.

Les 41 km de voies entre Manage et Wavre furent inaugurés entre août 1853 et août 1855.

## **Le chemin de fer de l'Est-Belge.**

Une concession fut accordée par la loi du 21 mai 1845 à M. Tarte pour la création d'un chemin de fer de Louvain à La Sambre.

Une société fut formée portant la dénomination de Société Anonyme du Chemin de fer de Louvain à Jemeppe-sur-Sambre.

Cette société fut dissoute et une nouvelle société fut créée, le 26 mars 1852 sous la dénomination de Société Anonyme des Chemins de fer de Louvain à Charleroi.

Les 74 km de cette ligne furent inaugurés entre février et août 1855.

La concession pour le chemin de fer de Morialmé à Châtelain fut octroyée le 23 juin 1853 à MM. de Dorlodot-Hoyaux et Ferdinand Spitaels.

La ligne avait une longueur de 20 km.

Le chemin de fer de l'Est-Belge est le résultat de la fusion des deux compagnies précitées par un acte passé le 23 mars 1859.

Outre les lignes énumérées ci-dessus, l'Est-Belge passe un contrat pour exploiter, d'une part la ligne de Louvain à Herentals, soit 37 km concédée à la Compagnie du Nord de la Belgique et, d'autre part la section d'Aarschot à Diest soit 17 km que l'Etat construisit.

## **Le chemin de fer de Chimay.**

Ce chemin de fer avait son origine à Mariembourg et s'arrêtait en 1862 à Momignies. Il devait être prolongé en France par Hirson, Vervins, Laon pour aboutir à Soissons.

La concession a été sollicitée et obtenue par M. le prince de Chimay et consorts en vertu de la loi du 28 mai 1856.

La ligne qui avait une longueur de 30 km a été inaugurée en octobre 1858 jusqu'à Chimay et en novembre 1859 elle atteignait Momignies.

## **Le chemin de fer de Hainaut-Flandres.**

La loi du 28 août 1856 concéda un réseau composé de trois branches ayant une origine commune, qui est St-Ghislain et aboutissait l'une à Audenarde, la deuxième à Tournai et la troisième à Ath.

Les concessionnaires firent l'acquisition du chemin de fer d'Audenarde vers Gand pour en faire apport avec les lignes octroyées directement. Cette ligne était un embranchement de la section de l'Etat, de Gand à Courtrai qui prenait son origine à La Pinte.

Les concessionnaires constituèrent en dates des 14 juillet et 29 décembre 1856 une société anonyme sous la dénomination de Compagnie du Chemin de fer Hainaut et Flandres.

Les divers tronçons de 85 km de ligne Audenarde — Gand furent inaugurés de juin 1857 à septembre 1861.

### **Le chemin de fer de Landen à Aix-la-Chapelle par Maastricht.**

L'arrêté du 22 septembre 1853 reconnaissait à la Compagnie du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht le droit d'exploiter :

- le chemin de fer de Landen à Hasselt ;
- le chemin de fer de Hasselt à la frontière de Limbourg vers Maastricht ;
- le gouvernement des Pays-Bas avait accordé la concession depuis la station de Maastricht jusqu'à la frontière belge (autorisation du 21 juillet 1845 du roi des Pays-Bas à la Aaken-Maastrichtsche Spoorwegmaatschappij) ;
- la compagnie (la Aachen – Maastricher – Eisenbahn Gesellschaft) avait reçu du roi de Prusse, dès le 30 janvier 1846 l'autorisation d'exploiter le chemin de fer de Maastricht à Aix-la-Chapelle. Elle exploitait déjà le chemin de fer de Maastricht à Aix-la-Chapelle dont les trois tronçons énumérés ci-dessus forment une extension.

Le réseau s'étendait sur 93 km et les différents tronçons furent inaugurés d'octobre 1839 à octobre 1856.

### **Le chemin de fer d'Eeklo à Gand.**

La concession fut octroyée par l'Etat belge le 26 avril 1858 et le chemin de fer, d'une longueur de 19 km fut inauguré le 1<sup>er</sup> juillet 1861.

### **Le chemin de fer d'Eeklo à Bruges.**

M. Neelemans, le concessionnaire du tronçon d'Eeklo à Gand obtint le 19 décembre 1860 une autorisation pour prolonger la ligne jusque Bruges.

Les travaux pour l'établissement de ce nouveau tronçon de 28 km commencèrent au printemps de 1862.

### **Le chemin de fer de Liège à Maastricht.**

Les lois des 21 mai 1845 et 28 mai 1856 ainsi qu'une convention entre gouvernements belge et néerlandais approuvée le 3 septembre 1856 autorisent la construction d'une ligne partant de Liège-Longdoz et aboutissant à Maastricht.

La longueur du chemin de fer était de 30 km et il fut inauguré le 10 novembre 1861.

### **Le chemin de fer du Nord de la Belgique.**

La Société Anonyme des Chemins de fer du Nord de la Belgique, constituée le 17 juin 1861 avait pour but d'établir des chemins de fer dans le nord de la Belgique et en Hollande et en premier lieu celui de Louvain à Herentals.

La société précitée construira la ligne. Celle-ci sera exploitée par la Société de l'Est-Belge et la recette brute sera partagée entre les deux sociétés suivant une clef de répartition préétablie.

### **Le chemin de fer de Blankenberge à Bruges.**

La concession de la ligne, d'une longueur de 13 km fut octroyée le 21 décembre 1861.

### **Le chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai.**

La concession a été votée par le législateur le 28 mai 1858. En 1862 les travaux n'avaient pas encore débuté.

### **Le chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.**

Une convention provisoire fut passée le 9 mars 1861 avec l'Etat belge stipulant que la ligne devait être construite en quatre ans.

### **Le chemin de fer de Tongres à Bilsen.**

La concession de la ligne, d'une longueur de 13 km fut octroyée le 16 juillet 1860 à MM. F. De Bruyne, E. Delwart et L. Houtain.

### **Le chemin de fer de Tournai à Lille.**

La concession sur le territoire belge date du 2 juin 1861. Celle sur le territoire français ne fut obtenue qu'au début de l'année 1862.

### **Le chemin de fer de Mariembourg vers Dinant.**

La loi du 2 juin 1861 autorisa le ministre des Travaux Publics à concéder une voie ferrée qui réunirait directement Mariembourg à la Meuse vers Dinant.

### **Le Nord-Belge.**

C'est le nom de convention donné à quelques lignes situées en Belgique et exploitées par la Compagnie Française du Nord. Les lignes qui se trouvent dans ces conditions sont au nombre de quatre, à savoir :

- Namur — Liège ;
- Charleroi — Erquelines ;
- Mons — Hautmont ;
- Namur — Givet.

