

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND

PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

SIÈGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue aux Choux, 3 bis, à Bruxelles.*

SIÈGE DE LA DIRECTION : *à Saint-Nicolas.*

MM. CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS.

OPPENHEIM (J.),	Banquier,	Président,	Bruxelles.
BOËYÉ (A.)	Propriétaire,	Administrateur,	id.
DUBOIS D'AISSCHE (C^{te}),	Représentant,	id.	Eedeghem.
EMDEN (S.),	Propriétaire,	id.	Paris.
LAVALLÉE (H.)	Avocat,	id.	Bruxelles.
BOECKAERT (E.)	Négociant,	Commissaire,	Lokeren.
KOENIGSWARTER (A.),	Banquier,	id.	Paris.
OPPENHEIM (P.),	Avocat,	id.	Bruxelles.
VERWILGHEN (S.),	Représentant,	id.	Saint-Nicolas.
VILAIN XIII (Vic^{te})	Sénateur,	id.	Basele.
LA BANQUE DE BELGIQUE,		Banquier,	Bruxelles.
OPPENHEIM (J.)		id.	id.
KOENIGSWARTER (L.-S.)		id.	Paris.

MM. DIRECTION ET EXPLOITATION.

PRISSE (Baron E.),	Directeur-Gérant et Ingénieur en chef,	Saint-Nicolas.
HENNEBERT,	Service central, commercial et mouvement,	id.
VAN DEN BORRE,	Service de la voie,	id.
DIVE (N.),	Service de la traction et du matériel,	id.

KILOMÈTRES DE VOIE. — SECTIONS. — DATES DE L'EXPLOITATION.

19 kilom. — Anvers à Saint-Nicolas.	} 3 novembre 1844 pour l'entreprise. 26 février 1845 pour la Compagnie.
31 kilom. — Saint-Nicolas à Gand.	

50 kilom. à une voie, à moyenne section de 4^m.151.

STATIONS. — **Anvers**, Zwyndrecht, Beveren, Nieuwkerke, **Saint-Nicolas**, Mille-Pommes, **Lokeren**, Beirvelde, Loochristy, **Gand**.

Sommaire des arrêté de concessions, statuts, etc.

Avant-projet du chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren. — Enquête.

1841. A. M. 8 oct., *Mon.* 10 oct.

La concession est demandée par M. de Ridder.

Le chemin de fer sera à moyenne section et construit à une voie.

Les rails seront de 12 kilog. de la forme dite *Américaine*, fixés sur des traverses en bois au moyen de boulons taraudés.

Les extrémités des rails reposeront sur des semelles en fer de 20 centimètres de longueur au moins, boulonnés sur les traverses.

Les travaux, y compris les intérêts des capitaux pendant l'exécution, sont évalués à 2,975,000 fr. et le matériel à 525,000 fr.

Chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren.

1842. A. M. 29 sept., *Mon.* 1^{er} oct.

Adjudication publique au rabais sur les péages de l'entreprise de ce chemin de fer.

Chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren.

A. R. 16 nov. *Mon.* 19 nov.

Conc. provis., de Ridder.

Sur le pied du cahier des charges du 29 sept., de la soumission du 18 oct. et de la clause additionnelle du 5 nov. 1842, d'après la loi sur les concessions de péages des 19 et 21 juillet 1832 (*Mon.* 21 et 29 juillet), loi prorogée jusqu'au 1^{er} janv. 1843 par celle du 31 déc. 1840.

Chemin de fer d'Anvers à Saint-Nicolas.

1843. A. M. 16 juin, *Mon.* 17 juin.

Conc. définitive, de Ridder.

Le versement de 100,000 fr., exigé pour la première section, a été effectué.

Cession par l'État de l'usage du quai Saint-Michel, à Anvers.

1845. A. R. 15 janv., *Mon.* 13 fév.

Cette cession est faite pour l'établissement de la station, à la condition que le concessionnaire prendra à sa charge la restauration du mur de revêtement du quai, ainsi que l'entretien de cet ouvrage, pendant la durée de la concession.

Chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren.

1845. A. R. 31 mars, actes 25 fév. et 22 mars, *Mon.* 12 avril.

Établis. de la Soc. an. — Approb. des Statuts.

Capit. 4,700,000 fr. représentés par 9,400 act. de 500 fr.

Fonds de réserve de 200,000 fr. maintenu par une retenue de 1/20^e sur les répartitions de dividendes. — Fonds d'amortissement de 9,500 fr. par an, à partir de l'année 1850, pour le remboursement au pair de 19 actions, à remplacer par des actions dites de jouissance, participant aux dividendes dépassant 25 fr. par action.

Les administ. doivent posséder 20 act.; l'ass. gén. se réunit tous les ans, le 1^{er} samedi du mois de mars. Tout membre doit avoir 10 act. pour une voix, sans pouvoir représenter plus de 5 voix, tant par lui-même que comme mandataire.

