

(N° 49)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

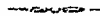
SÉANCE DU 3 DÉCEMBRE 1872

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

POSTES. — TÉLÉGRAPHES.



COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1871.



RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



BRUXELLES

FR. GOBBAERTS, IMPR. DU ROI, SUCCESSEUR D'EM. DEVROYE

RUE DE LOUVAIN, 40

1873

Les Annexes seront distribuées
prochainement.

CHAPITRE PREMIER.

CHEMIN DE FER.

ÉTENDUE- DU RÉSEAU. — SITUATION DES VOIES ET DU MATÉRIEL.

I.

Chemins de fer existant en Belgique.

Le réseau des voies ferrées de la Belgique comportait, au 31 décembre 1871, un développement total de 5,155 kilomètres 215^m,73.

Cette longueur est répartie entre l'exploitation de l'État, s'exerçant sur une étendue de 1,424 kilomètres 491^m,01, et celle des compagnies concessionnaires, dont le développement était de 1,730 kilomètres 724^m,74. (Voir annexe I.)

a. EXPLOITATION PAR L'ÉTAT.

	Mètres courants.
Longueur au 31 décembre 1870	868,682. »
Accroissement en 1871	555,809.01
Longueur au 31 décembre 1871.	<u>1,424,491.01</u>
L'accroissement s'établit comme il suit :	
<i>En plus.</i> —Longueur effective des lignes reprises	Mètres courants
à la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut .	546.698.65
Chemin de fer de ceinture de Bruxelles . . .	7,475. »
Modifications diverses	<u>4,445.36</u>
	558,619.01
<i>En moins.</i> — Partie supprimée du raccorde-	
ment des boulevards à Bruxelles	2,010. »
Suppression de l'embranchement du Kattendyck	<u>800. »</u>
	2,810. »
Augmentation égale	<u>555,809.01</u>

Au point de vue de la construction des lignes exploitées par l'État, la longueur totale se subdivise de la manière suivante :

Lignes construites aux frais du Trésor, non compris la section de Landen à Saint-Trond cédée à la Compagnie de Tournay à Jurbise et faisant actuellement partie du réseau du Grand Central Belge			Mètres courants	592,610.25	
Lignes	{	Rachat par annuités (Mons à	}	831,880 76	
construites		Manage).			53,019. »
par des		Location par prélèvements sur la			
Compagnies.		recette			798,861.76
Total égal.				1,424,491.01	

Le chemin de fer de ceinture de Bruxelles, destiné à remplacer l'ancienne ligne établie le long d'une partie des boulevards de cette ville, n'ayant été ouvert qu'au commencement de juin, ne doit entrer dans la mesure du réseau exploité en 1871 que pour les sept douzièmes de sa longueur, déduction faite de la partie qu'il a permis de supprimer sur les boulevards de la capitale. Ainsi, pour rapporter à la longueur exploitée, les dépenses, le mouvement et la recette, le développement total des lignes constituant l'ancien réseau, qui est de 877 kilomètres 792^m,36, doit être fixé à 875 kilomètres 518^m, 27, représentant la longueur *moyenne effective* de ce réseau, en 1871.

En vertu de la convention du 25 avril 1870, reproduite à l'annexe II ci-jointe, l'État a repris, à dater du 1^{er} janvier 1871, l'exploitation des lignes dont le détail est donné au tableau ci-annexé sous le n° I.

La longueur attribuée à ces lignes, dans la convention, pour servir de base au partage des produits, est de 601 kilomètres.

Dans le courant de 1871, cette longueur a été portée à 607 kilomètres 509 mètres par suite de l'ouverture de la section de Bascoup-Chapelle à Trazegnies et de l'embranchement de la fosse n° 5 des charbonnages de Bascoup (1).

Ce chiffre est supérieur à la longueur de 546 kilomètres 698^m,65, comptée plus haut dans le développement total des lignes exploitées par l'État.

En attribuant aux lignes reprises la longueur fixée par la convention, on a tenu compte à la Société des Bassins Houillers du développement total sur lequel s'exerçait le trafic de ses lignes, sans déduction des parties communes aux abords des stations de raccordement.

Mais ces parties communes ne peuvent être comptées deux fois, lorsqu'il s'agit de mesurer l'étendue totale des lignes soumises à une seule et même exploitation.

Pour calculer à part les résultats de l'exploitation des nouvelles lignes, le présent compte rendu se rapportera aux données de la convention, c'est-à-dire au chiffre de 607 kilomètres 509 mètres.

(1) Le chiffre de 607^k,509 ne comprend pas le raccordement du charbonnage de Fontaine-l'Évêque, d'une longueur de 2,188 mètres, lequel n'a été exploité qu'à partir du 26 juillet 1871.

Pour l'ensemble des deux réseaux, la longueur exploitée sera établie comme il suit :

Longueur moyenne effective de l'ancien réseau, exploitée en 1871 ⁽¹⁾	873,513.27
Longueur effective des nouvelles lignes, dégagée des parties communes	546,638.63
Longueur moyenne effective de l'ensemble du réseau de l'État, exploitée en 1871	1,422,213.92

Ce réseau desservait, au 31 décembre 1871, 301 stations dont le détail est indiqué par le tableau suivant :

	Stations principales. d'about, d'embranchement et de croisement.	Stations intermédiaires
Situation au 31 décembre 1870.	49	154
Stations des lignes reprises	17	73
Stations ouvertes en 1871	»	6
Totaux.	66	233
Ensemble	301	

b. EXPLOITATIONS DES COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES.

Le compte rendu précédent fixait à 2,028 kilomètres 309^m.63, l'étendue des chemins de fer exploités par des compagnies concessionnaires au 31 décembre 1870.

De nouveaux renseignements ont fait reconnaître que cette longueur devait être augmentée de 238 kilomètres 750^m.74, et portée ainsi à . 2,267,060 39

Il y a lieu de déduire de cette longueur, l'étendue des lignes reprises à la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut, soit 546,698.63

Reste 1,720,361.74

La section de Saint-Nicolas à La Clinge (frontière des Pays-Bas), du chemin de fer de Malines à Terneuzen, ayant été ouverte le 27 août 1871 sur une étendue de. 10,363. »

il en résulte qu'au 1^{er} janvier 1872 la longueur des lignes exploitées par des compagnies concessionnaires était de . . . 1,730,724.74

Sur cette longueur, 223 kilomètres environ sont établis à double voie.

c. CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

Plusieurs lignes de chemins de fer se trouvaient en voie de construction, au 1^{er} janvier 1872, sur une longueur approximative de 231 kilomètres, dont 54 par l'État et 177 par diverses compagnies. (Voir pour les détails, l'annexe I.)

⁽¹⁾ Cette longueur est calculée approximativement et devra être vérifiée par un mesurage contradictoire.

II.

Doubles voies. — Voies accessoires. — Rails. — Éclisses — Billes.**a. ANCIEN RÉSEAU.**

Au 1^{er} janvier 1872, les voies constituant l'ancien réseau exploité par l'État avaient un développement total de 2,223,218 mètres courants, comprenant 1,710,219 mètres de voies principales et 514,999 mètres de voies accessoires.

En 1870, ces longueurs étaient respectivement de 1,707,363 et 480,351 mètres.

On a donc établi, en 1871, 2,854 mètres de voies principales et 34,648 mètres de voies accessoires en plus.

Les voies accessoires représentaient, en 1871, 30 p. % des voies principales.

En 1870, ce rapport était de 28 p. %

Toutes les lignes de l'ancien réseau étaient établies à double voie, à l'exception de la traversée des tunnels de Braine-le-Comte et de Godarville et de quelques embranchements servant presque exclusivement au trafic des marchandises.

Les annexes III, IV, V, VII et VIII fournissent des détails circonstanciés sur la situation et le renouvellement des rails.

En cette matière, l'attention est attirée spécialement sur l'emploi, de plus en plus étendu, des rails de fort calibre et sur l'introduction des rails en acier.

Jusqu'au 1^{er} janvier 1871, il avait été placé, dans les voies de l'ancien réseau, 1,079,123 mètres courants de rails pesant plus de 34 kilogrammes par mètre. Dans le courant de 1871, il en a été placé 321,324 mètres courants.

Déduction faite des rails de cette catégorie qui ont été retirés des voies, il en restait, au 31 décembre 1871, 1,178,066 mètres courants, soit 34,489 mètres du modèle à deux bourrelets symétriques, et 1,143,577 mètres du modèle Vignole.

L'application des rails d'acier a été faite en 1871, à concurrence de 33,113 mètres courants, compris dans le total des rails Vignole donné ci-dessus.

Au 1^{er} janvier 1871, il existait encore, dans les voies et en réserve, 3,403,596 mètres de rails à deux bourrelets inégaux de 34 kilogrammes au mètre.

A l'expiration de cette même année, cette quantité était réduite à 3,148,871 mètres, soit une différence en moins de 256,725 mètres.

Quant aux rails d'un poids inférieur à 34 kilogrammes par mètre, ils avaient, au 1^{er} janvier 1871, un développement de 119,042 mètres

Au 31 décembre suivant, ce développement était de . . . 119,853 —

soit une augmentation de (1) 811 mètres

Les 119,853 mètres courants de rails de faible calibre ci-dessus mentionnés se trouvaient placés dans les voies accessoires des stations, à l'exception de 5,122 mètres existant encore dans les voies principales et de 1,390 mètres susceptibles de remploi et tenus, à cet effet, en réserve.

(1) Cette augmentation provient d'une rectification aux éléments fournis l'année précédente

L'application d'éclisses boulonnées aux abouts des rails avait été faite jusqu'au 1^{er} janvier 1871, sur une longueur de 1,980,938 mètres de voie.

A la fin de 1871, cette longueur était de 2,000,839 mètres.

Il y a donc une augmentation pour 1871 de 19,901 mètres.

Ce mode de jonction se répartissait, d'après les différents modèles de rails auxquels il avait été appliqué, de la manière suivante :

	Mètres courants de voie.
Rails à deux bourrelets inégaux	1,407,379
Rails à deux bourrelets symétriques	21,492
Rails Vignole { fer	555,280
{ acier	16,508
Total égal.	2,000,839

Les annexes IX, X et XII se rapportent à l'emploi et au renouvellement des traverses ou billes.

Le nombre des billes en service au 1^{er} janvier et au 31 décembre 1871 est indiqué par les chiffres suivants :

	Au 1 ^{er} janvier.	Au 31 décembre.	Augment.
Billes non préparées	629,557	638,323	8,766
Billes préparées	1,757,544	1,787,639	30,098
Billes de systèmes divers	4,064	4,076	12
Totaux.	2,391,162	2,430,038	38,876

La préférence reste acquise au procédé Bethell (créosotage) pour la conservation des traverses en bois.

Le nombre de billes créosotées placées dans les voies en 1871, est de 29,406.

Sur le nombre total de 1,787,639 billes préparées indiqué ci-dessus, il y en avait 1,782,554 du système Bethell et 5,085 du procédé Boucherie (1).

b. LIGNES REPRISES.

Les annexes VI et XI se rapportent spécialement au matériel des voies constituant le réseau repris à la Société des Bassins Houillers du Hainaut. Ces voies mesuraient, au 1^{er} janvier 1872, 750,383 mètres courants, dont 616,834 de voies principales et 135,549 de voies accessoires, correspondant à 22 p. % des premières.

Sur une longueur effective de 546,698 mètres que comportent les lignes reprises, une étendue de 83,316 mètres seulement, ou 15 p. %, est établie à double voie.

Sur la même longueur, il y a 515,658 mètres à écartement normal de 1^m,50^c, dont 72,960 à double voie et 442,698 à simple voie.

Le reste est établi à petit écartement de 1^m,20^c.

Les rails existant dans les voies, à la même époque, avaient ensemble une

(1) Au 1^{er} janvier 1871, le nombre de billes du procédé Boucherie était de 4,393. L'augmentation au 31 décembre suivant provient du emploi de vieilles billes de l'espèce se trouvant en dépôt.

longueur de 1,482,402 mètres, dont 682,008 mètres étaient consolidés au moyen d'éclisses.

Ils comprenaient, entre autres modèles, 801,793 mètres de rails Vignole du type de l'État et 60,929 mètres de rails de ce même modèle, mais de types spéciaux.

Le nombre de billes en service au 1^{er} janvier 1872, sur les lignes reprises, était réparti comme il suit :

Billes non préparées	439,303
Billes préparées	296,669
Billes en métal	6,661
Total	742,633

Parmi les billes préparées, qui représentent 40 p. % du nombre total de billes existantes, il s'en trouvait 234,412 du système Bethell et 2,852 du procédé Boucherie.

Les 733,974 billes en bois comprenaient :

459,940	chêne.
263,614	sapin.
10,420	autres essences.

Total égal. 733,974

Parmi les 6,661 billes en métal, on en compte 6,572 du système Vautherin.

RÉSEAUX RÉUNIS.