Ainsi, la compagnie exploite un service direct de Paris à Cologne se composant comme suit :

- une ligne française allant de Paris à Erquelines ;
- la ligne belge d'Erquelines à Charleroi ;
- de Charleroi à Namur le service emprunte la ligne de l'Etat belge ;
- de Namur à Liège l'exploitation se fait par la Compagnie du Nord ;
- de Liège à Welkenraedt ce service emprunte de nouveau une section des lignes de l'Etat belge ;
- de Welkenraedt à Cologne, le chemin de fer Rhénan complète la ligne reliant les rives de la Seine aux bords du Rhin.

Les convois parcouraient les 494 km en douze heures.

En 1862, le Nord Belge exploitait 167 km de lignes, auxquelles il faut ajouter les 60 km de la ligne de Namur à Givet terminés en 1862.

## 6. — LES NOUVELLES SECTIONS MISES EN SERVICE DE 1846 A 1926.

Le développement du réseau se poursuit comme suit :

Date de l'inauguration (1)	Section	Réseau	Longueur (km)
4 octobre 1846	Bruges — Thourout	Flandre-Occidentale	18
28 février 1847	Thourout — Lichtervelde	" "	4
31 mars 1847	Lichtervelde — Roulers	" "	9
1 <sup>er</sup> mai 1847	Roulers — Iseghem	" "	7
28 mai 1847	Iseghem — Ingelmunster	" "	3
14 juillet 1847	Ingelmunster — Courtrai	" "	11
9 août 1847	St-Nicolas — Gand	Anvers — Gand	18
20 septembre 1847	Jurbise — Maffles	Tournai — Tubize	13
30 octobre 1847	Maffles — Tournai	" "	35
3 décembre 1847	St-Trond — Hasselt	Tournai — Tubize & Landen — Hasselt	18
20 janvier 1848	Manage — Bracquegnies	Mons à Manage	11
20 janvier 1848	La Louvière — Bascoup	Mons à Manage	8
27 novembre 1848	Charleroi — Lanefte	Entre-Sambre et Meuse	41
1 <sup>er</sup> juin 1849	Bracquegnies — Nimy	Mons à Manage	12
20 octobre 1849	Nimy — Mons	Mons à Manage	3
18 novembre 1850	Bouge — Val-Benoît	Namur — Liège	58
15 avril 1851	Flémalle — Ougrée	" "	7
12 mai 1851	Bouge — Namur	" "	1
19 mai 1851	Val-Benoît — Liège	" "	2
20 juin 1851	Ougrée — Angleur	" "	4
25 août 1851	Angleur — Liège	" "	2
8 octobre 1852	Walcourt — Silenrieux	Entre-Sambre et Meuse	4
6 novembre 1852	Charleroi — Frontière	Charleroi — Erquelines	29
14 janvier 1853	Courtrai — Wervicq	Flandre-Occidentale	17
9 juin 1853	Alost — Termonde	Dendre et Waes	12
18 juin 1853	Wervicq — Comines	Flandre-Occidentale	4
7 août 1853	Manage — Nivelles	Manage — Wavre	14
15 décembre 1853	Silenrieux — Cerfontaine	Entre-Sambre et Meuse	14
18 mars 1854	Comines — Ypres	Flandre-Occidentale	13
20 mars 1854	Ypres — Poperinge	" "	10
8 juin 1854	Cerfontaine — Frontière	Entre-Sambre et Meuse	33
21 juin 1854	Anvers — Frontière	Anvers — Rotterdam	29
7 juillet 1854	St-Lambert — Florennes	Entre-Sambre et Meuse	8
12 août 1854	Bruxelles — La Hulpe	Luxembourg	15
21 octobre 1854	Pepinster — Theux	Pepinster — Spa	5
7 novembre 1854	Theux — La Reid	" "	3
14 novembre 1854	Froidmont — Philippeville	Entre-Sambre et Meuse	5
30 novembre 1854	Ingelmunster — Tielt	Flandre-Occidentale	11
2 décembre 1854	Nivelles — Genappe	Manage à Wavre	9
12 février 1855	Louvain — Wavre	Charleroi — Louvain	23
17 février 1855	La Reid — Spa	Pepinster — Spa	4
7 avril 1855	Alost — Grammont	Dendre — Waes	18
19 avril 1855	Lierre — Turnhout	Lierre — Turnhout	37
19 mai 1855	Genappe — Court-St-Etienne	Manage — Wavre	10
9 juin 1855	La Hulpe — Gembloux	Luxembourg	24
14 juin 1855	Morialmé — Châtelineau	Morialmé — Châtelineau	20
4 juillet 1855	Gilly — Jumet	Charleroi — Louvain	8
14 et 23 août 1855	Court-St-Etienne — Wavre	Charleroi — Louvain/ Jonct. Est	8
20 août 1855	Court-St-Etienne — Charleroi	Charleroi — Louvain	34
10 septembre 1855	Gembloux — Rhisnes	Luxembourg	11

(1) Les dates mentionnées peuvent légèrement varier d'après les sources. Celles citées ont été puisées dans l'ouvrage de A. De Laveleye.

Date de l'inauguration	Section	Réseau	Longueur (km)
1 <sup>er</sup> décembre 1855	Grammont – Ath	Dendre – Waes	30
31 décembre 1855	Thielt – Deinze	Flandre-Occidentale	14
13 février 1856	Termonde – Lokeren	Dendre – Waes	14
14 avril 1856	Rhisnes – Namur	Luxembourg	6
1 <sup>er</sup> mai 1856	Bruxelles – Schellebelle	Dendre – Waes	34
1 <sup>er</sup> octobre 1856	Hasselt – Frontière	Aix-la-Chapelle – Maestricht	23
23 octobre 1856	Raccordement entre les stations du Luxembourg et de l'Etat	Luxembourg	6
1 <sup>er</sup> février 1857	Kontich (Est) – Lier	Lierre – Turnhout	5
1 <sup>er</sup> avril 1857	Gand (Sud) – Remise	EB	8
1 <sup>er</sup> avril 1857	Bruges quais	Raccordement industriel	3
28 juin 1857	Audenarde – La Pinte	Hainaut – Flandres	18
2 août 1857	Haine-St-Pierre – Erquelinnes	Centre	23
12 décembre 1857	Mons – Hautmont (France)	Mons – Hautmont	27
11 mai 1858	Lichtervelde – Furnes	Lichtervelde – Furnes	34
15 mai 1858	Namur – Ciney	Luxembourg	28
1 <sup>er</sup> juin 1858	Embranchement Frameries – St-Ghislain formation	Mont – Hautmont	7
15 juillet 1858	Ciney – Grupont	Luxembourg	38
4 août 1858	Dour – Thulin	Mons – Hautmont	3
15 octobre 1858	Mariembourg – Chimay	Chimay	16
27 octobre 1858	Grupont – Arlon	Luxembourg	69
14 juin 1859	Morialmé – Châtelineau	Morialmé – Châtelineau	20
14 septembre 1859	Arlon – Sterpenich	Grand Luxembourg	10
8 novembre 1859	Chimay – Momignies	Chimay	14
17 janvier 1860	Baume – Ecaussinnes	Centre	10
18 juillet 1860	Remise de Termonde	Raccordement industriel	–
15 février 1861	St-Ghislain – Basècles	Hainaut – Flandres	18
21 mai 1861	Basècles – Leuze	Hainaut – Flandres	8
25 juin 1861	Gand – Eeklo	Gand – Eeklo	18
1 <sup>er</sup> septembre 1861	Leuze – Audenarde	Hainaut – Flandres	32
24 novembre 1861	Liège – Maestricht	Liège – Maestricht	30
13 janvier 1862 (1) (2)	Autelbas – Athus	Grande Cie du Luxembourg	10
5 février 1862	Namur – Dinant	Namur – Liège, Namur – Dinant puis Nord-Belge	28
23 juin 1862	Châtelineau – Lodelinsart	Cie de l'Est-Belge	8
23 juin 1862	Morialmé – Givet (frontière)	”	30
16 novembre 1862	Eeklo – Maldegem	Gand – Eeklo – Bruges	10
10 janvier 1863	Athus – Fr. française (Longwy)	Grande Cie du Luxembourg	2
5 février 1863	Dinant – Fr. française (Givet)	Namur – Liège	21
28 février 1863	Louvain – Herentals	Cie du Nord de la Belgique	37
22 juin 1863	Maldegem – Bruges	Gand – Eeklo – Bruges	19
6 août 1863	Bruges – Blankenberge	Cie Bruges – Blankenberge	15
10 novembre 1863	Tongres – Munsterbilzen	Liégeois – Limbourgeois	13
10 mars 1864	Tongres – Nerem – Glons	Liégeois – Limbourgeois	6
30 mars 1864	Mariembourg – Doische	Chemin de fer de Chimay	21
25 juin 1864	Glons – Ans	Liégeois – Limbourgeois	14
6 juillet 1864	Anvers – Aarschot	Cie du Nord de la Belgique	41
1 <sup>er</sup> septembre 1864	Raccordement industriel de Monceau-Fontaine	Chemin de fer industriel	11