Projet de marché à forfait pour le parachèvement de la partie exécutée du chemin de fer entre Anvers et Saint-Nicolas et pour l'établissement du chemin entre Saint-Nicolas et Gand, avec les bâtiments et le matériel complet, afin d'être à même d'exploiter la ligne entière le 18 octobre 1847, délai fixé plus tard au 15 août même année.

Section de Saint-Nicolas à Gand.

A. M. 14 avril, *Mon.* 15 avril.

Concession définitive accordée pour cette section.

Convention pour l'établissement de la station de Lokeren.

A. R. 2 nov., conv. 6 août, *Mon.* 6 nov.

Convention pour la station de Saint-Nicolas.

A. R. 4 déc., conv. 13 août, *Mon.* 9 déc.

Modifications aux statuts par rapport au directeur-gérant.

1847. A. R. 28 juin, acte, 4 juin, *Mon.* 6 juillet.

Établissement de la station du quai Saint-Michel à Anvers.

A. R. 17 juillet., *Mon.* 21 juillet.

Modifications aux statuts par rapport au capital.

1855. A. R. 11 avril, acte, 29 mars, *Mon.* 19 avril.

Les 9,400 actions primitives et celles dites de *jouissance*, sont remplacées : 1^o par 9,400 actions privilégiées, de 500 fr., portant intérêt à 3 p. c. l'an à prélever sur les bénéfices nets, avant toute distribution de dividendes; elles seront amorties au pair; leur fonds d'amortissement est porté de 9,500 fr. à 12,500 fr., à prélever après le paiement de leurs intérêts et avant toute répartition de bénéfices; ce fonds recevra en outre les 15 fr. revenant aux actions déjà amorties. Ainsi réglé, l'amortissement du capital de 4,700,000 fr. sera équitablement réparti sur les 90 années de concession, 2^o par 9,400 actions représentant le droit actif de l'actionnaire, jusqu'à l'expiration de la concession, et jouissant des bénéfices excédant le revenu des actions privilégiées. Le fonds de réserve est maintenu au moyen de la retenue d'un dixième sur chaque répartition de dividendes.

Notice historique.

Le chemin de fer direct d'Anvers (Tête-de-Flandre) à Gand, par le pays de Waes, est le seul qui ait été concédé par une adjudication publique. (Le chemin industriel du Haut et Bas-Flénu excepté.)

Du débarcadère à Anvers, la traversée de l'Escaut se fait en bateaux à vapeur pour les voyageurs, en bateaux à voile et en chaloupes pour les marchandises.

Le capital primitif d'établissement, de 4,700,000 fr., auquel on a ajouté des prélèvements annuels sur les bénéfices réalisés pour rétablir un fonds de réserve, a suffi non-seulement à la construction du railway et de ses dépendances, mais encore à l'agrandissement des stations, bâtiments, ateliers et à l'augmentation du matériel, nécessités par la grande extension des transports. C'est peut-être la seule Compagnie qui porte toutes ses dépenses au compte d'exploitation.

Un service de santé a été organisé, dès 1849, pour améliorer la condition matérielle des ouvriers.

Le relevé statistique annuel du produit de cette ligne, depuis l'ouverture de son exploitation, est d'autant plus frappant par l'accroissement rapide des recettes, que sa voie ferrée, de 1^m,151 au lieu de 1^m,50, rendant la continuité des transports impossible sur d'autres lignes et la traversée de l'Escaut, quelquefois interrompue en hiver, doivent être des entraves sérieuses au développement du trafic.

Les recettes des voyageurs ont augmenté progressivement d'environ 100,000 fr. par période de cinq années, soit de 400 fr. par kilomètre de voie et par année; celles des marchandises, qui s'étaient accrues dans une proportion plus forte encore, ont subi, en 1856, une diminution provenant de l'application d'un nouveau tarif, 10 p. c. plus élevé que l'ancien.

La durée du parcours des trains était à l'origine de 1 heure 45 min., elle est descendue à 1 heure 15 min. pour les trains directs d'Anvers à Gand, traversée de l'Escaut comprise.

Notice technique.

Voie. — Ce chemin de fer est le seul dont l'écartement des rails soit de 1^m,151 au lieu de 1^m,50 adopté par l'État et par toutes les autres compagnies. Il est à simple voie, les terrains acquis de Saint-Nicolas à Lokeren permettent l'établissement d'une seconde voie. Le dernier type de rail employé est du modèle dit *Vignole*, il pèse 25 kilog. par mètre courant, sa longueur est de 5^m,60, sa hauteur est de 0^m,096; la largeur de la tête du champignon est de 0^m,05, la lar-

geur de la base est de 0^m,084. Le fer employé est : pour la tête du champignon, du fer dur à grains fins uniformes et serrés ; pour la patte, un fer fort à longs nerfs et bien soudé. Les éclisses ont 0^m,52 de longueur et suivent la forme du pied-droit du rail.

L'essence de bois employé pour les traverses est du chêne du pays de Waes et du sapin du Nord créosoté ; leur espacement est de 0^m,80 aux abouts et de 1^m,00 aux traverses intermédiaires.