Le relevé ci-dessous donne, en ce qui concerne la situation des voies et du matériel qui s'y trouve placé, les indications principales se rapportant à l'ensemble du réseau exploité par l'État en 1871 :

		Situation au 1 ^{er} janvier 1872.
Développement des lignes à section normale de 1 ^m ,30 ^c .	à simple voie.	465,721 03
	à double voie.	927,729 46
Développement des lignes à section de 1 ^m ,20 ^c .	à simple voie.	20,684 30
	à double voie.	10,356 20
Total		1,424,491 01
Développement des lignes à simple voie.		486,403 35
— à double voie.		938,083 66
Total égal.		1,424,491 01
Développement des voies.	principales	2,527,053 »
	accessoires	648,548 »
Total		2,975,601 »
Mètres courants de rails existant dans les voies.	avec éclisses boulonnées	2,682,867 »
	sans —	3,176,359 »
Total		5,859,226 »

Répartition des rails d'après leur poids au mètre.	{	de moins de 34 kilos . . .	254,891	"	
		de 34 kilos	3,482,472	"	
		de plus de 34 kilos {	fer	2,089,146	"
			acier	53,017	"
Total		5,859,226	"		
Billes non préparées existant dans les voies.	{	chêne	1,064,579	"	
		sapin	11,869	"	
		autres essences	4,180	"	
		Total	1,077,628	"	
Billes préparées existant dans les voies.	{	chêne	519,050	"	
		sapin	1,751,640	"	
		autres essences	15,618	"	
		Total	2,084,508	"	
Billes en métal existant dans les voies.	{	système à plateaux . . .	41	"	
		— Barlow	800	"	
		— Graven	5,554	"	
		— Vautherin	6,572	"	
Total		40,757	"		
Nombre total de billes existant dans les voies		5,172,673	"		
Répartition des billes préparées, entre les systèmes de préparation employés.	{	procédé Boucherie . . .	7,937	"	
		— Bethell	2,066,966	"	
		divers	9,405	"	
		Total	2,084,508	"	

III.

Matériel. — Machines fixes, locomotives et voitures.

a. MACHINES FIXES.

Les machines fixes employées par les chemins de fer de l'État, comme moteurs d'atelier et pour l'alimentation d'eau, étaient, à la fin de 1871, au nombre de 56, et représentaient une force totale de 489 chevaux.

Dans ce nombre figurent 9 machines d'une force totale de 46 chevaux, provenant des lignes reprises à la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut.

Les machines à vapeur d'une force totale de 320 chevaux, qui fonctionnaient à la station de Hautpré, pour la remorque des trains sur les plans inclinés de Liège, ont cessé d'être employées en septembre 1871. Elles étaient devenues insuffisantes et, en présence de la dépense à résulter d'une installation nouvelle, les avantages économiques de ce moyen de traction ne pouvaient plus être mis en balance avec les inconvénients d'un service exceptionnel, intervenant au milieu d'une ligne à grand trafic.

En conséquence, l'application de locomotives puissantes est devenue générale sur cette partie du réseau.

b. MATÉRIEL DE TRACTION.

Les marchés conclus en 1871, pour augmenter et améliorer le matériel de traction, représentent, dans leur ensemble, une dépense de 4,242,704 francs prélevée, à concurrence de fr. 2,630,916-20 sur les fonds spéciaux de premier établissement et d'extension, et pour le complément, soit fr. 1,591,787-80, sur les fonds du budget, en renouvellement.

Ces marchés comprennent :

	Fonds spéciaux.	Fonds du budget.	Total.
Locomotives pour fortes rampes	»	5	5
— à voyageurs	»	10	10
— à marchandises	35	7	42
— pour manœuvres dans les gares	8	8	16
Tenders	51	15	66

Le tableau ci-annexé sous le n° XIII fournit, sur le matériel de traction, des indications détaillées dont voici le résumé :

Locomotives. — Les chemins de fer de l'État disposaient, au 31 décembre 1871, de 562 locomotives, savoir :

Locomotives existant au 1 ^{er} janvier 1871	571
— reprises à la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut, en vertu de l'article 10 de la convention du 25 avril 1870 (1)	156
— neuves, mises en service en 1871	39
Total.	566
A déduire. — Locomotives démolies en 1871.	4
Reste : chiffre égal.	562

Sur ces 562 machines, 85, soit 15 p. %, se trouvaient en réparation à la même date.

La force totale représentée par les 562 locomotives était de 86,201 chevaux-vapeur, ce qui donne une moyenne de 153 chevaux par locomotive.

Les 39 machines mises en service en 1871 comprenaient 15 locomotives pour voyageurs, à 2 paires de roues motrices ; 14 locomotives pour marchandises, à 3 paires de roues motrices ; 5 locomotives de gare et 5 locomotives destinées à la remorque des trains sur les plans inclinés.

Les 4 machines démolies pendant la même année, comprenaient 5 locomotives de gare, dont 2 provenant du matériel repris, et 1 locomotive pour marchandises, à 5 paires de roues motrices, provenant du même matériel.

10 locomotives pour voyageurs, à 1 paire de roues motrices, ont été transformées, en 1871, en machines de gare.

Enfin, il y avait en construction, au commencement de l'année 1872, 67 machines nouvelles, dont 12 pour voyageurs, 44 pour marchandises et 11 pour manœuvres dans les gares.

(1) Y compris 6 locomotives de la ligne de Manage à Wavre.

Tenders. — Au 31 décembre 1871, il existait 388 tenders, savoir :

Tenders existant au 1 ^{er} janvier 1871	282
— repris à la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut	111
— neufs, mis en service en 1871	10
Total.	403
A déduire : Tenders démolis en 1871.	15
Reste : chiffre égal.	388

Sur ces 388 tenders, 27, soit 7 p. %, se trouvaient en réparation à la date susdite.

Des 15 tenders démolis pendant l'année, 8 appartenaient au matériel repris.

Au début de l'année 1872, 66 tenders nouveaux se trouvaient en construction.

C. MATÉRIEL DES TRANSPORTS (VOITURES).

Il a été conclu, en vue de l'amélioration et de l'augmentation du matériel des transports, en 1871, des marchés pour une valeur de fr. 5,200,144-26, savoir : fr. 744,078-92 à charge des fonds du budget, en renouvellement, et fr. 4,456,065-34 sur les fonds spéciaux de premier établissement et d'extension.

Ces marchés comprennent :

	Fonds spéciaux.	Fonds du budget.	Total
Voitures pour voyageurs, de troisième classe	»	36	36
Wagons pour bagages, à frein	60	»	60
Voitures pour bureaux ambulants des postes	»	2	2
Wagons fermés, de 10 tonnes	100	56	156
— à charbon, de 10 tonnes	1,400	218	1,618
— plats, de 10 tonnes, pour rails	40	88	128
— freins traîneaux	14	»	14
— pour le service d'entretien de la route	6	»	6

L'État disposait, au 31 décembre 1871, d'un matériel de transport composé de :

Voitures pour voyageurs	2,240
— pour marchandises	19,681
— pour services divers	1,231
Total	23,152

A la fin de 1870, ce nombre n'était que de 13,377

L'accroissement en 1871 est donc de 9,775 véhicules.

Ce chiffre se décompose comme il suit :

	VOITURES à voyageurs	VOITURES à marchandises.	VOITURES pour services divers.	TOTAUX
Voitures reprises à la Compagnie des Bassins Houilliers du Hainaut en vertu de l'art. 10 de la convention du 23 avril 1870, y compris 13 véhicules pour marchandises recensés en 1871	519	6,563	400	(1) 7,282
Voitures neuves mises en service en 1871	89	2,681	15	2,785
Voitures transformées en 1871	9	36	97	162
Total	417	9,300	510	10,227
A déduire :				
Voitures démolies en 1871, y compris 1 wagon pour marchandises porté en trop à la situation de 1870.	33	186	51	290
Voitures transformées en 1871	4	138	"	162
Total	37	344	51	432
Reste	360	8,956	459	9,775

Parmi les 2,785 voitures neuves mises en service en 1871, on en compte 1,646 se rapportant à l'ancien réseau, savoir :

Voitures pour voyageurs.	89
— pour marchandises	1,544
— pour services divers	13
Total égal	1,646

Les 1,437 véhicules pour marchandises, complétant le nombre de 2,783 ci-dessus, proviennent de l'exécution de marchés conclus par la Compagnie des Bassins Houilliers avant la reprise de ses lignes par l'État.

Sur les 23,152 voitures existantes, on en comptait, au 1^{er} janvier 1872, 21,872 en bon état et 1,280, ou 5.55 p. o/o, en réparation.

A la même date, il y avait, en construction, 48 voitures pour voyageurs, 1,192 wagons pour marchandises et 51 wagons pour services divers.

De plus amples détails sur le matériel des transports sont donnés au tableau ci-annexé sous le n° XIV.

Il n'est pas sans intérêt de signaler ici les causes principales de la pénurie de matériel qui s'est fait sentir vers la fin de 1870 et qui s'est prolongée jusqu'en 1871.

(1) Y compris 23 voitures à voyageurs et 330 wagons à marchandises de la ligne de Manage à Wavre.

Un nombre considérable de wagons expédiés, avant et pendant la guerre, sur les lignes allemandes et françaises, n'ont pu être restitués par les administrations de ces lignes ; celles-ci se sont trouvées elles-mêmes privées d'une notable partie de leur matériel, et n'ont pas pu fournir leur contingent habituel de matériel destiné à assurer le trafic international.

Pour ne pas interrompre ce trafic, l'État se vit obligé d'y affecter son propre matériel, dans des proportions dépassant notablement ses obligations.

En présence des protestations des producteurs nationaux menacés dans leurs intérêts, au moment où des débouchés importants se présentaient pour écouler leurs produits à des conditions exceptionnellement avantageuses, l'administration fut obligée de revenir sur la mesure qu'elle avait prise de refuser son matériel pour les transports à destination de l'étranger.

De nouvelles quantités de matériel furent ainsi enlevées au trafic intérieur.

D'un autre côté, l'état d'encombrement et de perturbation à peu près permanent où les événements plongeaient les lignes allemandes et françaises, nécessitant à chaque instant des interruptions dans les expéditions de la Belgique vers la France et l'Allemagne, les wagons chargés, ou en cours de transport au moment de ces interruptions étaient immobilisés jusqu'à la reprise de ces expéditions.

La guerre ayant fait dévier certains transports de leur direction naturelle au profit du réseau belge, une affluence de trafic aussi considérable qu'inattendue se produisit dans les principales stations à entrepôt de ce réseau ; celles-ci se trouvèrent encombrées également, ce qui donna lieu à de nombreux chômages de matériel, sans parler des difficultés et des complications de toute nature dont la marche du service fut frappée.

Cet état de choses s'aggrava encore à la fin de la crise politique.

Il y eut alors à combler les vides créés dans les centres de consommation, surtout en France et en Allemagne.

Les commandes affluant de toutes parts et le stock d'approvisionnements accumulé pendant la guerre dans les centres de production permettant d'y faire face immédiatement, tout le monde voulut être satisfait en même temps, et à mesure de la rareté de plus en plus grande du matériel, les chiffres des demandes s'accrurent jusqu'à l'exagération.

En vue de remédier à cette situation, l'administration prit toutes les mesures que lui commandaient les circonstances.

Parmi ces mesures, il faut citer notamment :

La réduction des délais accordés pour le chargement et le déchargement des marchandises et l'augmentation des pénalités pour retard apporté dans ces opérations ;

Le renforcement du personnel partout où cela fut reconnu nécessaire ;

Le rétablissement du service de nuit sur certaines sections ;

La création de nouveaux trains de marchandises ;

L'organisation de trains spéciaux, soit en vue de diminuer l'encombrement des stations, soit pour accélérer le renvoi des wagons vides sur les lieux de chargement ;

L'organisation, d'accord avec les compagnies intéressées, de trains directs,

notamment d'Anvers vers l'Allemagne, des lignes de l'État vers les lignes Nord-Belge et du Luxembourg et vice-versâ, etc. ;

L'établissement d'urgence, dans certaines stations et notamment à Anvers, de voies nouvelles, de pavages, de hangars provisoires, etc. ;

la création de vastes stations de manœuvres et de formation à Meirelbeke, à Schaerbeek, à Bruxelles-Ouest, en vue de dégager les points où venaient affluer les trains de marchandises à décomposer, tels que Gand, Bruxelles Allée-Verte, Malines, etc. ;

L'impulsion vigoureuse donnée aux travaux de réparation du matériel dans les ateliers de l'administration, et l'établissement de nouveaux ateliers de l'espèce ;

L'organisation d'un service spécial de répartition du matériel, en vue de réduire les parcours à vide inutiles et d'assurer une distribution équitable sur tout le réseau ;

La surveillance minutieuse et incessante du séjour des wagons dans les stations et la perception rigoureuse des frais de chômage.

Nonobstant ces mesures, qui furent complétées par des commandes importantes de matériel, tant à charge de fonds spéciaux réclamés de la Législature que des allocations budgétaires, la crise ne put être totalement conjurée, mais du moins les effets en furent considérablement atténués.

CHAPITRE II.