(1) Données puisées dans l'ouvrage de M. Van Moorsel.

(2) Le lecteur trouvera un tableau chronologique détaillé des lignes dans l'aide-mémoire ferroviaire n° 1 édité par l'A.S.B.L. du groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire. B.P. 191 B 4000 Liège.

Date de l'inauguration	Section	Réseau	Longueur (km)
7 janvier 1865	Haine-St-Pierre — Marchienne-au-Pont	Chemin de fer du Centre	19
1 <sup>er</sup> février 1865	Aarschot — Diest	Chf. du Nord de la Belgique	17
1 <sup>er</sup> mai 1865	Liers — Liège (Vivegnis)	Liégeois — Limbourgeois	10
1 <sup>er</sup> juin 1865	Raccordement de Monceau-sur-Sambre	Chemin de fer industriel	5
20 juin 1865	Manage — Bascoup	Cie Minière Mariemont — Bascoup	6
1 <sup>er</sup> juillet 1865	Diest — Hasselt	Chf. du Nord de la Belgique	21
17 juillet 1865	Raccordement de La Louvière	Chemin de fer industriel	3
25 juillet 1865	Marloie — Melreux	Grande Cie du Luxembourg	13
5 octobre 1865	Bascoup — Piéton	Cie Minière Mariemont — Bascoup	4
15 octobre 1865	Fleurus — Landen	Chf. de Tamines à Landen	52
1 <sup>er</sup> novembre 1865	Bilzen — Hasselt	Liégeois — Limbourgeois	15
1 <sup>er</sup> décembre 1865	Tournai — Blandain (Fr. française)	Chf. de Bruxelles à Lille	8
20 décembre 1865	Gand — Zelzate	Gand — Terneuzen	22

L'étendue du réseau en 1865 est représentée en bleu sur la carte (fig. 8).

16 janvier 1866	Halle — Ath	Chf. de Bruxelles — Lille et Calais	39
21 février 1866	La Louvière — Bracquognies	EB	5
21 mars 1866	Doische — Hastière	Chemin de fer de Chimay	11
20 juillet 1866	Hasselt — Achel (Fr. néerlandaise)	Liégeois — Limbourgeois	44
1 <sup>er</sup> août 1866	Melreux — Liège (Guillemins)	Grande Cie du Luxembourg	51
15 novembre 1866	Hasselt-quais	Chemin de fer industriel	1
17 décembre 1866	Bruxelles (Nord) — Louvain	EB	30
5 janvier 1867	Braine-le-Comte — Gand	Chf. de Braine-le-Comte à Gand	64
20 février 1867	Spa — Gouvy (Fr. grand-ducale)	EB	54
1 <sup>er</sup> mars 1867	Basècles — Péruwelz	EB	4
25 mars 1867	Lokeren — Zelzate	Chf. de Lokeren aux Pays-Bas	19,5
6 juin 1867	Ramillies — Tirlemont	EB	—
1 <sup>er</sup> octobre 1867	Turnhout — Weelde (Fr. néerlandaise)	Grand Central Belge	9
1 <sup>er</sup> octobre 1868	Ans — Flémalle-Haute (Jemeppe Etat)	Liégeois — Limbourgeois	—
10 janvier 1868	Mons — Hyon-Ciply — Bonne Espérance	Chf. de fer des bassins houillers du Hainaut	19
10 février 1868	Dixmude — Nieuport	EB	16
17 février 1868	Piéton — Leval	Raccordement industriel	14
1 <sup>er</sup> avril 1868	Ostende — Torhout	EB	24
12 avril 1868	Courtrai — Audenarde	EB	25
12 avril 1868	Roulers — Ypres	Flandre Occidentale	23
12 juin 1868	Tamines — Fleurus	EB	9
22 juillet 1868	Blankenberge — Heist	Bruges — Blankenberge	10
14 décembre 1868	Audenarde — Denderleeuw	EB	43
20 décembre 1868	Anzegem — Ingelmunster	EB	27
1 <sup>er</sup> janvier 1869	Piéton — Trazegnies — Courcelles	EB	8