Les courbes maxima, en pleine voie, sont de 2,000 mètr. et les minima de 800 mètres ; pour ces dernières, le rail extérieur est surhaussé de 0^m,06, au milieu, pour arriver graduellement à 00 aux extrémités de la courbe à laquelle on a donné en outre 0^m,006 de jeu entre les rails.

Le système de croisement dans les stations est en fonte et en pleine voie, il est formé de rails rapportés avec des pointes en fer aciérré.

Les rampes les plus fortes sont de 2 à 3 1/2 millim. sur un parcours de 8 1/2 kilom., sauf une rampe de 6 millim. sur un parcours de 530 mètres.

Le personnel d'entretien de la voie comprend : 1 chef piqueur, 3 piqueurs et 8 poseurs.

Traction et matériel (1865). — *Traction.* — Ce service, qui n'a qu'un seul dépôt, emploie 8 machinistes, dont 1 chef chargé de la surveillance spéciale des locomotives ; les 7 autres ont à leur disposition 9 locomotives, avec lesquelles ils ont fait chacun un parcours moyen de 41,054 kilomètres.

Une somme de 10 francs est allouée, par mois, au machiniste qui a fait le plus d'économie de combustible, et une somme de 5 fr. pour l'économie la plus forte sur l'huile de graissage.

Le type de locomotive-tender adopté est d'un système tout spécial, dit *système de Ridder*. Elle a 6 roues, dont les motrices ont 1^m,49 de diamètre, et porte tous ses approvisionnements ; son réservoir à eau, en forme de fer à cheval, est placé au-dessus de la chaudière et de la boîte à fumée ; son foyer a la forme cylindrique ; elle pèse 12,500 kilog. à vide et peut renfermer 1,250 kil. d'eau ; le réservoir contient 2,000 kil. d'eau et l'arrière de la machine peut recevoir 600 kilog. de combustible, ce qui donne un poids maximum de 16,450 kilog.

La vitesse moyenne est de 40 à 60 kilomètres à l'heure.

Les premiers foyers étaient en fer forgé, mais ils étaient mis hors de service après un parcours moyen de 3,590 lieues ; ils ont tous été remplacés par des foyers en cuivre, supportant un parcours de 38,800 lieues ; ce changement a fait tomber les dépenses d'entretien, par lieue de parcours, de 1 fr. 45 c. en 1848, à 0,517 en 1853.

A l'inverse de ce qui a lieu pour les foyers, l'emploi du fer (*homoge-*

neous metal), pour les tubes bouilleurs de locomotives, a donné des résultats beaucoup plus avantageux que celui du cuivre.

En 1863, la chaudière de la locomotive n° 1 a dû être renouvelée ; elle était en service depuis 1845.

Les bandages employés sont partie en acier puddlé et partie en fer à fins grains, 1^{re} qualité, d'une épaisseur de 65 millim.

Les roues motrices ont été mises hors de service après un parcours de 138,623 kilomètres.

Voitures et wagons : 35 à voyageurs, 10 à équipages, 30 fermés à bagages et à marchandises, 30 plats à marchandises et 3 à bétail, total 73 véhicules. — Capacité : 1,384 places pour voyageurs et 300 tonnes pour marchandises. — Transports : 486,874 voyageurs, soit 13,911 par voiture, et 38,1 par jour-voiture ; 46,778 tonnes de bagages et de marchandises, soit 779,6 par wagon, et 2,14 par jour-wagon.

Les roues des voitures sont du système de Ridder ; elles pèsent 303 kil. par pièce, sans l'essieu, et ont 1^m,10 de diamètre.

La construction des voitures a un véritable caractère d'originalité ; les caisses ont la même largeur que sur les chemins dont la voie est de 1^m,50 au lieu de 1^m,151 : les voitures à voyageurs peuvent contenir autant de voyageurs que celles des autres chemins de fer, et les wagons à marchandises 5,000 kilog. ; la distance du plancher, au niveau des rails, est de 0^m,80, afin de ramener le centre de gravité aussi bas que possible, pour augmenter la stabilité des voitures et faciliter les chargements et déchargements des marchandises.

Trains (1865). — 16 trains, en moyenne, ont circulé par jour sur la ligne : 6 à voyageurs-express et 10 mixtes et de marchandises, composés en moyenne de 5 à 10 voitures. Les vitesses en marche sont de 60 kilom. à l'heure pour les express, 45 kilom. pour les trains mixtes, et 40 kilom. pour ceux à marchandises.

Le personnel des trains se compose de deux gardes, dont un chef garde.

Il se trouve sur la ligne 86 passages à niveau, dont les plus rapprochés sont à 50 mètres, et les plus éloignés à 1,450 mètres de distance ; ils sont surveillés par 74 gardiens ou cantonniers, ayant chacun sa maisonnette.

Accidents.