STATISTIQUE DU MOUVEMENT ET DE LA RECETTE.

I.

Parcours.

a. LOCOMOTIVES.

Le parcours des locomotives, en 1871, sur l'ancien et le nouveau réseau, est indiqué, par mois, dans l'annexe XV.

La comparaison des résultats de 1871 avec ceux des deux années précédentes est donnée ci-dessous (1):

ANNÉES.	LOCOMOTIVES remorquant des trains.	LOCOMOTIVES de remorquant aucune charge.	LOCOMOTIVES EN MANŒUVRE		TOTAL
			avec trains.	service de la réserve.	
1869	9,967,590	248,515	620,984	1,516,757	12,353,644
1870	10,461,044	267,728	675,081	1,741,472	12,845,522
1871	13,849,081	405,885	1,155,051	2,915,891	18,525,888

Les locomotives en manœuvre entrent dans le mouvement général des mêmes années pour les proportions suivantes :

	1869		1870		1871
Avec trains.	5 02	p. %	5.26	p. %	6.50 p. %
Service de la réserve . . .	12.28	—	13.56	—	15.91 —
Ensemble . . .	17.50	—	18.82	—	22.21 —

L'augmentation des tantièmes de 1871 provient de ce que les opérations qui

(1) Il eût été désirable de répartir le mouvement entre les deux réseaux, l'ancien et le nouveau ; mais les éléments recueillis ne portent que sur l'ensemble, ce qui rend impossible une comparaison scindée.

s'effectuent sur les lignes du Flénu sont considérées comme manœuvres et portées comme telles dans la comptabilité de la circulation des locomotives (1).

En prenant la locomotive-kilomètre remorquant une charge, comme unité de travail effectué, et en rapportant cette unité aux résultats principaux de l'exploitation, on obtient :

Par locomotive-kilomètre.	{	Recette brute fr.	4.83109
		Dépense	2.51364
		Excédant de recette.	2.31745

Indépendamment du parcours précité, les locomotives de l'Administration ont fait, en dehors du réseau exploité par l'État, un parcours de 29,888 kilomètres, et des locomotives étrangères ont fait sur ce réseau un trajet de 38.400 kilomètres.

b. MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

Ainsi que le renseigne en détail le tableau XVI, ci-annexé, le parcours effectué en 1871 par le matériel de l'État, sur les lignes qu'il exploite, ressort à 191,955,314 voitures-kilomètres.

Ce même matériel a fait pendant ladite période un trajet de 64,020,139 kilomètres sur les lignes étrangères.

Les trains de l'État ont compris dans leur charge, pendant la même période, du matériel étranger pour un parcours de 35,211,217 voitures-kilomètres, et des trains entièrement étrangers ont circulé sur ses lignes à concurrence de 663,206 voitures-kilomètres.

Ancien réseau. — La part afférente à l'ancien réseau dans le parcours total du matériel appartenant à l'État est de 163,823,003 voitures-kilomètres.

Rapprochée du parcours de 1870, elle donne lieu à la comparaison suivante :

		1870	1871	En + en 1871	En — en 1871
		Voitures-kilom.	Voitures-kilom.	Voitures-kilom.	Voitures-kilom.
Trains de voyageurs	express . . .	11,036,544	12,873,272	1,838,928	»
	ordinaires. .	40,795,859	42,411,528	1,617,469	»
	spéciaux . .	746,157	363,718	»	180,439
Trains de marchandises	ordinaires. .	85,212,611	104,162,628	18,950,017	»
	spéciaux . .	7,670,603	3,808,039	»	1,862,546
Totaux . .		145,459,576	163,823,003	22,406,414	2,042,983
Augmentation . . .		20,363,429		20,363,429	

ou 13.99 p. %

La répartition des parcours faits à vide et avec charge en 1871 est indiquée par le relevé suivant :

(1) Le parcours des locomotives effectué en 1871 sur lesdites lignes est de 309,700 kilomètres, savoir : 217,340 kilomètres avec trains,

92,160 kilomètres pour service de la réserve.

		MATÉRIEL AVEC CHARGE.	MATÉRIEL A VIDE.
		Voitures-kilom.	Voitures-kilom.
Trains de voyageurs . . .	{ express	12,856,495	18,777
	{ ordinaires	42,580,841	30,487
	{ spéciaux	564,202	1,516
Trains de marchandises . . .	{ ordinaires	81,991,981	22,170,647
	{ spéciaux	4,017,106	1,790,953
Totaux.		141,810,625	24,012,380
Mouvement de 1870		124,767,681	20,691,895
En plus en 1871		17,042,944	3,320,485
Ensemble		20,563,429	

La proportion des parcours à vide, dans le mouvement total, s'établit comme il suit :

Trains de voyageurs	0.09 p. %
— de marchandises	21.79 —
Sur l'ensemble.	14.48 —

En ce qui concerne les trains de voyageurs, cette proportion est tout à fait insignifiante. Il en résulte nécessairement que les fluctuations du tantième général proviennent presque exclusivement de la proportion plus ou moins grande de la part du matériel pour marchandises, dans le mouvement général.

C'est donc d'après la série des tantièmes se rapportant à ce matériel seul, qu'il faut mesurer le degré d'utilisation. Ces tantièmes ont été, pour les cinq années antérieures :

17.70	pour 1866
21.43	— 1867
20.39	— 1868
21.52	— 1869
22.20	— 1870

Nouveau réseau. — Le parcours du matériel, en 1871, sur les lignes reprises à la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut est de 26,132,309 voitures-kilomètres, se décomposant comme il suit :

		MATÉRIEL AVEC CHARGE.	MATÉRIEL A VIDE.
Trains de voyageurs	express	Voitures-kilom. »	Voitures-kilom. »
	ordinaires	10,565,725	3,258
	spéciaux	23,442	»
Trains de marchandises . . .	ordinaires	10,712,482	4,630,551
	spéciaux	259,788	159,285
Totaux		21,559,435	4,772,874
Ensemble		26,152,509	

Par rapport au mouvement général de ce réseau, le tantième des parcours faits à vide est de :

Trains de voyageurs	0.03 p. %
— de marchandises	30.03 —
Sur l'ensemble	18.26 —

Réseaux réunis. — En réunissant les éléments donnés ci-dessus pour les deux réseaux, on arrive aux résultats suivants :

		MATÉRIEL AVEC CHARGE.	MATÉRIEL A VIDE.
Trains de voyageurs	express	Voitures-kilom. 12,856,495	Voitures kilom. 18,777
	ordinaires	52,744,564	53,725
	spéciaux	587,644	1,516
Trains de marchandises . . .	ordinaires	92,704,465	26,800,998
	spéciaux	4,276,894	1,930,238
Totaux		163,170,060	28,785,254
Ensemble		191,955,314	

La moyenne proportionnelle des parcours à vide est indiquée par les chiffres suivants :

Trains de voyageurs.	0.08 p. %
— de marchandises	22.86 —
Sur l'ensemble.	14.99 —

Le relevé ci-après indique le parcours, ou l'utilisation du matériel des transports, sur l'ensemble des deux réseaux exploités par l'État pendant l'année 1871, abstraction faite de 73 voitures-poste, voitures cellulaires et wagons-traineaux dont le parcours a été de 1,716,766 kilomètres, et de 523 petits wagons pour le service de la voie et des ateliers, dont il n'est pas tenu attachement dans le relevé du parcours kilométrique du matériel des transports.

DÉSIGNATION DES ESPÈCES DE VÉHICULES.	NOMBRE DE VÉHICULES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE des véhicules.	PARCOURS moyen PAR VÉHICULE.
			Kilom.
Voitures à voyageurs.	1,566	53,013,083	53,832
Fourgons à bagages	672	24,902,439	57,057
Wagons fermés	3,367	27,396,450	7,680
— à charbon	14,983	78,326,588	5,240
— plats	1,780	5,439,439	3,067
Boxes et trucks à équipages.	184	940,709	5,112
Totaux et moyenne	22,754	190,258,548	8,360

Indépendamment de ces parcours, le matériel de l'État a effectué, en 1871, sur les lignes étrangères, les trajets approximatifs établis par le tableau ci-dessous :

ESPÈCE DE VÉHICULES.	NOMBRE DE VÉHICULES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE TOTAL à l'étranger.	PARCOURS moyen PAR VÉHICULE.
			Kilom.
Voyageurs	20,639	2,871,306	139
Marchandises	561,000	61,148,633	109
Totaux et moyenne	581,639	64,020,139	110

La répartition de la recette et de la dépense totales de l'exploitation, sur les voitures-kilomètres *chargées*, fournit les moyennes ci-après :

Recette brute	fr. 0.41004
Dépense	0.21534
Excédant de recette	0.19670

C. TRAINS.

Le relevé du parcours kilométrique des trains est donné au tableau XVII ci-annexé.

Ancien réseau. — La part afférente à l'ancien réseau est de 11,031,782 trains-kilomètres remorqués par des locomotives de l'État, 89,617 kilomètres parcourus par des trains étrangers remorqués par des locomotives étrangères et 94,182 kilomètres parcourus par des trains de marchandises ordinaires remorqués par le câble sur les plans inclinés de Liège.

La comparaison établie entre les années 1870 et 1871 conduit aux résultats suivants pour les trains remorqués par des locomotives de l'État :

	1870	1871	En + en 1871	En — en 1871
	Trains-kilom.	Trains-kilom.	Trains-kilom.	Trains-kilom.
Trains de voyageurs . .	express . . .	1,109,980	1,291,558	181,578
	ordinaires . .	4,017,270	4,176,589	159,519
	spéciaux . . .	49,854	45,417	6,437
Trains de marchandises	ordinaires . .	4,551,181	5,197,152	845,971
	spéciaux . . .	546,025	525,266	22,759
Mouvement général . . .	9,874,310	11,051,782	1,186,668	29,196
Augmentation en 1871 . .	1,157,472		1,157,472	
			ou 11.72 p. %	

La plus grande part de cette augmentation revient aux trains ordinaires de marchandises.

Nouveau réseau. — Les trains ont fourni, sur les lignes reprises, un parcours total de 2,514,045 kilomètres, réparti comme il suit :

	Trains-kilom.
Trains de voyageurs . . .	ordinaires 1,419,268
	spéciaux 2,160
Trains de marchandises ⁽¹⁾ .	ordinaires 1,058,435
	spéciaux 34,182
Total égal	2,514,045

Réseaux réunis. — La réunion des parcours ci-dessus donne, pour l'ensemble

(¹) Y compris le parcours en manœuvre sur les lignes du Flénu, parcours dont l'importance en 1871 est de 154,824 kilomètres.

des lignes exploitées en 1871, un total de 13,545,827 trains-kilomètres, se répartissant comme il suit :

		Trains-kilom.
Trains de voyageurs	express	1,291,538
	ordinaires.	5,595,857
	spéciaux	45,577
Trains de marchandises . . .	ordinaires.	6,255,587
	spéciaux	357,448
Total égal.		13,545,827

Le parcours des locomotives remorquant des trains dépasse celui des trains de 303,254 kilomètres, savoir :

Service des voyageurs	226,370 kilomètres.
Service des marchandises	76,884 —
Ensemble.	303,254 —

Le relevé comparatif ci-après indique le parcours et la composition moyenne des trains sur les deux réseaux :

		TRAINS DE VOYAGEURS		TRAINS DE MARCHANDISES	
		EXPRESS.	ORDINAIRES et spéciaux.	ORDINAIRES et spéciaux.	REMORQUÉS par le câble.
Parcours des trains, en kilomètres.	Ancien réseau .	1,291,538	4,220,006	5,520,418	94,182
	Nouveau réseau.	"	1,421,428	1,002,617	"
	Réseaux réunis.	1,291,538	5,641,434	6,523,035	94,182
Nombre de voitures-kilo- mètres.	Ancien réseau .	14,038,525	45,619,508	140,254,256	1,217,642
	Nouveau réseau.	"	10,596,702	17,640,098	"
	Réseaux réunis.	14,038,525	56,216,210	157,894,354	1,217,642
Nombre moyen de véhi- cules composant chaque train.	Ancien réseau .	10. ⁸⁷¹	10. ⁵⁸⁶	25. ⁴⁰⁶	12. ⁹²⁸
	Nouveau réseau.	"	7. ⁵¹⁴	16. ¹⁴⁴	"
	Réseaux réunis.	10. ⁸⁷¹	9. ⁵⁷³	23. ⁸⁷⁶	12. ⁹²⁸
Moyennes générales, non compris la remorque par le câble.	Ancien réseau .	17. ⁹⁴⁰			
	Nouveau réseau.	11. ¹⁵²			
	Réseaux réunis.	16. ⁸⁸⁰			

En appliquant à la recette et à la dépense totales de l'exploitation le train-kilomètre pris comme unité de travail effectué, on trouve, en 1871 :

Une recette brute de	fr. 4.93925
Une dépense de	2.56991
Un excédant de recette de	2.36934

II.

Mouvement et recette des voyageurs.