Date de l'inauguration	Section	Réseau	Longueur (km)
1 <sup>er</sup> janvier 1869	Embranchement des fosses n° 1, 3 et 6	Raccordement industriel	
1 <sup>er</sup> avril 1869	Zelzate — Terneuzen	Gand — Terneuzen	16
15 mai 1869	Ramillies — Namur	EB	24
1 <sup>er</sup> juin 1869	Courtrai — Renaix	Chf. de Braine-le-Comte à Tournai	—
1 <sup>er</sup> juin 1869	Embranchement Nord-Charleroi	Raccordement industriel	29
15 août 1869	Nieuport (Ville) — Quais	Raccordement industriel	2
15 novembre 1869	Libramont — Bastogne	Grande Cie du Luxembourg	28
15 novembre 1870	Poperinge (Fr. française) — Hazebrouck	Flandre Occidentale	6
5 février 1870	Furnes — Adinkerke (Fr. française) — Dunkerke	Cie Furnes — Dunkerke	5
15 février 1870	Péruwelz — Tournai	Chf. Hainaut-Flandres	19
1 <sup>er</sup> novembre 1870	Comines (Fr. française) — Le Touquet	Flandre Occidentale	8
7 décembre 1870	Welkenraedt — Plombières	EB	11
15 décembre 1870	Bascoup — Trazegnies	Raccordement industriel	—
12 mars 1871	Moresnet — La Calamine	EB	2
14 avril 1871	Zelzate — Assenede — Eeklo	EB	22
1 <sup>er</sup> juin 1871	Laeken — Bruxelles (Midi)	EB	4
1 <sup>er</sup> juin 1871	Bif. vers Jette et Schaerbeek	EB	—
19 décembre 1871	Bif. La Louvière vers St-Vaast et Haine	EB	—
19 décembre 1871	Wasmes — Dour	Chf. du Centre	—
1 <sup>er</sup> juin 1872	Gand (ceinture)	EB	22
10 juin 1872	Statte — Modave	Chf. Hesbaye — Condroz	12
1 <sup>er</sup> juillet 1872	Raccordement Quenast (Carrières)	Raccordement industriel	—
1 <sup>er</sup> juillet 1872	Quenast — Tubize	EB	4
15 juillet 1872	Chénée — Micheroux	EB	16
22 juillet 1872	Trazegnies — Puits Périer	Raccordement industriel	—
22 juillet 1872	Trazegnies — réseau industriel de Charleroi (Nord)	"	—
29 juillet 1872	Plombières — Gemmenich	EB	5
24 novembre 1872	Jemappes (Produits) — Pâturages	Raccordement industriel	—
24 novembre 1872	Dour — St-Ghislain	EB	—
1 <sup>er</sup> janvier 1873	Détournement d'Anvers	EB	—
1 <sup>er</sup> février 1873	Trazegnies — Courcelles (Centre)	EB	3
1 <sup>er</sup> avril 1873	Dour — Elouges — Quiévrain	EB	7
19 avril 1873	Marbehan — Virton	Chf. de Virton	24
15 août 1873	Torhout — Ypres	EB	32
20 septembre 1873	Bruxelles (Midi) — Uccle (Calevoet)	EB	5
23 septembre 1873	Raccordement du bassin de Bellecourt	Raccordement industriel	—
20 octobre 1873	Moerbeke — St-Gillis-Waes	EB	14
10 novembre 1873	Micheroux — Herve	EB	6
22 décembre 1873	Uccle (Calevoet) — Rhode-St-Genèse	EB	6
1 <sup>er</sup> janvier 1874	Petit quai de Gand	Raccordement industriel	—
1 <sup>er</sup> février 1874	Rhode-St-Genèse — Waterloo	EB	4
3 mars 1874	Hasselt — Maaseik	Hasselt — Maaseik	41
10 mars 1874	Waterloo — Braine-l'Alleud	EB	3

Date de l'inauguration	Section	Réseau	Longueur (km)
15 mars 1874	Courbes de Jurbise et Braine-le-Comte	EB	—
10 avril 1874	Braine-l'Alleud — Lillois	EB	5
6 mai 1874	Raccordement Flénu (Central) — Jemappes	Raccordement industriel	—
1 <sup>er</sup> mai 1874	Raccordement Plombières — Verviers — Welkenraedt	EB	—
23 mai 1874	Courcelles (Centre) — Courcelles (Motte) — Roux	EB	3
1 <sup>er</sup> juin 1874	Lillois — Luttre	EB	18
9 août 1874	Péruwelz - Fr. française vers Anzin	EB	3
24 août 1874	Raccordement du puits n°2 du Couchant à Flénu	Raccordement industriel	—
25 septembre 1874	Raccordement Bruxelles-QL — Schaerbeek	EB	6
9 novembre 1874	Raccordement ligne Louvain — Anvers à Muizen	EB	—
19 novembre 1874	Gilly-Sart-Allet — Lambusart	EB	7
1 <sup>er</sup> décembre 1874	Noir Dieu — Gilly (Haies)	Raccordement industriel	—
25 janvier 1875	Berzée — Thuillies — Beaumont	EB	17
25 janvier 1875	Termonde — Hamme	St-Nicolas — Termonde	10
25 janvier 1875	Malines — Kontich (Est) — Wilrijk	EB	23
25 janvier 1875	Herve — Battice	EB	2
18 mars 1875	Raccordement nouvelle gare de Tournai	EB	—
22 novembre 1875	Landen — Statte	Hesbaye — Condroz	34
28 décembre 1875	Anvers (Est) — Boom	EB	16
28 décembre 1875	Kontich (Est) — Kontich (Ouest)	Raccordement industriel	—
28 décembre 1875	Athus vers le Luxembourg	EB	—
1 <sup>er</sup> mars 1876	St-Ghislain — Erbisoeul-Brûlotte	EB	12
20 mars 1876	Piéton — Buvrines	EB	10
1 <sup>er</sup> juin 1876	Alost (Nord) — Burst	EB	10
1 <sup>er</sup> juin 1876	Luttre — Gosselies	EB	8
20 juillet 1876	Blaton — Belœil	Hainaut — Flandres	8
7 août 1876	Houdeng-Goegnies — Roeulx — Soignies	EB	15
15 septembre 1876	Lambusart — racc. au Charb. du Petit-Bry	Raccordement industriel	—
20 septembre 1876	Nivelles (Est) — Wagnelée St-Amand	EB	10
22 septembre 1876	Châtelineau — Gilly-Sart-Allet	EB	3
6 novembre 1876	Athus — Signeulx	EB	15
15 novembre 1876	Blaton — Bernissart	EB	5
14 décembre 1876	Wagnelée-St-Amand — Fleurus	EB	10
1 <sup>er</sup> février 1877	Modave — Ciney	Chf. Hesbaye — Condroz	29
10 février 1877	Gosselies — Jumet-Brûlotte	EB	4
5 mars 1877	Gembloux — Jemeppe-sur-Sambre	EB	14
15 mai 1877	Courbe de Malines	EB	—
24 juin 1877	Belœil — Ath	Hainaut — Flandres	11
24 juillet 1877	Raccordement vers Fleurus venant de Gilly-Lambusart	EB	—