**Nombre d'accidents survenus sur le chemin de fer, de 1945 à 1965
inclus, sur un mouvement de 6,588,156 voyageurs.**

CATÉGORIES DE PERSONNES :

	Tuées ou mortes. Blessées.	
Voyageurs par le fait du service (1)	2	15
Id. par leur propre fait.	1	1
Agents de l'administration en service	5	6
Personnes étrangères à l'administration, en circulant sur la voie ou dans les stations	4	2
TOTAUX. . .	12	24

En résumé, 1 personne a été tuée sur un mouvement de 549,013 voyageurs, et 1 personne a été blessée sur 274,507 voyageurs.

(1) La seule catastrophe à signaler est celle du 17 août 1886, et bien que considérée *par le fait du service*, elle n'est due qu'à *la fatalité*; la locomotive d'un train de voyageurs ayant déraillé en écrasant une vache qui s'était égarée sur la voie. Cet accident a coûté la vie à 2 voyageurs et à 1 agent de l'administration, 9 autres voyageurs et 4 agents ont reçu des blessures plus ou moins graves, total 16 victimes.

Depuis cette époque, il n'est plus accordé de concession, sans que le gouvernement impose aux compagnies l'obligation de clore leur chemin au moyen d'une haie-vive.

TABLEAU N° 1. — Mouvement des transports. — Dépenses d'exploitation.

ANNÉES.	VOYAGEURS. — NOMBRE.	BAGAGES.			MARCHANDISES.		FINANCES. — GROUPS.	ÉQUIPAGES. — NOMBRE.	ANIMAUX (4)	DÉPENSES TOTALES d'exploitation ⁽³⁾
		Au minimum. — Expédition.	Au poids taxé. — Tonnes.	Petites. — Tonnes.	Grosses. — Tonnes.					
1845	208 758	»	»	»	(2)	»	»	3 017	(3)	
1846	154 775	»	»	»	4 532	»	»	1 938	131 689	
1847	202 684	»	257	»	9 969	»	»	2 577	225 670	
1848	221 266	»	244	»	14 864	»	»	3 817	232 753	
1850	251 460	»	322	»	22 748	»	»	4 470	255 486	
1851	270 307	»	397	»	25 988	»	»	5 072	270 152	
1852	301 926	»	441	»	32 766	»	»	5 508	293 357	
1853	313 431	»	452	»	36 008	»	»	5 569	314 742	
1854	329 473	»	468	»	38 706	»	»	5 854	333 955	
1855	333 089	»	505	»	40 851	»	»	5 799	360 768	
1856	340 158	»	537	»	43 100	»	»	5 854	333 955	
1857	354 621	»	572	»	35 541	»	»	5 783	342 469	
1858	353 612	»	561	»	34 255	»	»	6 648	357 808	
1859	356 366	»	540	»	43 709	»	»	5 576	363 763	
1860	390 858	»	531	»	41 213	»	»	6 576	358 766	
1861	412 972	»	533	»	44 177	»	»	6 295	389 039	
1862	425 080	»	529	»	46 146	»	»	5 523	394 000	
1863	438 041	»	529	»	39 932	»	»	7 241	418 209	
1864	455 205	»	529	»	41 128	»	»	8 689	428 800	
1865	486 874	»	539	»	45 263	»	»	9 364	440 485	
		»	593	»	46 184	»	»	10 033	464 876	
Différ. pour 1865	31 669 +	»	54 +	»	921 +	»	»	669 +	24 391 +	

TABLEAU N° 2. — Recettes brutes de l'exploitation.

ANNÉES.	VOYAGEURS.	BAGAGES.		MARCHANDISES.		CHARBONS.	ÉQUIPAGES.	ANIMAUX.	Recettes extraordinaires.	RECETTES TOTALES.
		Au minimum.	Au poids taxé.	Petites.	Grosses.					
1845	125 620	»	»	»	(2)	»	»	3 407	2 376	(3)
1846	141 962	»	»	»	45 310	»	»	2 497	1 804	183 173
1847	202 684	»	3 570	»	33 340	»	»	4 660	3 717	288 311
1848	233 462	»	4 082	»	(4) 67 338	»	»	6 975	4 904	351 657
1849	295 678	»	5 070	»	101 246	»	»	8 207	2 991	451 966
1850	323 740	»	6 084	»	139 006	»	»	9 601	3 817	499 352
1851	355 442	»	6 507	»	150 687	»	»	10 769	3 327	566 515
1852	370 502	»	7 151	»	184 826	»	»	11 599	3 621	568 207
1853	393 735	»	7 594	»	199 891	»	»	11 395	9 118	633 797
1854	394 387	»	8 353	»	221 196	»	»	11 040	11 239	663 941
1855	446 127	»	8 992	»	238 283	»	»	12 110	8 444	708 562
1856	464 363	»	11 879	»	230 032	»	»	13 016	32 364	746 936
1857	467 387	»	11 816	»	225 377	»	»	11 046	41 113	779 438
1858	458 747	»	11 787	»	247 655	»	»	12 933	24 440	744 879
1859	489 832	»	11 448	»	237 311	»	»	11 982	10 899	773 970
1860	525 037	»	11 823	»	249 434	»	»	10 852	7 519	811 399
1861	530 665	»	11 891	»	256 100	»	»	14 115	8 057	795 412
1862	542 085	»	11 947	»	230 628	»	»	17 054	8 065	818 239
1863	577 783	»	12 271	»	238 764	»	»	17 786	14 025	880 389
1864	613 897	»	13 177	»	257 618	»	»	20 031	22 445	930 047
1865	613 897	»	14 358	»	259 316	»	»			
Différ. pour 1865	36 114 +	»	1 181 +	»	1 698 +	»	»	2 245 +	8 420 +	49 658 +

(1) Par têtes.