Les tableaux XVIII et XIX ci-annexés renseignent, pour chacun des mois de 1874, le mouvement et la recette des voyageurs, sur les deux réseaux.

D'après le tableau XVIII, le nombre total des billets délivrés pendant l'année est de 17,456,203, chiffre reproduit également à l'état général du mouvement et de la recette inséré à la page 27 du présent compte rendu.

Mais les deux derniers mois de 1871 ayant été soumis au régime du nouveau tarif, comportant des billets d'aller et retour qui doivent être considérés comme représentant chacun deux voyages, il faut, pour établir le chiffre réel des voyageurs, doubler le nombre des billets de l'espèce.

Dans ces conditions, le chiffre total de 17,456,203 doit être augmenté de 825,834 unités, ce qui le porte à 18,282,037 voyageurs ayant produit une recette de fr. 20,468,188-91, qui entre pour 30.59 p. %, contre 35.62 p. % en 1870, dans le produit total de l'exploitation.

Ce mouvement et cette recette se décomposent comme il suit :

CATÉGORIE DE VOYAGEURS.		NOMBRE DE VOYAGEURS.	RECETTE.	PRODUITS MOYENS.
1^{re} Billets simples.			Fr. c.	Fr. c.
Trains express	Voyageurs de 1 ^{re} classe	461,294	3,089,654 68	6.70
	— de 2 ^e —	411,772	1,600,179 23	3.89
	— de 3 ^e —	776,122	1,282,458 43	1.68
Trains ordinaires	Voyageurs de 1 ^{re} classe	648,818 ^h	1,597,583 21	2.46
	— de 2 ^e —	1,837,029	2,562,221 88	1.38
	— de 3 ^e —	11,607,743	8,804,342 21	1.76
2^o Billets d'aller et retour.				
Trains express	Voyageurs de 1 ^{re} classe	22,802	79,943 17	3.51
	— de 2 ^e —	22,118	49,558 82	2.24
	— de 3 ^e —	63,822	79,433 64	1.21
Trains ordinaires	Voyageurs de 1 ^{re} classe	57,634	99,873 78	1.73
	— de 2 ^e —	143,276	127,532 83	1.89
	— de 3 ^e —	1,141,944	527,701 21	1.46
3^o Billets à prix réduits.				
Enfants, militaires, sociétaires, etc. (les trois classes réunies).		1,064,761	567,701 80	1.53
Totaux		18,282,037	20,468,188 91	1.12
Recette afférente aux lignes reprises			2,403,554 39	
Reste pour recette de l'ancien réseau			18,064,634 52	
Recette correspondante de 1870			16,139,076 72	
Augmentation en 1871			1,925,557 80	

Le nouveau tarif des voyageurs ayant été inauguré le 1^{er} novembre, son application, en 1871, s'est exercée sur une période trop courte pour qu'il soit possible d'en constater les effets.

Cette période ne pourrait être prise comme base d'appréciation, les voyages entrant à cette époque dans leur phase de décroissance.

D'autre part, la comparaison avec les mois correspondants de 1870 est rendue impossible par la différence d'étendue du réseau exploité à ces deux époques.

Cette comparaison ne pourra être appliquée avec fruit qu'aux dix premiers mois de l'exercice 1872, relativement au mouvement et à la recette de la même période en 1871.

III.

Mouvement et recette des bagages.

Le mouvement et la recette des bagages, en 1871, font l'objet du tableau ci-après, dont les chiffres sont en partie extraits des annexes XVIII et XIX.

		MOUVEMENT.	RECETTE.	PRODUITS moyens.
		Expéditions.	Fr. c.	Fr. c.
Bagages taxés.	au minimum	142,898	72,718 79	84
	au poids	161,974	891,493 15	5 50
Total			964,208 94	
Recette afférente aux lignes reprises			45,185 19	
Reste pour recette de l'ancien réseau.			924,023 75	
Recette correspondante de 1870			676,395 77	
Augmentation en 1871.			244,627 98	

La recette des bagages, en 1871, a dépassé celle de l'année précédente de 56 p. %, progression qui excède de beaucoup celle des autres branches de produit et qui n'a jamais été atteinte antérieurement.

En effet, de 1861 à 1870, l'augmentation moyenne, par année, est de 17,203 francs, ou environ 3 p. %. Cette différence énorme ne peut être attribuée qu'aux nombreux étrangers qui ont séjourné en Belgique pendant les premiers mois de 1871, et à ceux qui, pendant la plus grande partie de l'année, ont traversé les lignes belges de préférence aux autres voies suivies en temps ordinaire.

La même influence a dû s'exercer sur les voyageurs, notamment en première classe, en trains express et à longue distance.

La part des bagages dans la recette totale est de 1.44 p. %. Elle était, en 1869 et 1870, de 1.50 et 1.49 p. %, respectivement.

Ces différences semblent contredire les observations qui précèdent. Mais ces observations ne s'appliquaient qu'à l'ancien réseau, tandis que la proportion générale comprend les lignes reprises qui n'ont apporté aux bagages qu'un très-faible contingent (43,183 francs). La part prépondérante des grosses marchandises a dû nécessairement faire fléchir le tantième des autres natures de produits.

IV.

Mouvement et recette des marchandises.

(Annexes XX et XXI.)

A. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIE.

Le mouvement et la recette de ce groupe de transports sont renseignés au tableau ci-après :

	MOUVEMENT.	RECETTE.	PRODUITS moyens.
	Kilog.	Fr. c.	Fr. c.
Expéditions par exprès	8,153,533	490,714 67	» 10
Petits paquets	4,479,743	454,323 09	» 10
Petites marchandises	196,103,326	5,899,917 77	» 02
Totaux	208,720,606	4,825,157 53	0 02
Recette afférente aux lignes reprises		433,333 38	
Reste pour recette de l'ancien réseau		4,391,624 15	
Recette correspondante de 1870		3,300,477 53	
Augmentation en 1871		891,146 82	

Cette augmentation se répartit comme il suit :

Expéditions par exprès . . . fr.	83,647 71
Petits paquets	191,467 50
Petites marchandises	614,031 61
Total égal. . . fr.	891,146 82

Comparativement à 1869, l'année 1870 n'avait amené qu'une augmentation de fr. 105,303-84.

La part de cette catégorie de transports, dans la recette totale de l'exploitation, a été de 7.21 p. %. Elle était, en 1869, de 7.83 p. % et, en 1870, de 7.72 p. %.

b. GROSSES MARCHANDISES.

Le tableau ci-dessous indique le mouvement et la recette des grosses marchandises en 1871 :

	MOUVEMENT.	RECETTE.	PRODUITS Moyens.
	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.
Marchandises taxées au <i>minimum</i>	40,286	336,485 67	8 85
— à la 1 ^{re} classe	663,238	4,508,935 25	6 80
— à la 2 ^e —	898,266	4,507,928 09	5 02
— à la 3 ^e —	1,090,038	3,891,185 51	5 57
— à la 4 ^e —	5,060,851	15,514,779 16	2 64
Tarifs spéciaux	2,887,552	4,750,250 70	1 64
Expéditions à prix réduits	155,205	1,048,414 68	7 75
— par abonnement.	223,576	761,449 89	5 40
Totaux	10,998,970	33,159,406 75	3 01
Frais accessoires	"	1,470,418 12	" 15
Totaux généraux.	10,998,970	34,609,824 87	3 14
Recette afférente aux lignes reprises		9,078,480 88	
Reste pour recette de l'ancien réseau		25,551,545 99	
Recette correspondante de 1870		22,156,637 97	
Augmentation en 1871		5,394,706 02	

Le produit moyen de la tonne embarquée qui, du taux de fr. 3-09 atteint en 1868, était descendu à fr. 2-91 en 1869 et à fr. 2-90 en 1870, s'est relevé, en 1871, à fr. 3-14, y compris les frais accessoires.

La répartition de l'augmentation de fr. 3,394,706-02, constatée ci-dessus, s'établit comme il suit :

	RECETTE TOTALE.	RECETTE afférente aux lignes reprises.	RESTE POUR RECETTE de l'ancien réseau.	RECETTE DE 1870.	DIFFÉRENCE en PLUS EN 1871.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Marchandises taxées au minimum.	356,485 67	51,372 78	305,112 89	288,689 44	16,423 45
— à la 1 ^{re} classe.	4,508,955 25	512,002 99	3,996,952 26	3,559,494 40	437,457 86
— à la 2 ^e —	4,507,928 09	551,732 75	3,956,195 34	2,974,041 45	982,153 69
— à la 3 ^e —	3,891,183 31	713,500 62	3,177,682 69	2,701,822 48	445,860 21
— à la 4 ^e —	13,314,779 16	4,224,948 44	9,089,830 72	8,032,404 29	1,057,426 43
Tarifs spéciaux.	4,750,239 70	1,665,977 06	3,084,262 74	2,917,361 30	136,891 44
Expéditions à prix réduits.	1,018,414 68	930,130 25	118,284 43	113,321 11	4,963 32
— par abonnement.	761,449 89	231,016 75	530,433 14	427,579 37	102,859 77
TOTAUX.	33,139,406 75	8,910,676 54	24,228,730 21	21,044,713 84	3,184,016 37
Frais accessoires.	1,470,418 12	167,804 34	1,302,613 78	1,091,924 13	210,689 65
TOTAUX GÉNÉRAUX.	34,609,824 87	9,078,480 88	25,531,343 99	22,136,637 97	3,394,706 02

Chaque catégorie d'expéditions a apporté son contingent dans l'augmentation de recette totale, et la plus grosse part de cette augmentation est due aux marchandises des 2^e et 4^e classes.

Les augmentations de recettes les plus fortes qui se soient produites d'une année à l'autre, depuis dix ans, sont :

En 1864.	fr. 1,304,270 19
— 1866.	1,150,854 26
— 1870.	1,432,402 79

L'accroissement de fr. 3,394,706-02, succédant à celui de 1870, déjà supérieur à tous ceux qui l'ont précédé, permet d'apprécier l'énorme développement du trafic pendant l'exercice 1871.

La recette des grosses marchandises a atteint 51.73 p. $\frac{1}{100}$ de la recette totale. Ce rapport n'était que de 48.86 en 1870, et de 47.72 en 1869.

V.

Mouvement et recette des transports de finances, équipages, chevaux et bestiaux.

Les transports de finances, équipages, chevaux et bestiaux ont donné, en 1871, les résultats suivants :

	MOUVEMENT.	RECETTE.	PRODUITS MOYENS.
	Groups.	Fr. c.	Fr. c.
Finances.	1,268,854	353,321 87	n 28
	Voitures.		
Équipages	524	24,483 22	46 72
	Expéditions.		
Chevaux et bestiaux	56,466	709,443 30	19 43
Total		1,087,248 59	
Recette afférente aux lignes reprises		97,472 30	
Reste pour recette de l'ancien réseau		989,775 89	
Recette correspondante de 1870		878,799 27	
Augmentation en 1871		110,976 62	

La plus forte partie de cette augmentation est due aux expéditions de chevaux et bestiaux, dont la recette s'est accrue de fr. 92,122-21, tandis que celle des finances et des équipages ne s'est respectivement augmentée que de fr. 12,203-79 et 6,648-62.

Dans la recette totale de l'exploitation, la part de ce groupe de transports est de 1.63 p. ‰.

En 1870, ce tantième était de 1.95 p. ‰.

VI

Produits extraordinaires.

Le détail des recettes figurant comme Produits extraordinaires dans les comptes de 1871 est donné au relevé ci-annexé sous le n° XXII.

Le total de ces recettes est de fr. 4,991,630 65
y compris le *minimum* de Braine-le-Comte à Gand (fr. 40,000).

La part afférente aux lignes reprises étant de 114,059 38
la différence de fr. 4,877,571 27
constitue les recettes propres à l'ancien réseau.

La recette correspondante de 1870 a été de 2,080,562 60
d'où il résulte une augmentation de fr. 2,797,008 67
en faveur de 1871.

Le tableau suivant établit les sources de cette augmentation :

	1870.	1871.	EN + EN 1871.	EN - EN 1871.
Cartes de circulation.	10,477 50	4,040 »	»	6,437 50
Frais de chômage de matériel.	69,105 70	225,285 49	157,181 79	»
Dépôt de bagages.	14,787 10	17,930 90	5,163 80	»
Usage des voies, etc.	223,501 91	233,707 68	30,205 77	»
Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	172,032 01	108,773 52	»	63,256 49
Salaires des gardes-excentriques.	5,177 91	2,000 »	»	3,177 91
Quote-part des sociétés dans les dépenses du personnel des stations.	1,248,753 66	748,996 97	»	499,756 69
Déclarations en douane.	43,429 92	48,913 89	5,483 97	»
Frais de grues, etc.	11,827 93	17,317 99	5,490 06	»
Surtaxes non remboursées.	4,180 51	5,472 12	1,291 61	»
Avis d'arrivée.	7 80	581 20	373 40	»
Eau d'alimentation.	6,850 »	5,418 53	»	1,431 63
Location de tapisseries.	2,168 »	2,033 »	»	135
Location de locomotives, etc.	2,880 08	11,150 64	8,250 56	»
Éclairage et chauffage.	8,486 04	1,111 53	»	7,374 51
Amendes pour surcharges.	1,577 82	994 79	»	383 03
Conventions diverses.	92,069 90	142,135 75	50,065 85	»
Recettes diverses et décompte de matériel.	53,978 37	(1) 3,240,887 43	3,184,909 08	»
Minimum de Braine-le-Comte à Gand.	103,470 44	40,000 »	»	63,470 44
Totaux.	2,080,562 60	4,877,571 27	5,418,512 18	621,503 51
Différence égale.	2,797,008 67		2,797,008 67	

La fin de la guerre franco-allemande ayant permis d'établir le décompte résultant du séjour prolongé à l'étranger de matériel de transport appartenant à l'État, le Trésor encaissera, de ce chef, une somme très-importante, entrant pour la plus grande part dans celle de fr. 3,240,887-43 renseignée au relevé ci-dessus.