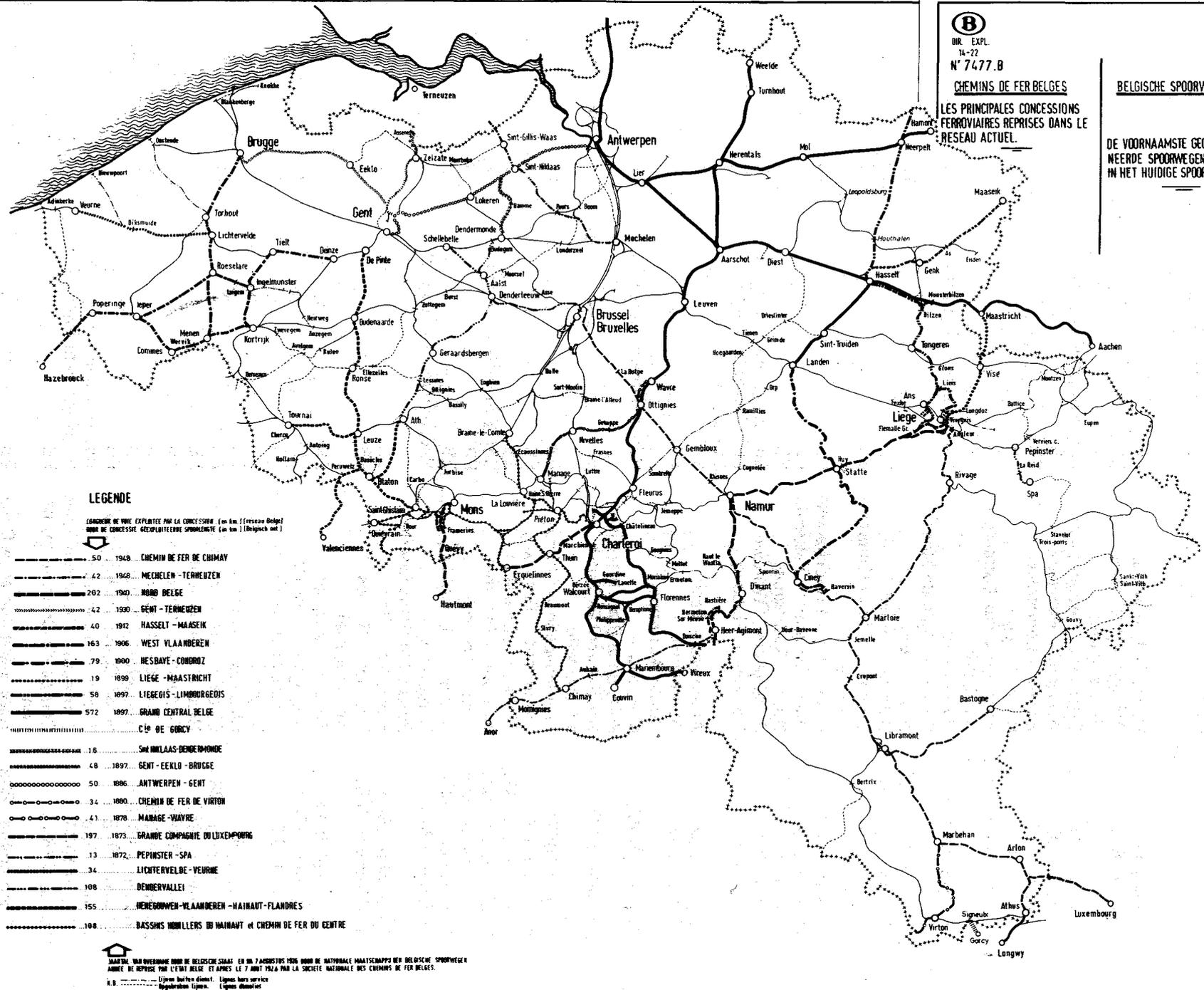
Date de l'inauguration	Section	Réseau	Longueur (km)
30 juillet 1877	Signeult — Fr. française vers Gorcy	Compagnie de Gorcy	—
1 <sup>er</sup> septembre 1877	Liège (Guillemins) — Liège (Vivegnis)	EB	6
15 novembre 1877	Raccordement Wasmes — Charb. Bonne Espérance	Raccordement industriel	—
1 <sup>er</sup> décembre 1877	Courbe de Buvrines	Raccordement industriel	2
1 <sup>er</sup> décembre 1877	Courbe de Peissant vers Faureulx — Lobbes	"	—
14 décembre 1877	Hamme — St-Nicolas	Dendre — Waes	12
22 décembre 1877	Herve — Charb. Wergifosse	Raccordement industriel	—
9 janvier 1878	Voie de garage de Faureulx	EB	—
27 mai 1878	Tirlemont — Mol	EB	70
27 mai 1878	Neerlinter — St-Trond	EB	10
27 mai 1878	Herentals — Mol	Grand Central Belge	21
10 juillet 1878	Oude God-Anvers (Sud)	EB	7
24 mars 1879	Jumet-Brûlotte — Gilly-Sart-Allet	EB	6
26 mars 1879	Signaulx — Florenville	EB	34
18 mai 1879	Termonde — Asse	EB	17
2 juin 1879	Mol — Hamont (Fr. néerlandaise)	Grand Central Belge	34
3 juillet 1879	Jumet Brûlotte — Masse Diarbois	EB	3
5 juillet 1879	Battice — Dison	EB	8
20 juillet 1879	Boom — Hoboken	EB	11
4 août 1879	Ceinture de Bruxelles-Ligne vers Charleroi	EB	—
18 août 1879	Raccordement Ostende minque	Raccordement industriel	—
3 septembre 1879	Tamines — Mettet	EB	22
10 septembre 1879	St-Trond — Tongres	EB	22
18 septembre 1879	Maffles — Neufmaisons	EB	9
12 octobre 1879	Alost — Londerzeel (Est)	EB	21
8 novembre 1879	Neufmaisons — St-Ghislain	EB	12
13 novembre 1879	Trazegnies — Luttre	EB	7
15 novembre 1879	Quenast — Rebecq-Rognon	EB	6
15 novembre 1879	Quenast — Embranchement du Pendant	Raccordement industriel	—
1 <sup>er</sup> décembre 1879	Dison — Verviers (Ouest)	EB	5
15 janvier 1880	Masses-Diarbois — Ransart	EB	2
15 janvier 1880	Vieux Campinaire — Lambusart et Gilly	EB	—
8 mars 1880	Jumet-Brûlotte — Marcinelle	EB	6
23 mars 1880	Tielt — Lichtervelde	EB	16
17 juillet 1880	Bassilly — Lessines	EB	10
22 juillet 1880	Termonde — Puurs	EB	15
5 août 1880	Courcelles Centre — Jumet-Brûlotte	EB	7
15 septembre 1880	Jemelle — Rochefort	EB	4
22 octobre 1880	Courcelles (Nord) — Puits n° 8	Raccordement industriel	—
15 décembre 1880	Lobbes — Bif. Mt-Ste-Geneviève	EB	6
20 décembre 1880	Florenville — Gedinne	EB	48

En 1880, le réseau des chemins de fer belges avait un développement de 4006 km.

La carte fig. 10 représente les principales concessions ferroviaires avec leur date de reprise dans le réseau actuel.