(2) Bagages et marchandises réunis. (Petites et grosses.)

(3) Dépenses et recettes du 26 février 1845 au 31 décembre 1846.

(4) Petites et grosses marchandises, finances et équipages réunis.

TABLEAU N° 3. — Mouvement, recettes, dépenses et bénéfices de l'exploitation par jour-kilomètre.

ANNÉES.	MOUVEMENT (en tonnes).						RECETTES BRUTES.						DÉPENSES.	BÉNÉFICES.	
	Voyageurs.	Bagages.	Marchandises		Équipes, animaux.	TOTAL.	Voyageurs.	Bagages.	Marchandises		Équipages, animaux.	Recettes extraordin.			TOTALS.
			petites.	grosses.					petites.	grosses.					
1845	1,630	»	»	0,656	0,047	2,333	9,81	»	»	3,54	0,27	0,18	13,80	(4) 9,95	(5) 3,85
1846	1,354	0,022	»	0,397	0,034	1,807	12,42	0,31	»	2,91	0,22	0,16	16,02	11,52	4,50
1847	1,108	0,013	»	0,545	0,028	1,694	11,39	0,22	»	3,08	0,26	0,20	15,75	12,33	3,42
1848	1,212	0,018	»	0,814	0,042	2,086	12,79	0,28	»	5,55	0,38	0,27	19,27	12,75	6,52
1850	1,378	0,022	»	1,246	0,049	2,695	16,20	0,33	»	7,02	0,45	0,16	24,76	14,00	10,76
1851	1,481	0,024	»	1,424	0,056	2,985	17,74	0,36	»	8,26	0,52	0,48	27,96	15,29	12,07
1852	1,650	0,025	»	1,790	0,060	3,525	19,42	0,39	»	10,10	0,59	0,46	30,96	16,03	14,93
1853	1,717	0,026	»	1,973	0,062	3,778	20,30	0,42	»	10,95	0,64	0,47	32,78	17,25	15,53
1854	1,805	0,028	»	2,238	0,064	4,135	21,03	0,46	»	12,12	0,62	0,50	34,73	18,30	16,43
1855	1,825	0,029	»	2,362	0,064	4,280	21,61	0,49	»	13,05	0,61	0,62	36,38	19,77	17,01
1856	1,859	0,031	»	1,942	0,063	3,895	24,38	0,65	»	12,57	0,66	0,46	38,72	18,71	20,61
1857	1,943	0,031	»	1,877	0,073	3,924	25,45	0,65	»	12,35	0,71	1,77	40,93	19,63	22,32
1858	1,938	0,030	»	2,395	0,061	4,424	25,63	0,65	»	13,57	0,61	2,25	42,71	19,91	21,78
1859	1,954	0,029	»	2,258	0,072	4,313	25,14	0,63	»	13,00	0,71	1,34	40,82	19,66	21,16
1860	2,081	0,029	»	2,414	0,069	4,593	26,77	0,65	»	13,63	0,65	1,59	42,29	21,26	21,08
1861	2,263	0,029	»	2,329	0,061	4,882	28,77	0,65	»	14,03	0,60	0,41	44,46	21,59	22,87
1862	2,329	0,029	»	2,188	0,079	4,625	29,08	0,65	»	12,64	0,77	0,44	43,58	22,92	20,66
1863	2,329	0,029	»	2,254	0,065	4,707	29,70	0,67	»	13,08	0,94	0,44	44,83	23,50	21,33
1864	2,457	0,029	»	2,473	0,103	5,062	31,57	0,72	»	14,08	0,98	0,76	48,11	24,07	24,04
1865	2,668	0,032	»	2,531	0,110	5,341	33,64	0,78	»	14,21	1,10	1,23	50,96	25,47	25,49
Differ. pour 1865	0,181	0,003	»	0,058	0,007	0,240	2,07	0,06	»	0,13	0,12	0,47	2,25	1,40	1,45

TABLEAU N° 4. — Résultats généraux.