Les produits extraordinaires de 1871, défalcation faite du *minimum* de Braine-le-Comte à Gand, entrent pour 7.40 p. % dans la recette totale de l'exploitation.

Cette proportion n'atteignait que 4.36 p. % en 1870.

VII.

Récapitulation.

Le tableau ci-contre récapitule le mouvement et la recette des transports de toute nature pendant l'année 1871 :

(1) Ce chiffre se décompose comme il suit :

Recettes diverses.	fr.	38,163 31
Décompte de matériel.		3,243,686 29
Total.	fr.	3,283,851 60
A déduire : Recettes effectuées pour compte d'administrations en relation.		42,964 18
Reste.	fr.	3,240,887 43

NATURE DES TRANSPORTS.			TRAFFIC		MOUVEMENT DES LIGNES CONCÉDÉES EXPLOITÉES PAR L'ÉTAT ET PRÉLÈVEMENTS, A LEUR PROFIT, SUR LES RECETTES CORRESPONDANTES.										TOTAL		RESTE		PROPORTION		Observations.		
			DES CHEMINS DE FER		SOCIÉTÉ		SOCIÉTÉ		SOCIÉTÉ		SOCIÉTÉ		SOCIÉTÉ		DES SOCIÉTÉS	AU PROFIT	TRÉSOR.	de	TOTAL.				
			exploités par l'Etat (*).		DE DENDRE - ET - WAES.		DE TOURNAI A JURBISE.		DE HAI À ATH		DE BRAINE-LE-COMTE À GAUD.		DES BASSINS BOUILLERS.									Junction belge-prussienne.	
			Mouvement général.	Recette générale.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.								Mouvement.	Recette.
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
Voyageurs.	Trains express..... (Par billets simples.)	1 ^{re} classe.....	461,294	Fr. c. 5,089,654 68	4,656	Fr. c. 12,555 91	54,999	Fr. c. 49,119 29	34,495	Fr. c. 72,797 96	5,746	Fr. c. 4,969 06	7,031	Fr. c. 6,270 25	"	Fr. c. 145,490 43	Fr. c. 2,944,164 25	15 09	4 62	(1) On a compté le poids moyen à 1 kil. par colis.			
		2 ^e id.	411,772	1,600,179 25	9,940	18,104 11	25,469	18,872 70	22,862	26,980 07	6,600	5,631 41	11,476	6,389 89	"	76,478 18	1,524,001 03	7 82	2 59	(2) Id. 1 id.			
		3 ^e id.	776,122	1,282,458 45	55,725	40,200 64	56,078	14,605 50	54,603	21,519 07	22,482	12,450 90	50,709	11,981 17	"	100,757 88	1,181,720 53	6 27	1 91	(3) Id. 3 id.			
		1 ^{re} classe.....	11,401	79,945 17	249	951 70	248	475 24	419	1,465 46	85	267 77	155	2,755 53	"	5,895 82	74,049 65	" 59	" 12	(4) Id. 7 id.			
		2 ^e id.	11,039	49,558 82	442	1,086 70	402	597 11	375	651 19	155	292 65	155	736 71	"	3,164 56	46,594 46	" 24	" 07	(5) Id. 20 kil. par expédition.			
	Trains ordinaires..... (Par billets d'aller et retour.)	3 ^e id.	52,911	79,455 64	1,704	5,250 48	905	785 67	849	1,176 06	775	765 87	524	812 93	"	6,789 05	72,644 61	" 39	" 12	(6) Id. 260 id.			
		1 ^{re} classe.....	648,818	1,597,585 21	20,218	56,442 75	26,205	18,142 07	45,086	28,107 56	8,874	7,926 72	94,777	64,505 80	"	155,123 70	1,442,459 51	7 81	2 59	(7) Produit des transports effectués suivant conventions ou contrats.			
		2 ^e id.	1,857,929	2,562,221 88	104,815	78,255 11	68,765	50,525 81	82,691	54,871 76	40,264	22,614 17	569,065	148,145 99	"	514,410 84	2,247,811 04	12 52	5 85	(8) Ces deux colonnes comprennent le mouvement général et la recette des lignes exploitées par l'Etat, y compris les chemins de fer de Dendre-et-Waes, de Tournai à Jurbise, de Hal à Ath et Tournai à la frontière française, de Braine-le-Comte à Gand, des Bassins bouilliers et de la Junction belge-prussienne.			
		3 ^e id.	11,607,745	8,804,542 21	842,437	445,555 88	478,915	124,702 67	449,351	122,128 97	584,210	118,595 26	2,638,808	614,681 75	"	1,425,647 55	7,580,694 68	45 01	15 16	Pour le calcul du nombre des voyageurs, il convient de doubler les chiffres des billets d'aller et retour, ce qui porte le nombre total des voyageurs à 18,282,937. (Voir p. 20.)			
		1 ^{re} classe.....	28,817	99,875 78	1,776	4,602 82	1,167	1,511 21	941	1,534 79	558	487 88	4,644	7,097 42	"	13,054 12	84,821 66	" 49	" 15	(9) Voir le détail de ces produits au tableau ci-annexé sous le n° XXII.			
Trains ordinaires..... (Par billets d'aller et retour.)	2 ^e id.	71,658	127,552 85	4,958	7,565 85	2,564	1,721 44	1,624	1,519 16	1,684	1,556 92	14,056	11,105 03	"	25,066 40	104,466 45	" 62	" 19	N. B. La recette portée aux colonnes 4, 6, 8, 10, 12 et 14 représente la part attribuée aux sociétés d'après les conventions existantes.				
	3 ^e id.	570,972	527,701 21	55,525	55,855 04	25,046	8,185 18	15,555	6,221 45	25,466	9,763 56	124,878	82,795 15	"	110,820 56	416,880 85	2 58	" 80					
	Transports d'enfants.....	176,925	141,975 52	11,441	5,089 81	8,570	2,005 25	9,622	2,650 47	5,120	1,212 88	28,855	5,228 24	"	16,196 65	125,776 89	" 69	" 21					
Id. militaires.....		122,497	156,057 55	12,205	8,624 64	6,574	1,518 97	6,414	1,517 20	944	281 65	15,577	5,499 12	"	15,041 56	140,995 29	" 76	" 25					
	Id. extraordinaires.....	666,505	269,690 45	5,074	5,500 05	4,665	2,482 52	4,475	2,584 78	5,721	2,286 86	12,410	6,572 01	"	19,226 "	250,464 45	1 52	" 40					
Totaux des voyageurs.....			17,436,205	20,468,188 91	1,115,159	698,975 47	718,168	274,648 41	705,558	525,304 55	802,460	188,916 34	5,570,874	942,797 81	"	2,450,842 56	18,057,540 55	100 "	50 89				
Bagages Transports.....	au minimum.....		142,898	72,715 79	6,051	1,845 55	5,428	985 18	4,921	990 50	2,249	458 52	20,057	5,476 61	"	7,755 96	64,981 85	7 54	" 11				
		au poids taxé (quintaux).....	161,974	891,495 15	5,759	5,194 75	10,800	9,506 52	12,448	15,258 88	2,495	2,047 94	16,285	12,989 61	"	45,677 50	847,815 68	92 46	1 55				
		Totaux des bagages.....	"	964,208 94	"	7,040 50	"	10,289 50	"	14,229 18	"	5,586 26	"	16,466 22	"	51,411 46	912,797 48	100 "	1 44				
	Expéditions par expresse.	Jusqu'à 5 kilogramm. inclus (nomb. 267,581). Kil. (*)	267,581	200,599 75	21,579	12,050 61	19,477	2,195 50	17,774	1,858 54	10,500	1,488 77	86,757	8,444 60	71	26,026 56	174,575 57	4 16	" 50				
		De 5 à 10 id. (id. 67,222). " (*)	470,554	58,565 96	52,221	5,104 52	40,915	755 18	44,170	809 86	21,951	490 25	111,762	2,781 02	65	7,920 12	50,643 84	1 21	" 09				
		Au-dessus de 10 kilogramm. (id. 55,196). " (*)	705,920	55,920 81	60,140	2,552 18	90,920	664 05	111,580	1,095 25	27,040	246 80	185,880	1,807 02	220	6,165 13	27,755 66	" 70	" 03				
		Au poids..... (id. ")	5,695,680	197,628 17	259,812	9,775 75	205,449	988 72	202,090	1,100 55	157,180	1,055 68	749,416	7,255 81	1,850	20,140 57	177,487 60	4 10	" 29				
		Petits paquets, tarif n° 1.	155,896	64,127 57	559	198 96	579	56 27	259	17 18	165	11 89	1,275	64 87	"	329 17	65,798 20	1 55	" 10				
		De 2 à 5 id. (id. 90,054). " (*)	270,102	57,755 68	495	109 45	1,416	45 05	875	25 98	198	9 41	2,004	51 55	"	259 44	87,496 24	1 20	" 09				
		De 5 à 10 id. (id. 90,691). " (*)	654,857	77,152 47	657	80 75	5,045	55 55	966	25 86	469	15 41	5,722	54 78	"	250 15	76,902 54	1 60	" 11				
Au poids.....		5,420,950	253,529 57	2,255	154 55	5,961	79 89	4,560	86 89	1,800	24 88	49,461	226 16	"	572 15	254,937 42	4 88	" 55					
Grande vitesse, tarif n° 2.		2,468,457	508,891 56	188,450	16,858 05	167,547	5,731 54	165,440	5,482 26	37,018	1,768 71	492,284	14,077 75	762	39,964 62	268,926 94	6 40	" 47					
De 5 à 10 id. (id. 572,822). " (*)		2,609,754	169,106 79	220,276	9,896 97	189,550	1,856 95	165,458	1,917 09	71,190	869 65	554,295	7,874 70	1,154	16 76	22,465 02	146,643 77	5 50	" 25				
(Petits paquets et articles de messagerie. Services intérieurs, mixtes et internationaux.)	Au-dessus de 10 kilogramm. (id. 855,152). " (*)	17,662,640	489,750 22	1,765,680	54,970 76	1,086,540	4,209 11	890,620	5,548 50	578,060	2,835 18	5,719,820	26,160 53	10,500	54 60	71,596 50	418,155 92	10 15	" 75				
Au poids.....	175,564,475	2,932,189 20	11,774,552	121,409 81	9,478,817	25,058 84	8,656,945	50,915 68	5,098,601	20,205 85	28,415,665	102,255 01	105,020	219 17	298,712 54	2,655,476 86	60 77	" 58					
Totaux des petites marchandises.....			205,720,606	4,823,157 55	14,506,416	211,049 92	11,288,016	58,282 01	10,258,215	44,659 92	6,024,180	29,018 44	54,510,521	171,011 60	117,150	557 48	494,559 57	4,550,798 16	100 "	7 21			
Grosses marchandises. (Tarif n° 3.)	Petite vitesse..... (Articles de roulage.)	Expéditions taxées au minimum (tonneaux) (*)	40,286	556,485 67	5,662	27,705 85	2,587	5,555 40	1,948	4,209 59	1,915	5,224 83	10,973	20,176 99	56	47 90	60,918 56	295,567 51	1 05	" 55			
		Id. à la 1 ^{re} classe..... (id.)	665,258	4,508,955 25	48,182	164,954 17	54,948	59,674 42	52,947	52,152 51	22,562	45,566 79	132,785	204,982 77	542	418 27	505,708 95	4,005,226 52	15 05	6 74			
		Id. à la 2 ^e id. (id.)	898,266	4,507,928 09	37,925	140,966 95	58,105	52,555 55	53,994	58,772 69	26,306	41,108 55	253,268	222,076 88	5,151	2,641 79	478,402 19	4,029,525 90	15 02	6 74			
		Id. à la 3 ^e id. (id.)	1,090,058	5,891,185 51	52,710	62,465 89	46,752	28,956 60	20,295	23,776 86	61,252	72,556 32	419,888	288,735 25	16,228	8,794 88	487,116 68	5,404,0666					

VIII.

Comparaison résumée avec 1870 :

a. MOUVEMENT.