Date de l'inauguration	Section	Réseau	Longueur (km)
15 mars 1881	Virton — Lamorteau	EB	6
9 juin 1881	Antoing — Bléharies (fr. française)	EB	8
9 juin 1881	Etterbeek — Auderghem	Chf. Bruxelles — Tervuren	3
1 <sup>er</sup> août 1881	Avelgem — Herseaux	EB	17
8 août 1881	Boom — Londerzeel	EB	11
8 août 1881	Boom — Puurs	EB	6
1 <sup>er</sup> septembre 1881	Racc. du Vieux Campinaire vers Gilly	EB	—
8 septembre 1881	Hyon-Cipty — Charb. du Midi de Mons	Raccordement industriel	—
15 septembre 1881	Jette — Asse	EB	10
22 septembre 1881	Battice — Aubel	EB	11
1 <sup>er</sup> mars 1882	Lobbes — Thuin (Ouest) — Thuillies	EB	6
1 <sup>er</sup> mars 1882	Beaumont — Froidchapelle	EB	16
1 <sup>er</sup> mars 1882	Racc. Estinnes — Faureux	EB	4
1 <sup>er</sup> mai 1882	Dour — Audregnies	EB	5
18 mai 1882	Auderghem — Woluwe	Chf. Bruxelles — Tervuren	2
5 juin 1882	Lessines — Flobecq	Chf. Braine-le-Comte à Courtrai	9
5 juin 1882	Amougies — Pecq	EB	14
12 juin 1882	Audregnies — Roisin-Autreppe	EB	6
20 juillet 1882	Monceau — Puits de la Blanchisserie	Raccordement industriel	—
20 juillet 1882	Racc. Jumet-Brûlotte à Marcinelle	EB	—
10 août 1882	Froidchapelle — Chimay	EB	13
21 août 1882	Libramont — Bertrix	EB	13
1 <sup>er</sup> septembre 1882	Flobecq — Ellezelles	EB	6
15 septembre 1882	Woluwe — Tervuren	Chf. Bruxelles — Tervuren	7
1 <sup>er</sup> novembre 1882	Pecq — Tournai	EB	9
20 novembre 1882	Couillet — Jamioulx	EB	8
15 juillet 1883	Dampremy — Puits de la Blanchisserie	Raccordement industriel	—
15 octobre 1883	Ellezelles — Renaix	EB	6
30 décembre 1883	Tournai — Rumes (fr. française)	EB	12
21 janvier 1884	Tubize — Virginal	EB	7
20 février 1884	Bastogne — Limerlé	EB	24
20 mai 1884	Ecaussinnes-Carières — Virginal	EB	13
20 mai 1884	Clabecq — Lembeek	EB	3
15 septembre 1884	Clabecq — Braine-l'Alleud	EB	14
20 janvier 1885	Rivage — Stoumont	EB	23
1 <sup>er</sup> juillet 1885	Zottegem — Ellezelles	EB	22
26 octobre 1885	Limerlé — Gouvy	EB	6
16 février 1886	Rochefort — Eprave	EB	4
1 <sup>er</sup> avril 1886	Hyon-Cipty — Flénu (quai)	EB	4
1 <sup>er</sup> avril 1886	Boom — Boom quai	Raccordement industriel	—
22 avril 1886	Turnhout — Turnhout quais	Raccordement industriel	1
15 mai 1886	Courbe de Courtrai forma- tion	EB	—
2 septembre 1886	Racc. ligne Jumet — Char- leroi avec embranchement Monceau et La Planche	EB	—
25 avril 1887	Mettet — Acoz	EB	13

Fig. 10 — Les principales concessions ferroviaires reprises dans le réseau actuel.