ANNÉES.	Longueur en kilom.		Coût de 1 ^{er} établis ^t .		Par kilomètre exploité :			Rapport p. %		Intérêts et dividendes.	
	TOTAL construite.	moyenne exploitée.	TOTAL.	par kilomètre construit.	Recettes.	Dépenses.	Bénéfices.	des dépenses aux recettes.	des bénéfices aux dépenses.	Payés par action.	P. % de la valeur nominale.
1845	»	35	3 053 168	»	5 049	3 643	1 406	72,1	»	8,58	1,72
1846	»	31	3 908 413	78 168	5 908	4 248	1 660	71,9	2,12	7,65	1,53
1848	50	50	4 068 048	81 361	5 766	4 513	1 253	78,3	1,54	6,78	1,35
1849	50	50	4 495 914	89 918	7 033	4 055	2 978	66,2	2,64	12,18	2,43
1850	50	50	4 556 521	91 130	9 039	5 109	3 930	56,5	4,31	20,00	4,00
1851	50	50	4 567 320	91 346	9 857	5 583	4 404	55,8	4,82	22,00	4,40
1852	50	50	4 585 455	91 709	11 330	6 867	5 463	51,8	5,06	27,50	5,50
1853	50	50	4 674 237	93 485	11 964	6 235	5 669	52,6	6,06	28,00	6,00
1854	50	50	4 731 699	94 634	12 676	6 679	5 997	52,7	6,34	30,00	6,00
1855	50	50	4 773 352	95 467	13 278	7 215	6 063	54,3	6,35	30,00	6,00
1856	50	50	4 814 743	96 295	14 171	6 849	7 322	45,3	7,60	32,00	6,40
1857	50	50	4 857 987	97 160	14 939	7 156	7 783	47,9	8,01	33,00	6,60
1858	50	50	4 884 319	97 686	15 589	7 275	8 314	46,7	8,51	36,00	7,20
1859	50	50	4 901 204	98 024	14 897	7 175	7 722	48,2	7,88	36,00	7,20
1860	50	50	4 908 556	98 171	15 479	7 780	7 699	50,3	7,84	36,00	7,20
1861	50	50	4 920 920	98 418	16 223	7 880	8 348	48,6	8,48	38,00	7,60
1862	50	50	4 961 186	99 224	15 908	8 364	7 544	52,6	7,60	36,00	7,20
1863	50	50	4 986 428	99 729	16 365	8 576	7 789	52,4	7,80	36,50	7,30
1864	50	50	5 017 712	100 354	17 608	8 810	8 798	50,0	8,77	40,00	8,00
1865	50	50	5 094 233	101 885	18 601	9 297	9 304	50,0	9,13	42,00	8,40
Differ. pour 1865	»	»	76 721	1 531	993	487	506	»	0,36	2,00	0,40

(4) Mouvement, recettes, dépenses et bénéfices du 26 février 1845 au 31 décembre 1846.

TABLEAU N° 5. — Compte de Profits et Pertes.

ANNÉES.	RECETTES.			DÉPENSES.						Solde à nouveau à la fin de l'année.
	Bénéfices de l'exploitat.	compte d'intérêt, bénéfices sur actions, etc.	TOTALES.	Commission de banque, frais judiciaires, accidents.	Fonds de réserve.	Amortissement des actions.	Prélèvement au profit de l'administr.	Intérêts et dividendes aux actions.	TOTALES.	
1845	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1846	49 222	35 988	85 210	313	4 245	»	»	80 652	85 210	»
1847	51 484	24 454	75 938	223	3 786	»	»	71 910	75 919	19
1848	62 641	7 433	70 074	2 909	3 358	»	»	63 732	69 999	75
1849	118 904	2 960	121 864	1 256	6 031	»	»	114 492	121 779	»
1850	196 480	16 628	213 108	759	9 895	9 500	»	188 000	208 154	4 954
1851	220 200	12 298	232 498	1 094	10 884	9 500	»	206 800	228 278	4 220
1852	273 158	14 223	287 381	1 053	13 753	9 500	1 763	258 500	284 569	2 812
1853	283 465	11 085	294 550	1 363	13 578	12 500	2 115	282 200	292 756	1 794
1854	299 843	15 153	314 996	956	15 667	12 500	3 525	282 000	314 648	348
1855	303 173	12 376	315 549	1 279	15 667	12 500	3 525	282 000	314 971	578
1856	366 123	3 761	369 884	10 214	17 756	12 500	4 935	300 800	346 205	23 679
1857	389 128	2 695	391 823	13 866	18 800	12 500	5 640	310 200	361 006	30 817
1858	415 675	2 853	418 528	21 853	21 933	12 500	7 755	338 400	402 441	16 087
1859	386 113	6 134	392 247	11 256	21 933	12 500	7 755	338 400	391 844	403
1860	384 931	258	385 189	4 533	21 933	12 500	7 755	338 400	385 121	68
1861	417 399	»	417 399	13 699	24 022	12 500	9 165	357 200	416 586	813
1862	377 203	23 418	400 621	20 033	21 933	12 500	7 755	338 400	400 621	»
1863	389 439	328	389 767	1 483	22 456	12 500	8 107	343 100	387 646	2 121
1864	439 904	»	439 904	4 009	26 111	12 500	10 575	376 000	429 195	10 709
1865	465 171	»	465 171	2 826	28 200	12 500	13 959	394 800	452 285	12 886
Différent pour 1865.	25 267	»	25 267	1 183	2 089	»	3 384	18 800	23 090	»
	+		+	-	+		+	+	+	

N. B. Les soldes à nouveau sont reportés par l'Administration dans son compte d'exploitation de l'année suivante, à l'article *Recettes extraordinaires*; ils sont donc compris ci-dessus dans les bénéfices de l'exploitation.