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES		DIFFÉRENCE EN 1871	
	EN 1870	EN 1871.	EN PLUS.	EN MOINS
Voyageurs.....Nombre.	14,134,336	18,282,037 ^(a)	4,147,681	•
Bagages .. { Colis taxés au minimum —	115,751	142,898	25,147	•
	125,254	161,974	38,720	•
Petits paquets et petites marchandises (Kilogr.)	153,154,772	205,720,606	52,565,834	•
Grosses marchandises (Tonnes.)	7,614,333	10,998,970	3,384,637	•
Finances (Groups.)	1,202,062	1,268,334	66,272	•
Equipages (Nombre.)	436	524	88	•
Chevaux et bestiaux..... (Expédit.)	32,549	36,465	3,917	•

Cette augmentation considérable comprend celle qui est due à l'extension du réseau exploité par l'Etat.

b. RECETTE.

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTE de 1870	RECETTE de 1871.	DIFFÉRENCE en + en 1871	PRODUITS MOYENS.			DIFFÉRENCE en 1871.	
				Unités	En 1870	En 1871	En +	En -
Voyageurs	Fr. c. 16,139,076 72	Fr. c. 20,468,188 91	Fr. c. 4,329,112 19	Voyageurs. .	1 14	1 12	•	0 02
Bagages. { Colis taxés au minimum	61,747 79	72,715 79	10,968 •	Expéditions.	0 53	0 51	•	0 02
	614,647 98	891,493 15	276 845 17	Quintaux. .	4.99	5 50	0 51	•
Petits paquets et petites marchandises .	3,500,477 33	4,825,157 53	1,324,680 20	Kilogramm. .	0 02	0.02	•	•
Grosses marchandises y compris les frais accessoires).	22,136 637 97	34,609,824 87	12,473,186 90	Tonnes . .	2 90	3.14	0 24	•
Finances.	313,548 92	353,321 87	39,772 95	Groups . .	0 26	0 28	0.02	•
Equipages	16,784 87	24,483 22	7,698 35	Equipages .	38 50	46 72	8 22	•
Chevaux et bestiaux	548,465 46 ^(b)	709,443 30 ^(b)	160,977 82	Expéditions	16 85	19.45	2 60	•
Produits extraordinaires	1,975,092 16	4,931,630 65	2,976,538 49					
Totaux.	45,306,479 22	66,906,259 29	21,599,780 07					
Recette affectée aux lignes reprises . .		12,170,065 72	12,170,065 72					
Reste pour recette de l'ancien réseau et augmentation sur les produits de 1870		54,736,173 57	9,429,694 35					

(a) La différence entre ce chiffre et celui du tableau de la page 27 provient des billets d'aller et retour. (Voir p. 20)

(b) Non compris le minimum de Braine-le-Comte à Gand.

Toutes les branches de service entrent pour une part dans cette augmentation du produit du réseau national ; les plus fortes quotités de cette augmentation sont dues aux grosses marchandises, aux voyageurs et aux produits extraordinaires.

L'accroissement proportionnel du produit de 1871 sur le produit de l'année précédente est, à réseau égal, de 20.815 p. %.

C. RECETTE PAR KILOMÈTRE DE ROUTE EXPLOITÉ.

Ancien réseau.

Nombre moyen effectif de kilomètres exploités			Différence en plus en 1871.
	1870.	1871.	
	868 ^k 682	875 ^k 515.27 ⁽¹⁾	6 ^k 833 27
Recette totale fr.	45,306,479.22	54,736,173.57	9,429,694.35
Recette par kilomètre. . . .	52,155.42	62,518.81	10,363.39

Lignes reprises.

Nombre de kilomètres exploités d'après la convention du 23 avril 1870, en tenant compte des parties communes aux deux réseaux		1871.
		607 ^k 509 ⁽¹⁾
Recette totale. fr.		12,170,085.72
Recette par kilomètre		20,032.77

Si à la longueur moyenne effective de l'ancien réseau, soit 875 kilomètres 515^m,27, on ajoute la longueur effective des lignes reprises, soit 546 kilomètres 698^m,65, c'est-à-dire la longueur de ces mêmes lignes, inscrite à la susdite convention, dégagée des parties communes avec l'ancien réseau, on arrive aux résultats suivants se rapportant à l'ensemble du réseau exploité par l'Etat en 1871 :

Nombre moyen effectif de kilomètres exploités.	1871.
	1,422 ^k 215.92 ⁽¹⁾
Recette totale fr.	66,906,259.29
Recette par kilomètre	47,045.74

La recette totale de fr. 66,906,259-29 se répartit comme il suit :

(1) Voir chap. I^{er}, § 1.

DÉSIGNATION DES LIGNES EXPLOITÉES.	RECETTE		DIFFÉRENCE EN 1871	
	EN 1871.	EN 1870.	EN PLUS.	EN MOINS.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Port de l'État	57,918,571 53	41,727,875 81	16,190,695 72	»
— de la Compagnie de Dendre-et-Waes	1,912,605 91	1,816,252 68	96,353 23	»
— — Tournay à Jurbise	601,333 61	607,689 52	»	6,355 91
— — — Lille et Hal à Ath	639,911 50	501,823 35	138,088 12	»
— — Braine-le-Comte à Gand	(1) 868,819 30	651,711 60	216,907 70	»
— — Bassins houillers	4,928,130 95	»	4,928,130 95	»
— — jonction belge-prussienne	37,086 40	1,126 23	35,960 26	»
Total égal fr.	66,906,259 29	45,306,479 22	21,600,135 98	6,355 91
			Soit en + 21,599,780 07	

Il n'est point fait état dans ces recettes, qui représentent les produits directs de l'exploitation, de la recette *fictive* de fr. 1,554,919.80, montant des remises accordées pour transports effectués gratuitement, ou avec réduction sur les taxes normales, pour compte d'administrations publiques et de divers (*voir* le détail de ces transports au relevé XXIII), non plus que des fr. 79,288.15, figurant au compte des recettes et des dépenses de 1871 (*voir* le tableau n° 3 de la page 61), à titre de produits indirects du railway, encaissés par l'administration des domaines.

Le détail de ces derniers produits s'établit comme il suit :

Location de terrains réservés. fr.	11,207 78
— de bâtiments.	1,354 18
— d'herbages	12,745 60
— de vidanges	3,732 71
Vente de terrains	15,308 49
— de mobilier et matériel hors d'usage	9,406 »
— d'objets non réclamés	13,457 76
— d'arbres, plantations, herbages	11,564 20
Argent non réclamé.	511 43
Ensemble	79.288 15

Par rapport à 1870, il y a une diminution de recette de fr. 20,430-25 due à l'importance moindre qu'a atteint, en 1871, l'aliénation d'immeubles provenant d'emprises, et la vente de mobilier et de matériel hors d'usage.

(1) Y compris la somme de 40,000 francs, montant de l'à-compte du *minimum* de produit garanti à l'État par la Compagnie de Braine-le-Comte à Gand.

IX.

Tarifs.

La reprise, par l'Etat, des lignes de la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut a eu pour conséquence l'application générale, à partir du 1^{er} janvier 1871, des tarifs intérieurs de l'administration (voyageurs, bagages, marchandises, animaux, etc.) sur toutes les parties du réseau agrandi.

Cette application a rendu nécessaire la révision du tarif intérieur des marchandises et de la plupart des tarifs mixtes, lesquels ont été successivement complétés par les tarifs mis en vigueur les 1^{er} avril et 1^{er} juillet 1871.

La Société générale d'exploitation ayant dénoncé ses conventions de service mixte, pour la partie des lignes qu'elle continue à exploiter par elle-même ⁽¹⁾, afin de percevoir en service commun le prix de son tarif intérieur, déduction faite des frais de remise à domicile, le cas échéant, l'administration des chemins de fer de l'Etat s'est vue obligée, pour ne pas retarder et entraver les relations commerciales, de consentir à la création du tarif actuel à prix soudés, mis en vigueur le 1^{er} octobre 1871, et auquel les compagnies des chemins de fer Liégeois-Limbourgeois, de Lierre à Turnhout et d'Anvers à Gand se sont seules ralliées, pour leurs relations, par l'intermédiaire du réseau de l'Etat, avec les lignes de la Société générale.

D'après ce tarif, l'Etat continue à percevoir, pour la partie du parcours effectué sur ses lignes, les mêmes taxes que sous l'empire des conventions dénoncées, de sorte que l'accroissement de frais résultant dudit tarif, est au profit exclusif de la Société générale d'exploitation.

Quant aux autres compagnies, leurs relations de service avec la Société générale d'exploitation, par l'intermédiaire de l'Etat, ont été rompues, et, depuis cette rupture, les transports sont demeurés soumis à la double perception des droits fixes, et privés ainsi des modérations de taxes accordées aux expéditions à longues distances.

De nombreux déclassements de marchandises ont été opérés en 1871, notamment en vue de donner satisfaction à l'agriculture et de lui faciliter les moyens d'employer à des conditions moins onéreuses les engrais reconnus les plus puissants.

C'est ainsi que les tourteaux, le guano, les croûtes de sel, les lessives de salines, le phosphate de chaux, le sulfate de potasse et d'ammoniaque, le silicate de soude ou de potasse et d'autres engrais non dénommés, ont été portés, de même que les genêts, de la 2^e à la 3^e classe du tarif n° 3.

Un nouveau tarif des voyageurs, fixé par arrêté du 18 septembre 1871, a été appliqué à dater du 1^{er} novembre.

Celui du 1^{er} mai 1866, qui le précédait, était un tarif différentiel appliquant, à l'unité de longueur, des taxes décroissantes en raison de l'allongement des parcours.

(1) Flandre occidentale et Gand-Terneuzen.

Le système de ce dernier tarif, s'il avait été étendu à toutes les distances, comportait, relativement au tarif uniforme de 1851, une légère réduction dans la 1^{re} zone (de 1 à 7 lieues de 5 kilomètres), une réduction plus forte dans la 2^e zone (de 8 à 15 lieues), et une diminution considérable dans la 3^e zone (16 lieues et au-delà).

Cette dernière réduction de taxe avait seule été réalisée complètement. Elle s'appliquait aux 6 ou 7 centièmes des voyages ⁽¹⁾.

Dans la 2^e zone, comprenant les 17 centièmes des voyages, il y avait une réduction beaucoup moins forte, opérée transitoirement en attendant l'application définitive du système.

Enfin, la 1^{re} zone, comprenant plus des trois quarts des voyages, avait été maintenue au tarif de 1851, et, bien que ce provisoire eût duré cinq ans, il n'avait pas été jugé possible d'y mettre un terme sans compromettre gravement cette partie importante de la recette.

Le tarif de 1871 est proportionnel au parcours.

Il est basé sur le barème de 1851, réduit de 10 p. % pour les billets simples, et comporte :

Des billets d'aller et retour, présentant sur ces prix ainsi réduits une nouvelle réduction de 20 %; ces billets sont valables, suivant la distance, pour la journée ou jusqu'au lendemain à minuit.

Enfin, des cartes d'abonnement, donnant droit au parcours sur une partie déterminée du réseau ou sur le réseau entier, sont délivrées pour trois mois, six mois ou un an.

Les tableaux XXIV et XXV ci-annexés indiquent, par lieue de 5 kilomètres, par classe et par espèce de trains, les prix du nouveau barème des voyages simples et d'aller et retour, et le taux des abonnements.

(1) 6 p. % pour le 1^{er} trimestre 1871.

CHAPITRE III.

CHEMINS DE FER EN RELATION.

I.

Services mixtes.

Le nouvel état de choses résultant de la reprise, par l'État, des lignes de la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut, a modifié notablement les relations de service mixte avec les lignes concédées.

Les changements opérés, en conséquence, dans l'application des tarifs, ont été indiqués au § IX du chapitre précédent.

Les résultats obtenus du chef des services mixtes actuels sont exposés aux tableaux ci-annexés sous les n^{os} XXVI à XXIX, et ces résultats sont groupés au tableau n^o XXX.

Il ressort de ce dernier tableau que les expéditions effectuées en 1871, sous le régime des relations directes par service mixte, ont produit une recette de fr. 11,356,108-91, équivalant à 16.97 p % de la recette totale de l'exploitation.

En 1870, cette recette a été de fr. 11,440,493-97 ou de 25.18 p. % du produit général.

Il y a donc pour 1871 une diminution de fr. 54,385-06.

Cette diminution, de peu d'importance, est la conséquence naturelle de l'extension du réseau, qui a fait rentrer dans le service intérieur proprement dit une notable partie des relations mixtes antérieures à 1871.

II.

Transit et services internationaux.

Parmi les extensions ou améliorations que le transit et les services internationaux ont reçues en 1871, on peut citer, comme les plus importantes, la révision complète du tarif franco-belge-nord, et la mise en vigueur, le 1^{er} décembre, de tarifs directs pour les transports à effectuer par la voie d'Harwich-Anvers, d'une part, et par la Tamise, d'autre part, entre la Belgique et les lignes respectives des Compagnies anglaises du Great-Eastern Railway, du Midland et du Great-Northern Railway.