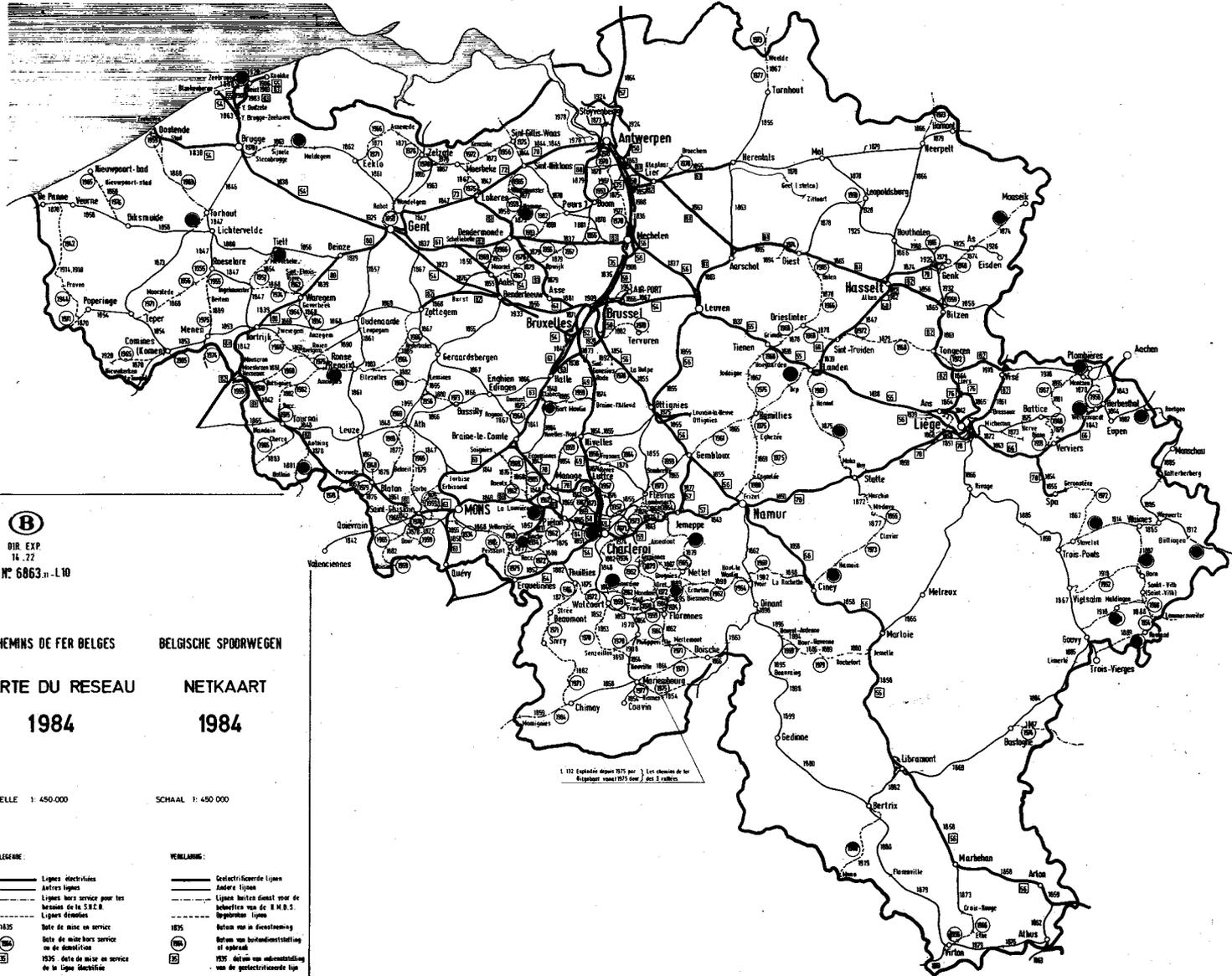


Date de l'inauguration	Section	Réseau	Longueur (km)
18 juillet 1887	Bastogne (Nord) — Benonchamps	EB	6
7 octobre 1887	Raccordement quais d'Afrique et d'Amérique à Anvers	Raccordement industriel	—
22 septembre 1887	Benonchamps — Fr. grand-ducale	EB	1
22 novembre 1887	Eprave — Villers-sur-Lesse	EB	4
22 novembre 1889	Roulers — Menin	Flandre Occidentale	16
3 janvier 1889	Villers-sur-Lesse — Wanlin	EB	6
3 janvier 1889	Mettet — Ermeton-sur-Biert	EB	5
1 <sup>er</sup> juillet 1890	Stoumont — Trois-Ponts	EB	13
2 octobre 1890	Leupègem — Avelgem	EB	16
15 octobre 1890	Ermeton-sur-Biert — Anhée (jonction)	EB	16
5 juillet 1891	Anhée (jonction) — Anhée Station	EB	1
1 <sup>er</sup> mai 1892	Anhée (jonction) — Dinant	EB/Nord Belge	6
3 juillet 1892	Groenendael — Hippodrome	EB	—
3 juillet 1893	Herseaux — Fr. française	EB	3
3 juillet 1894	Zichem — Scherpenheuvel	EB	4
4 janvier 1894	Wanlin — Houyet	EB	5
1 <sup>er</sup> mai 1894	Anvers (Sud) — Wilrijk	EB	10
1 <sup>er</sup> mai 1895	Ermeton-sur-Biert — Stave	EB	6
20 mai 1895	Blaton — Quevaucamps (Place)	EB	2
2 octobre 1895	Aubel — Plombières	EB	9
22 octobre 1895	Houyet — Beauraing	EB	10
10 novembre 1895	Stave — Florennes-Etat	EB	5
1 <sup>er</sup> avril 1896	Houyet — Gendron-Celles	EB	5
28 juin 1896	Racc. ligne Manage — Mons avec Bruxelles — Charleroi	EB	—
27 juillet 1896	Gendron-Celles — Anseremme	EB	7
3 novembre 1896	Ostende quai — Oudenburg	EB	5
1 <sup>er</sup> juillet 1897	Quevaucamps Place — Station	EB	1
5 mai 1898	Ciney — Spontin	EB	—
1 <sup>er</sup> juin 1898	Anseremme — Dinant	EB	3
1 <sup>er</sup> août 1898	Beauraing — Ponderôme	EB	5
1 <sup>er</sup> octobre 1898	Ponderôme — Vonèche	EB	8
20 octobre 1899	Vonèche — Gedinne	EB	8
20 octobre 1902	Spontin — Yvoir	EB	—
20 octobre 1906	Bruges — Heist	EB	16
20 octobre 1908	Philippeville — Senzeille	EB	7
20 avril 1919	Bertrix — Muno	EB	28
9 juillet 1919	Tongres — Botselare (fr. allemande)	Ligne récupérée des Chf. de l'Etat Prussien après la guerre 1914-1918	43
29 juin 1920	Gouvy — St-Vith	"	21
29 juin 1920	Vielsalm — Born	"	24
29 juin 1920	Heist — Knokke	EB	3
30 septembre 1920	Warneton — Nieuwkerke	EB/Ligne de guerre	8
30 septembre 1920	Adinkerke — Poperinge	EB/"	34
28 février 1921	Welkenraedt — Ronheide (fr. allemande)	EB/"	12
28 février 1921	Herbesthal — Raeren (fr. allemande)	Ligne récupérée des Chf. de l'Etat Prussien après la guerre 1914-1918	13
28 février 1921	Stavelot — Masta — Waismes — Lengeler (fr. grand-ducale)	"	60

Date de l'inauguration	Section	Réseau	Longueur (km)
28 février 1921	Lommersweiler — Steinebrück (fr. allemande)	Ligne récupérée des Chf. de l'Etat Prussien après la guerre 1914-1918	2
28 février 1921	Waismes — Hallschlag (fr. allemande)	"	30
28 février 1921	Wévercé — Sourbrodt	"	7
17 novembre 1921	Courbe de Mühlbach	"	—
5 décembre 1921	Sourbrodt — Kalterherberg — Roetgen — Raeren	"	41
1 <sup>er</sup> juin 1923	Denderleeuw — Gand St-Pierre (nouvelle ligne)	EB	29
3 mai 1925	Gand-St-Pierre — Gand-Rabot	EB	3
1 <sup>er</sup> juillet 1925	Bokrijk — Waterschei-As	EB	19
1 <sup>er</sup> juillet 1925	Heppen — Houthalen	EB	15
15 décembre 1925	Courbe de Kermt à Zonhoven	EB	—
19 juillet 1926	Muizen — Schaerbeek-Watermael	EB	29
20 juillet 1926	As — Eisden mines	EB	6

La carte fig. 11 représente la situation actuelle du réseau sur laquelle a été indiquée les mises en service et les suppressions de lignes.

Fig. 11 — Carte du réseau 1984.



DIR. EXP.  
14.72  
N° 6863 n-L10

CHEMINS DE FER BELGES      BELGISCHE SPOORWEGEN  
CARTE DU RESEAU              NETKAART  
1984                                  1984

ECHELLE 1:450.000

SCHAAL 1:450.000

LEGENDE:

- Lignes électrifiées
- Autres lignes
- - - Lignes hors service pour des raisons de la SNCB
- · - · Lignes écartées
- 1835 Date de mise en service
- 1835 Date de mise hors service
- 1835 Date de mise en service de la ligne électrifiée

VERKLARING:

- Geëlectriceerde lijnen
- Andere lijnen
- - - Lijnen buiten dienst voor de redenen van de N.M.B.S.
- · - · Deraillering lijnen
- 1835 Datum van in dienststelling
- 1835 Datum van buiten dienststelling of opheffing
- 1835 Datum van aanvang elektrificatie van de geëlectriceerde lijn

1:102 Échelle avant 1975 voir les échelles de la légende avant 1975 voir les échelles de la légende

## 7. — LES RESULTATS D'EXPLOITATION DES RESEAUX AU COURS DES 25 PREMIERES ANNEES.

Le tableau fig. 12 donne les résultats d'exploitation des Chemins de fer de l'Etat belge.