TABLEAU N° 6. — Parcours des locomotives et des trains.

DÉSIGNATION.	PARCOURS des LOCOMOTIVES.		COMBUSTIBLE consommé EN KILOGRAMMES.		PARCOURS DES TRAINS.					TONNES KILOM. Par train kilom.	
	Total en kilomètres.	Moyenne par locomotive.	Poids total. (1).	Par locomotive-kilomètres.	De voyageurs.	Mixtes.	De marchand.	De service, balais, etc.	Total en kilomètres.		
Exercices . . .	1865	287 379	31 931	1 689 600	5,88	244 302	»	40 819	2 258	287 379	9,43
	1864	256 855	28 539	1 498 700	5,83	214 717	»	34 911	7 227	256 855	9,45
Parcours par kilomètre de voie.	1865	5 747	639	33 792	»	4 886	»	816	45	5747	»
	1864	5 137	571	29 974	»	4 294	»	698	145	5137	»
Différence pour l'exerc. 1865	Total.	+30524	+3392	+190900	+0,05	+29585	»	+5908	-4969	+30524	»
	Par kilom. de voie.	+ 610	+ 68	+ 3818	»	+ 592	»	+ 118	- 100	+ 610	»

(4) Briquettes.

TABLEAU N° 7. — Mouvement et recettes des voyageurs.

ANNÉES.	MOUVEMENT.					RECETTES				
	NOMBRE DE VOYAGEURS					PAR CLASSES DE VOYAGEURS				
	ordinaires.			à prix réduit. Les 3 classes.	Total.	ordinaires.			à prix réduit. Les 3 classes.	Totales.
	1 ^{re} .	2 ^e .	3 ^e .			1 ^{re} .	2 ^e .	3 ^e .		
1865	29 477	207 496	229 815	20 086	486 874	84 777	310 464	188 309	30 347	613 897
1864	27 376	205 269	213 401	9 159	455 205	79 097	305 069	175 989	17 628	577 783
Diffr. pour 1865.	2 101	2 227	16 414	10 927	31 669	5 680	5 395	12 320	12 719	36 114
	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

TABLEAU N° 8. — Mouvement des transports.

DÉSIGNATION.	Unités.	Quantités TOTALES. 1865.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE				Exprimé en TONNES- kilom.	Rapport p. % EN TONNES- kilomètres.				
			Total.	Moyen par unité.	Par kilomètre de			1865.	1864.			
					voie.	train.						
Voyageurs ordinaires	1 ^{re} classe.	Nombre.	29 477	986 464	33	19 729	4,0	De voyageurs.	(4)	98 646	8,501	8,872
	2 ^e »	Id.	207 496	5 428 578	26	108 572	22,2		542 858	46,501	46,831	
	3 ^e »	Id.	229 815	5 188 812	23	103 776	21,2		518 881	44,716	44,897	
Voyageurs à prix réduit	Id.	20 086	»	»	»	»	»	»	»	»		
Totaux ou moyennes	Nombre.	486 874	11 603 854	24	232 077	47,4	(4)	1 160 385	100,00	100,00		
Bigages	Au min. (100 exp. p. t.)	Expédit.	»	»	»	»	»	»	»	»		
	Au poids taxé	Tonne.	593	19 058	32	381	0,077	19 058	0,703	0,716		
Petites marchandises	Id.	»	»	»	»	»	»	»	»			
Grosses id.	Id.	46 184	1 461 246	32	29 225	35,8	1 461 246	53,888	57,943			
Finances (100 gr. p. tonne)	Groups.	»	»	»	»	»	»	»	»			
Équipages (4 équip. p. 4 t.)	Nombre.	»	»	»	»	»	»	»	»			
Animaux (5 têtes p. tonne).	Tête.	10 033	354 802	35	7 096	8,7	70 960	2,617	2,123			
Total en tonnes.		97 471 tonnes.	»	»	»	»	2 711 949	100,00	100,00			

(4) 40 voyageurs pour une tonne.

TABLEAU N° 9. — Recettes de l'exploitation.