La part proportionnelle des services internationaux et en transit dans la recette

totale est restée en 1871 ce qu'elle était en 1870. En effet, la recette totale de l'exploitation en 1870 et en 1871 se répartit comme il suit :

DÉSIGNATION DES SERVICES.	1870.		1871.		DIFFÉRENCE EN 1871.	
	Tantième p. % dans la recette totale.	RECETTE.	Tantième p. % dans la recette totale.	RECETTE.	EN PLUS.	EN MOINS.
		Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Service intérieur	56.33	25,521,539 95	64.59	43,214,582 10	17,693,042 15	»
Services mixtes	25.18	11,410,493 97	16.97	11,356,108 91	»	54,385 06
	81.51	36,932,033 92	81.56	54,570,691 01	17,693,042 15	54,385 06
Services internationaux et transit	18.49	8,374,445 30	18.44	12,335,568 28	3,961,122 98	»
Totaux	100.00	45,306,470 22	100.00	66,906,259 29	21,654,165 13	54,385 06
						soit en + 21,599,780 07

L'augmentation de recette de fr. 3,961,122-98, afférente aux services internationaux et au transit, s'applique à chacune des catégories de transport dans les proportions suivantes :

	En plus.	En moins.
Voyageurs	993,365 93	»
Bagages	197,599 69	»
Petites marchandises	451,154 93	»
Grosses —	2,215,909 49	»
Finances	30,035 83	»
Équipages.	5,341 75	»
Chevaux et bestiaux.	84,297 60	»
Produits extraordinaires	»	16,582 24
Totaux	3,977,705 22	16,582 24
Augmentation égale	3,961,122 98	

Considérées au point de vue du mouvement et de la recette, les grosses marchandises des services internationaux et du transit ont subi pendant les six dernières années les fluctuations successives ressortant des chiffres suivants :

	Tonnes en plus.	Recette en plus.	Recette en moins.
1866 sur 1865	154,820	468,000	»
1867 sur 1866	44,965	595,000	»
1868 sur 1867	95,248	491,000	»
1869 sur 1868	250,093	220,000	»
1870 sur 1869	452,807	»	220,000
1871 sur 1870	190,681	2,215,900	»

La diminution de 220,000 francs, accusée en 1870, témoigne de l'influence de la guerre franco-prussienne sur les opérations commerciales, tout comme l'augmentation de 2,215,900 francs, réalisée en 1871, signale d'une manière évidente la reprise de ces opérations à la fin de la crise.

Les quantités de houille et de coke expédiées vers la France par le chemin de fer de l'État belge, de 1860 à 1871, sont les suivantes, (tableau XXXI) :

En 1860	527,717 tonnes.
En 1861	498,442 —
En 1862	407,089 —
En 1863	386,151 —
En 1864	471,619 —
En 1865	528,922.4 —
En 1866	654,282.4 —
En 1867	532,742.7 —
En 1868	482,829 —
En 1869	524,538.1 —
En 1870	507,258.9 —
En 1871	903,827.8 —

396,568.9 tonnes, dont 321,563.7 de houille et 75,005.2 de coke, ont donc été expédiées en plus, en 1871, comparativement à 1870.

Cette augmentation se répartit comme il suit, entre les différents points de sortie :

BUREAUX DE SORTIE.	1870.	1871.	DIFFÉRENCE EN 1871.	
			EN PLUS.	EN MOINS.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Adinkerke	120	665	545	»
Abeele	2,450	4,255	1,785	»
Le Touquet.	560	2,070	1,510	»
Mouscron	56,664	100,649.8	43,985.8	»
Baisieux.	54,557.5	56,097.1	1,539.6	»
Quiévrain	56,591.5	57,442.2	850.7	»
Quévy	20,672	224,582.5	203,910.5	»
Erquelines	266,544.2	570,269.2	303,725	»
Momignies	2,102	4,951	2,849	»
Viervres	1,155	9,109	7,954	»
Doische.	3,405	7,527.9	4,122.9	»
Heer-Agimont	11,695	5,925	»	5,772
Athus	48,214.7	44,942	»	3,272.7
Sterpenich	2,580.2	15,554.5	12,974.3	»
Gouvy	570	210	»	360
Totaux . . .	507,258.9	903,827.8	405,975.6	9,404.7
Augmentation égale			396,568.9 tonnes.	

CHAPITRE IV.

ACCIDENTS.

L'annexe XXXII fournit le relevé complet des accidents qui se sont produits en 1871, dans toute l'étendue du réseau exploité par l'État.

De même qu'aux années précédentes, ce relevé suggère les observations ci-après :

Les accidents de chemins de fer proprement dits, c'est-à-dire ceux qui se produisent dans la circulation des trains, sont la rare exception.

Parmi les autres accidents, presque toujours dus au fait ou à l'imprudence des victimes, les plus nombreux résultent de la circulation sur les voies ou dans les stations, circulation qui, de la part des personnes étrangères au service, constitue une contravention poursuivie par l'administration dans la mesure du possible.

Ces observations sont mises en évidence par le relevé ci-après :

		PERSONNES étrangères A L'ADMINISTRATION.		AGENTS de L'ADMINISTRATION.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Accidents qui se sont produits dans la cir- culation des trains.	Collision de trains ou de voitures	1	7	2	15
	Déraillements	"	"	"	1
	Total	1	7	2	16
Accidents dus au fait ou à l'imprudence des victimes.	Personnes atteintes par des trains ou des locomotives, en circulant sur la voie ou dans les stations	40	13	32	13
	Personnes prises entre les buttoirs de voitures	2	7	3	6
	Personnes tombées ou ayant sauté de ou sur des trains en marche	2	2	3	15
	Causes diverses, suicides, folie, ivresse, etc.	6	16	1	9
Total		50	58	39	43
Ensemble		51	65	41	59
Total général des accidents . . .		196			

Sur 18,282,037 voyageurs qui ont circulé, en 1871, dans les trains de notre réseau, il y a eu 1 personne tuée et 7 blessées, c'est-à-dire une personne atteinte sur 2,283,233. C'est d'après ce rapport qu'il convient de mesurer le degré de sûreté obtenu.

La comparaison des accidents de 1871 avec ceux des trois dernières années est donnée au tableau suivant :

		1868.	1869.	1870.	1871.
Personnes étrangères au service	{ Suicides	2	•	4	4
	{ Morts	23	21	23	47
	{ Blessés	37	22	28	43
Totaux		62	43	55	96
Agents de l'administration	{ Morts	30	41	25	41
	{ Blessés	63	35	59	59
Totaux		93	94	62	100
Ensemble		137	137	117	196
Nombre de kilomètres exploités		862	862	869	1,422

En comptant indistinctement tous les accidents qui ont eu lieu dans les dépendances du railway, y compris ceux qui n'ont aucune corrélation avec cette spécialité de transports, tels que mort subite dans un train, blessures en chargeant des marchandises, etc., on voit qu'il y a eu, en moyenne, pendant les trois dernières années 1868, 1869 et 1870, un accident par 6 kilomètres.

En 1871, il n'y a eu qu'un accident par 7 kilomètres. Si l'on tient compte des difficultés énormes que le service a rencontrées et en face desquelles un relâchement de surveillance eût été excusable, ce résultat doit être considéré comme relativement favorable.

L'administration ne néglige rien d'ailleurs pour améliorer encore cette partie si importante du service. Les mesures de sûreté adoptées par les autres exploitations sont étudiées avec soin, et lorsque l'application n'en est pas réalisée en Belgique, c'est qu'elles ne sont pas de nature à améliorer sérieusement les conditions actuelles, et que les frais de cette application dépassent les ressources que nous pouvons y consacrer.

CHAPITRE V.

DÉPENSES.

I.

Frais de premier établissement, d'extension et d'achèvement.§ 1^{er} CAPITAUX MIS A LA DISPOSITION DU GOUVERNEMENT.

Les capitaux alloués pour la construction et les extensions successives du chemin de fer de l'État, s'élevaient à la fin de 1870, d'après le compte rendu de cette année, à la somme de fr. 284,496,349 24

Une loi du 24 février 1871 a ouvert un crédit spécial de 6,200,000 francs, savoir :

1^o Pour l'extension du matériel de traction et des transports. fr. 4,450,000

2^o Pour l'établissement de voies et installations destinées à faciliter l'emmagasinage, le chargement, le déchargement, etc., des marchandises 1,750,000

Une loi du 27 juillet 1871 a ouvert un crédit de 14,150,000 francs, savoir :

1^o Pour les chemins de fer en construction de Bruxelles à Luttre, ceinture de Gand et le raccordement entre les stations des Guillemins et de Vivegnis à Liège 4,400,000

2^o Pour aménagement de la station d'Ostende, achèvement du bâtiment construit sur le nouveau quai des bateaux à vapeur, en cette ville, et de ses dépendances 550,000

3^o Pour travaux dans la station de Gand . 100,000

4^o Pour continuation des travaux dans les stations de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Schaerbeek, Charleroi, Tournai, Liège et Mons 1,700,000

A reporter. . .	12,950,000	284,496,349.24
-----------------	------------	----------------

Report.	fr. 12,950,000	284,496,349 24
5° Pour travaux d'agrandissement et d'amélioration des stations de Louvain et Malines, et de l'arsenal.	1,000,000	
6° Pour l'établissement d'une nouvelle station à l'extrémité Est de la ville de Verviers; travaux dans la traversée de cette ville; travaux d'extension dans les stations entre Liège et la frontière prussienne.	400,000	
7° Pour installations nécessaires au service des établissements maritimes à Anvers.	4,000,000	
8° Enfin, pour travaux de parachèvement du réseau	2,000,000	
Une loi de même date que la précédente a alloué un crédit complémentaire de	203,000	
pour l'extension du matériel de traction et des transports.		
Enfin, une loi, également du 27 juillet 1871, a ouvert un crédit spécial de.	85,000	
pour solde de créances litigieuses, du chef de la construction du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain.		

Total des crédits votés. 20,640,000 »

Le capital destiné au premier établissement, aux extensions et améliorations successives du railway national, s'élevait donc, au 31 décembre 1871, à la somme totale de

303,136,349 24

En exécution des conventions du 23 avril 1870 et du 22 novembre suivant, intervenues entre l'État et la Société des Bassins Houillers du Hainaut, et approuvées par les lois du 3 juin 1870 et du 23 février 1871, le Trésor a délivré à cette Société : *a.* en paiement d'une partie du matériel expertisé des chemins de fer repris par l'État (art. 10); *b.* en remboursement d'une avance de trois millions faite par la même Société et versée dans la caisse de l'État, pour servir au complément d'installations, doubles voies, etc., desdits chemins de fer (art. 5), des titres de la dette publique à 4 1/2 p. %, 6° série, pour une valeur nominale de 13,713,500 francs.

En y ajoutant un solde de fr. 92-60, versé en espèces on obtient une valeur nominale de fr. 13,713,592-60 correspondant à une valeur effective de.

A reporter 16,469,629 40

321,605,978 64

Report . . . 321,605,978 64

Ces deux valeurs se décomposent comme il suit :

Pour le matériel repris.	12,851,307 30	13,469,629 40
Pour le remboursement des trois millions.	2,862,285 30	3,000,000 00
	<u>15,713,592 60</u>	<u>16,469,629 40</u>

Ainsi, le capital affecté aux dépenses de premier établissement des chemins de fer exploités par l'État s'élève, au 31 décembre 1871, à la somme de. 321,605,978 64

L'emploi de ces capitaux est détaillé dans les annexes XXXIII, XXXIV et XXXV que l'on peut résumer comme il suit :

Lignes construites de station à station	Lignes construites aux frais du Trésor	Lignes concédées exploitées par l'État	Ensemble
	144,087,097 88	1,542,917 79	145,630,015 67
Lignes de raccordement, de ceinture, etc.	15,521,632 47	10,431 55	15,532,064 02
Bâtiments et dépenses des stations.	47,992,539 80	1,172,205 51	49,164,745 31
Totaux.	<u>fr. 207,401,270 15</u>	<u>2,725,554 85</u>	<u>210,126,825 00</u>

Dépenses générales (personnel, études de projets, frais de conduite, de bureau, etc.) 5,642,847 21

Matériel de traction et matériel de transport 61,662,976 57

Total général. . . 277,432,648 78

Si l'on ajoute à ce chiffre, qui constitue le total des frais de premier établissement et d'extension du réseau exploité par l'État, les frais d'exploitation prélevés sur le produit des emprunts en 1835 et 1836, avant la constitution d'un budget annuel, soit 700,979 38
plus une somme restée sans emploi, ayant fait retour au Trésor et s'élevant à. 16,924 82
on obtient le total des imputations sur les crédits votés pour le chemin de fer de l'État. 278,150,552 98

La somme payée au comptant pour la reprise d'une partie du matériel des Bassins Houillers, s'élève, d'après le montant des inventaires, à. fr. 13,469,629 40

En outre, une somme de. 1,217,114 99
a été dépensée en 1871, sur l'avance précitée de 3,000,000.