ANNÉES.	LONGUEUR		COUT de construction.	EXPLOITATION.	
	construite.	exploitée.		Recette.	Dépense.
	KILOMÈTRES.	KILOMÈTRES.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
1835. . .	20	13	1,224,100	268,997	168,773
1836. . .	71	36	5,131,633	823,133	431,136
1837. . .	144	91	18,190,223	1,416,983	1,155,472
1838. . .	257	230	34,000,000	3,097,833	2,755,056
1839. . .	309	260	47,204,524	4,249,825	3,084,410
1840. . .	336	321	62,144,584	5,335,167	2,997,113
1841. . .	382	334	75,594,248	6,226,334	4,539,659
1842. . .	438	397	95,530,577	7,461,553	4,700,327
1843. . .	556	494	137,572,221	9,041,267	5,476,616
1844. . .	560	556	144,745,810	11,230,483	5,765,431
1845. . .	560	556	149,713,614	12,403,205	6,321,578
1846. . .	560	556	156,292,012	13,655,909	7,245,767
1847. . .	560	569	160,236,777	14,789,754	9,318,861
1848. . .	560	621	163,515,644	12,107,745	8,787,480
1849. . .	560	621	166,418,658	12,935,921	8,298,163
1850. . .	560	621	167,407,264	14,847,541	9,261,336
1851. . .	560	621	167,877,126	15,968,805	8,933,150
1852. . .	560	621	168,920,020	17,078,003	8,862,092
1853. . .	560	621	170,147,427	19,342,796	9,681,427
1854. . .	560	621	174,020,038	22,045,633	11,350,370
1855. . .	560	650	179,009,727	23,697,716	13,317,929
1856. . .	560	713	182,369,577	24,578,540	14,757,962
1857. . .	567	711	187,361,146	25,507,617	13,861,962
1858. . .	567	726	189,776,365	27,277,926	14,698,464
1859. . .	567	745	190,782,934	28,081,000	14,512,284
1860. . .	567	748	193,134,374	29,601,994	14,371,280
1861. . .	567	748	197,883,136	31,931,531	14,786,996

Fig. 12 — Tableau d'exploitation des Chemins de fer de l'Etat belge.

Le tableau fig. 13 donne les chiffres relatifs aux chemins de fer concédés.

ANNÉES.	LONGUEUR		COUT de construction.	EXPLOITATION.	
	construite.	exploitée.		Recette.	Dépense.
	KILOM.	KILOM.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
1848. . .	50	50	4,700,000	388,732	224,670
1849. . .	126	126	18,536,500	962,630	538,263
1850. . .	126	126	18,536,500	1,228,218	643,642
1851. . .	126	126	18,536,500	1,305,304	682,128
1852. . .	126	126	18,536,500	1,414,577	717,388
1853. . .	197	197	27,536,500	1,968,419	1,148,464
1854. . .	336	336	58,136,500	3,039,293	2,031,486
1855. . .	475	475	67,038,612	5,759,810	3,613,277
1856. . .	833	831	170,043,110	11,512,607	7,731,118
1857. . .	888	861	186,739,184	13,930,913	8,004,638
1858. . .	1,134	1,051	279,723,179	17,860,444	9,470,213
1859. . .	1,186	1,160	282,419,991	20,376,486	10,995,710
1860. . .	1,224	1,199	286,902,125	21,787,411	11,919,243
1861. . .	1,318	1,185	292,149,714	23,969,271	12,908,210

Fig. 13 — Tableau d'exploitation des chemins de fer concédés.

## 8. — LES RESULTATS D'EXPLOITATION AU COURS DE L'ANNEE 1861.

Le tableau fig. 14 résume les résultats concernant l'ensemble des réseaux exploités en 1861.

REPÈRE.	DÉSIGNATION (1).	LONGUEUR exploité.	COUT de construction.	EXPLOITATION.			GARANTIE payée par l'Etat.	PRODUIT garantie comprise.	DIVIDENDE par action.	REPÈRE.	
				Recette.	Dépense.	Produit net.					
				FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.					
1	Chemin de fer de l'Etat . . . . .	748	497,883,136	34,934,531	14,786,996	17,144,535	0	17,144,535	0	1	
2	Anvers à Gand . . . . .	50	4,700,000	844,334	394,000	447,331	0	447,331	38.	2	
3	Sambre-et-Meuse . . . . .	107	27,433,050	1,723,534	906,802	816,732	160,000	976,732	9.37	3	
4	Flandre occidentale . . . . .	124	14,947,400	1,233,592	816,100	417,492	213,394	630,893	10.92	4	
5	Tournay-Jurbise (2) . . . . .	76	13,836,833	1,622,450	779,256	884,194	0	884,194	32.05	5	
6	Dendre-et-Waes (2) . . . . .	108	22,000,000	2,669,027	1,290,733	1,398,294	0	1,398,294	29.10	6	
7	Luxembourg . . . . .	207	71,303,398	4,304,833	1,937,288	2,347,545	0	2,347,545	8.12	7	
8	Anvers-Rotterdam . . . . .	84	14,827,740	1,458,688	852,412	606,276	0	606,276	9.	8	
9	Lierre à Turnhout . . . . .	37	4,300,000	237,739	221,637	36,102	133,393	169,493	20.	9	
10	Pepinster à Spa . . . . .	12	2,795,278	275,352	140,462	134,890	0	134,890	10.	10	
11	Centre . . . . .	36	12,422,497	575,076	322,030	253,046	0	253,046	0	11	
12	Lichtervelde à Furnes . . . . .	34	5,000,000	139,889	154,793	— 14,904	200,000	188,096	19.	12	
13	Manège à Wavre (jonction de l'Est) . . . . .	41	9,587,500	375,062	412,520	— 37,458	200,000	162,842	0	13	
14	Est-Belge . . . . .	97	21,503,500	2,190,937	1,179,374	1,011,413	0	1,011,413	25.	14	
15	Chimay . . . . .	30	3,417,726	494,513	140,239	51,254	0	51,254	0	15	
16	Nord-Belge	Namur-Liège . . . . .	74	32,581,000	3,086,552	1,740,376	1,343,976	0	1,343,976	13.20	16
17		Charleroi-Enghelennes . . . . .	30	15,000,000	1,709,823	718,048	991,775	0	991,775	16.77	17
18		Mous à Hautmont . . . . .	44	16,470,000	1,260,306	669,020	591,286	0	591,286	10.	18
TOTALX ET MOYENNES . . . . .		4,749	490,082,830	51,825,828	25,412,517	26,113,311	906,784	27,020,095			

Fig. 14 — Chemins de fer belges.  
Tableau de l'exploitation pendant l'année 1861.

Bruxelles, le 30 mars 1885.

J. VANDENBERGHEN

(1) Dans ce tableau relatif à l'exploitation, ne sont point compris les chemins de fer de Hainaut-Flandres, de Liège à Maestricht et d'Ecloo à Gand, d'une longueur totale de 124 kilomètres, qui ont été exploités pendant quelques mois seulement de 1861.

(2) Les chemins de fer de Dendre-et-Waes et de Tournay à Jurbise, construits par l'industrie privée, étant compris dans le réseau exploité par l'Etat, les chiffres soulignés ne doivent pas être additionnés.