DÉSIGNATION.	Recettes BRUTES. 1865.	Par kilomètre DE		Moyenne PAR		RAPPORT p. %.		PAR JOUR et par kilom. de voie.			
		voie.	train.	unité et par kilom. de voie.	p. %.		1865.	1864.			
					1865.	1864.					
Voyageurs ordinaires.	1 ^{re} classe.	84 777	1 696	0,295	2,576	0,0575	13,81	13,69	4,65	4,32	
	2 ^e id.	310 464	6 209	1,080	1,496	0,0299	50,57	52,80	17,01	16,67	
	3 ^e id.	188 309	3 766	0,655	0,515	0,0103	30,68	30,46	10,32	9,62	
Voyageurs à prix réduits	30 347	607	0,106	1,511	0,0302	4,94	3,05	1,66	0,96		
Totaux ou moyennes	613 897	12 278	2,136	1,261	0,0252	100,00	100,00	66,01	65,63	33,64	31,57
Bagages	au minimum	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	au poids taxé	14 358	287	0,050	24,2125	0,4843	1,55	1,50	0,78	0,72	
Petites marchandises	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Grosses id.	259 316	5 186	0,902	5,6148	0,1123	27,88	29,26	14,21	14,08		
Finances	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Équipages	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Animaux	20 031	401	0,070	1,9965	0,0399	2,15	2,02	1,10	0,98		
Recettes extraordinaires	22 445	449	0,078	»	»	2,41	1,59	1,23	0,76		
Totaux ou moyennes	930 047	18 601	3,236	—	—	100,00	100,00	50,96	48,11		

TABLEAU N° 10. — Dépenses de l'exploitation.

DÉSIGNATION.	Annuelles 1865.	Par kilomètre DE		RAPPORT p. %.		PAR JOUR et par kilom. de voie.	
		voie.	train.	p. %.		1865.	1864.
				1865.	1864.		
Administration centrale et frais généraux	106 931	2 138	0,372	23,00	21,41	5,86	5,15
Voie et bâtiments	117 361	2 347	0,409	25,25	24,90	6,43	5,99
Matériel et traction	145 688	2 914	0,507	31,34	33,71	7,98	8,12
Service des transports	94 896	1 898	0,330	20,41	19,98	5,20	4,81
Totaux ou moyennes	1865	464 876	9 297	1,618	100,00	»	25,47
	1864	440 485	8 810	1,715	»	100,00	24,07
Différence pour 1865.	+24 391	+487	-0,097	«	»	+ 1,40	

TABLEAU N° 11. — Résumé comparatif des recettes, des dépenses et des bénéfices de l'exploitation.

DÉSIGNATION.	Recettes.	Dépenses.	Bénéfices	Par kilomètre de voie.			Par kilomètre de train.			
				Recettes.	Dépenses.	Bénéfices.	Recettes.	Dépenses.	Bénéfices.	
Exercices.	1865	930 047	464 876	465 171	18 601	9 297	9 304	3,236	1,618	1,618
	1864	880 389	440 485	439 004	17 608	8 810	8 798	3,428	1,715	1,713
Différent pour 1865	+49 658	+24 391	-25 277	+993	+487	+506	-0,192	-0,097	-0,095	

TABLEAU N° 12. — Bilan de l'exercice 1865.

ACTIF.

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Construction du chemin, dépendances et matériel, dépenses jusqu'au 31 décembre 1864	5,017,712
Acquisitions de maisons et terrains, ainsi que travaux supplémentaires et extraordinaires en 1865	76,521

5,094,233

DÉBITEURS.

Divers	52,551
------------------	--------

VALEURS DIVERSES.

Caisse	371
Compte d'exploitation	28,503
Actions de la Compagnie (avec l'intérêt échu)	38,903
Approvisionnements	249,495
	<u>317,332</u>

Total francs. 5,464,116

PASSIF.

CAPITAL.

4,700,000

Représenté par 9,400 actions de dividende et 9,400 actions privilégiées, dont 476 actions amorties et remboursées sur les produits du chemin de fer.
Reste 8,924 actions privilégiées.

CRÉDITEURS.

Compte d'intérêt des actions privilégiées	72,630
Id. de dividende	4,353
Id. d'amortissement	32,318
Id. des recettes, 1866	12,886
Divers	57,391
	<u>179,578</u>

COMPTE DE RÉSERVE.

Porté antérieurement	302,538
Retenue d'un dixième sur le dividende à distribuer pour 1865	28,200
Total déposé pour le premier établissement	<u>330,738</u>

DIVERS.

Dividende de 1865 à 9,400 actions à 27 fr. par action	253,800
Total francs.	<u>5,464,116</u>

PRIX-COURANT DE LA VALEUR DES ACTIONS, qui a été fixé pour servir de base au règlement des droits de successions, conformément à l'arr. royal du 29 déc. 1845, Mon. 5 janv. 1844.

1864. Mon. 26 et 27 déc., action privilégiée à 322 fr. 50.
1865. Mon. 26 et 27 déc., id. 322 fr. 00.

Ces actions sont de 500 fr., remboursables au pair et à intérêt de 5 p. c. à bonifier.

1864. Mon. 26 et 27 déc., action de dividende à 360 fr.
1865. Mon. 26 et 27 déc., id. 400 fr.

Ces actions, de 1/9400, jouissent des bénéfices excédant le revenu des actions privilégiées et se négocient intérêts compris.