Ensemble 14,686,744 39

A reporter . . fr. 292,837,297 37

Report . . . fr. 292,837,297 37

Au 31 décembre 1871, il restait disponible sur les crédits législatifs une somme de. . . . fr. 26,983,796 26
engagée dans les travaux entrepris.

Le disponible sur les trois millions susdits

est de 1,782,883 01

28,768,681 27

Total égal aux crédits alloués. . . 321,605,978 64

Les dépenses effectuées pendant l'année 1871, sur les fonds de premier établissement, se subdivisent comme il suit :

	État.	Bassins houillers.
Route proprement dite fr.	3,446,063 84	1,152,161 22
Bâtiments et dépendances des stations. . .	2,770,931 27	29,039 40
Dépenses générales (personnel, études, surveillance, etc.)	76,092 32	818 79
Matériel de traction et des transports . .	3,473,537 24	13,469,629 40
		12,800,000 (1)
Matériel des transports (grues) sur l'avance des 3 millions de la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut.	»	35,093 58
Totaux. . .	11,766,646 67	27,486,744 39

§ 2. DÉPENSE ANNUELLE POUR LE SERVICE DES CAPITAUX EMPLOYÉS PAR LE GOUVERNEMENT.

Intérêts soldés et bonifiés (État). . fr. 6,960,971 90

Id. des capitaux pour la reprise d'une partie du matériel des Bassins Houillers du Hainaut 549,450 (1) »

Intérêts du 1^{er} janvier au 30 avril 1871, sur le capital de fr. 1,856,800, en dette de 4 1/2 p. o/o, émis avec jouissance du 1^{er} mai 1871, pour la reprise du matériel des Bassins Houillers. Les intérêts de ce capital étant dus depuis le 1^{er} janvier 1871, le Trésor a soldé de ce chef une somme de

27,852 »

Total. . . 7,538,273 90

Dont il faut déduire, savoir :

Les intérêts bonifiés au Trésor et calculés à partir du 1^{er} janvier 1871, sur une

A reporter. . fr. 7,538,273 90

(1) Voir le tableau ci-annexé sous le n° XXXVI.

Report. . . fr.	7,538,273 90	
commission de 614,825 francs, jusqu'au 31 octobre 1871, ci . . . fr.	6,632 67	
Les intérêts remboursés par la même compagnie sur une par- tie du capital de fr. 2,862,200.	<u>60,817 50</u>	
	67,450 17	
Reste pour les intérêts soldés et bonifiés		7,470,823 73
Capitaux employés à l'amortissement :		
État fr.	1,632,231 25	
Capitaux employés à l'amortissement :		
Bassins Houillers.	26,000 »	
Somme versée et à valoir pour l'amor- tissement du capital représentant le prix d'achat d'une partie du matériel des Bas- sins Houillers	550 »	
Remboursement au pair du solde du capital de fr. 2,862,285-30 en dette 4½ p. %, correspondant à la somme de fr. 3,000,000, versée dans les caisses de l'État par la Compagnie des Bassins Houil- lers.	<u>85 30</u>	
		1,658,866 53
Frais d'amortissement		16,660 14
Autres frais pour le service des emprunts		<u>170,069 67</u>
Total. . . fr.		9,316,420 07
Dont il faut déduire les recettes accidentelles suivantes :		
Commission de 5 p. % payée par la Compagnie des Bassins Houillers sur les capitaux qui lui ont été délivrés jusqu'au 31 octobre 1871 :		
1° Sur les titres émis pour rachat du ma- tériel	614,825 »	
2° Sur les titres émis pour remboursement de fr. 3,000,000	<u>95,400 »</u>	
		710,225 »
Part du chemin de fer dans les intérêts prescrits en 1871 (chiffre approximatif).	7,000 »	
Part du chemin de fer dans les intérêts de retard perçus pen- dant l'année 1871, sur les ver- sements arriérés de l'emprunt de 4 %	<u>100 87</u>	
	7,100 87	
		<u>717,325 87</u>
Reste. . . fr.		8,599,094 20

II.

Frais de rétribution des capitaux engagés dans les lignes concédées exploitées par l'État.§ 1^{er}. LIGNE RACHETÉE.

La ligne de Mons à Manage est seule dans ce cas. Elle a été reprise moyennant une annuité de 672,330 francs à payer jusqu'en 1941. Cette annuité comprend pour 1871 fr. 630,994-13 d'intérêts et fr. 21,333-87 d'amortissement.

Le capital correspondant à 3 p. % est de 13,233,503-51 ⁽¹⁾.

§ 2. LIGNES EXPLOITÉES PAR L'ÉTAT MOYENNANT DES PRÉLÈVEMENTS SUR LA RECETTE.

Dendre-et-Waes	fr. 1,912,603 91
Tournai à Jurbise.	601,333 61
Tournai à Lille et Hal à Ath.	639,911 50
Braine-le-Comte à Gand	fr. 868,619 30
A déduire en à-compte du minimum de recette garanti à l'État	
	40,000 »
	828,619 30
Jonction belge-prussienne	37,086 49 ⁽²⁾
Bassins Houillers du Hainaut	4,928,130 93
Total . . . fr.	8,947,687 76

III.

Dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées, en 1871, à la somme de fr. 33,108,526-62, suivant le détail ci-après :

⁽¹⁾ Voir le tableau ci-annexé sous le n° XXXVII.

⁽²⁾ Produit du transport de marchandises autorisé sur une section de la ligne, en attendant la mise à fruit complète et régulière de la concession.

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE		RAPPORT à la DÉPENSE totale.
	PAR ARTICLE du budget.	PAR SERVICE.	
VOIES ET TRAVAUX.	Fr. c.	Fr. c.	Pour cent.
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	566,206 04		
Salaires des agents payés à la journée ou au mois.....	4,084,218 41		
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.	3,291,626 63		
Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers.....	1,893,889 37		
		9,835,940 45	27.161
TRACTION ET MATÉRIEL.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	478,314 08		
Salaires des agents payés à la journée ou au mois.....	5,309,863 97		
Primes d'économie et de régularité.....	143,000 »		
Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois.....	2,704,112 23		
Entretien, réparation et renouvellement du matériel....	6,773,224 76		
		15,410,515 06	43.894
TRANSPORTS.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	3,672,311 91		
Salaires des agents payés à la journée ou au mois, et des manœuvres.....	2,943,126 49		
Frais d'exploitation.....	1,587,421 59		
Camionnage.....	1,011,292 73		
Pertes et avaries ; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer.....	539,685 14		
Redevances aux compagnies, pour l'usage de leur matériel.	»		
		9,343,837 88	26.614
SERVICES EN GÉNÉRAL (a).			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	137,569 31		
Salaires des agents payés à la journée ou au mois.....	101,721 02		
Matériel et fournitures de bureau.....	493,850 38		
Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration.....	20,000 »		
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	21,552 72		
		774,493 63	2.206
RÉGIE (b).			
Traitements des fonctionnaires et employés.....	35,500 »		
Frais de déplacement.....	8,439 60		
		43,739 60	0.125
Total.....		35,108,526 62	100.00

Du total de fr. 35,108,526-62 ci-dessus, il convient de déduire une somme de 296,945 francs consacrée, sur les crédits budgétaires de 1871, à des travaux

(a) Non compris le personnel de l'administration centrale (Voir compte rendu de 1858, p. 38). Il est à remarquer que les sommes reprises dans cette section (services en général) s'appliquent également, en partie, du moins, aux services des postes et des télégraphes.

(b) Les dépenses de chauffage, de fournitures de bureau, etc., sont prélevées sur les allocations générales de l'administration centrale, depuis que le service de la régie a été réuni à cette administration.

d'amélioration et de parachèvement (*Voir le détail de ces travaux au relevé ci-annexé, n° XXXVIII (1).*)

Les frais d'exploitation sont donc réellement de fr. 34,811,581-62.

Parmi les principales dépenses qui incombent annuellement à l'administration, il faut mentionner spécialement celles qui résultent de l'acquisition des billes, des rails, des combustibles, des huiles et des graisses.

A. RAILS ET FERS DE LA VOIE.

1° Ancien réseau.

Au 1^{er} janvier 1871, les dépôts de l'administration étaient pourvus d'une quantité de rails ayant ensemble une longueur de Mètres. (2) 212,096.25

Les achats faits pendant l'année et le produit du remaniage ont fait entrer dans les dépôts une quantité de. 394,040.41
dont 41, 377^m,42 de rails en acier.

Il a été ôté des voies, sous réserve de remploi éventuel. . . . 513,926.46

On pouvait donc disposer en 1871 d'une quantité de rails évaluée à 1,120,063.12

On a employé pendant l'année, savoir :

Aux renouvellements. Mètres. 442,876.49

Aux voies nouvelles. 97,559.44

Total. . . . 540,435.93

Il a été mis hors de service 319,312.44

859,748.37

Il restait donc dans les dépôts au 1^{er} janvier 1872. 260,314.75

Depuis 1862, le prix des rails a subi les fluctuations suivantes :

1862, de fr.	159 50	à fr.	159 70
1863, de	159 50	—	146 30
1864, de	154 90	—	159 80
1865, de	149 39	—	169 90
1866, de	168 80	—	169 90
1867, de	157 70	—	169 37
1868, de	157 70	—	—

(1) Les travaux d'amélioration et de parachèvement exécutés dans ces conditions constituent une plus-value réelle donnée au chemin de fer, sans que le chiffre du capital de premier établissement en soit augmenté.

Ainsi que cela s'est fait les années précédentes, les dépenses d'exploitation ne doivent être portées en ligne de compte, dans l'exposé des résultats obtenus, que dégagées, au préalable, du coût des susdits travaux.

(2) Le compte rendu de 1870 accuse un chiffre de 212,078^m,41. Une vérification nouvelle a fait constater que ce chiffre devait être porté à 212,096^m,25.

1869, de	137 70	—	178 54
1870, de	183 33	—	186 93
1871, { fer, de	183 61	—	187 90
{ acier, de.	289 70	—	320 00

2° Lignes reprises.

On a employé, en 1871, sur ces lignes, les quantités de rails suivantes, savoir :

9,397.28	à l'établissement de voies nouvelles.
126,753.16	aux renouvellements.

Ensemble. 136,150.44

De plus amples détails concernant les fournitures, l'emploi et la situation des approvisionnements de rails, sont donnés au tableau ci-annexé sous le n° VIII.

Les tableaux n°s V et VI donnent, en outre, la situation des voies et l'indication des renouvellements effectués à la date du 1^{er} janvier 1872, tant sur l'ancien réseau que sur les lignes reprises.

B. BILLES.

1° Ancien réseau.

Il existait dans les dépôts de l'administration au 1 ^{er} janvier 1871.	Billes en bois.	43,718
Les acquisitions faites en 1871 ont été de		180,533
Ensemble.		224,051
Il a été employé pendant l'année.		161,033
De sorte qu'il y avait, au 1 ^{er} janvier 1872, un disponible de. . . .		63,018

Les prix moyens payés pour les billes en 1871 ont été de fr. 5-55 par bille de chêne non préparée, de fr. 6-03 par bille de chêne préparée d'après le procédé Bethell, et de fr. 5-78 par bille de sapin préparée d'après le même procédé.

En 1870, ces prix n'avaient atteint respectivement que fr. 5-36, 5-87 et 3-41.

Il y a donc eu en 1871 une augmentation de prix équivalant à fr. 0-19 par bille de chêne non préparée, de fr. 0-18 par bille de chêne préparée, et de fr. 0-37 par bille de sapin préparée.

2° Lignes reprises.

Une quantité de 58,073 billes a été employée en 1871 sur les lignes reprises, savoir :

	Chêne.	Autres essences.
Pour renouvellements.	47,958	4,829
Pour voies nouvelles.	5,226	60
Totaux.	53,184	4,889
	58,073	

On trouvera, en ce qui concerne chacun des réseaux, de plus amples détails

sur l'emploi des billes et la situation des approvisionnements, aux tableaux ci-annexés sous les n^{os} IX, X, XI et XII.

C. COMBUSTIBLES.

Le compte rendu de 1870 établit qu'à la fin de cette année la valeur des approvisionnements de combustibles existant en magasin ressortait à fr. 105,624 19

La valeur attribuée aux approvisionnements de l'espèce, reçus des lignes reprises à la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut, était de. 170,062 43

L'État disposait donc, au 1^{er} janvier 1871, d'une valeur en combustibles atteignant la somme de 275,686 62

Il a été acheté en 1871 et payé sur les allocations budgétaires, du bois à brûler, des fagots, du charbon et du coke, pour une somme de. 2,420,518 43

Les sections de la voie et les ateliers de l'arsenal de Malines ont fourni en outre des fagots et du vieux bois d'allumage, estimés à 24,474 41

La valeur totale des combustibles dont il pouvait être disposé en 1871, était donc de. 2,720,679 48

Ces combustibles n'ayant été consommés qu'à concurrence de quantités représentant une valeur de. 2,549,180 47
il restait en magasin, au 31 décembre 1871, des combustibles pour une valeur de. 171,499 01

La répartition, entre les divers services, de la valeur consommée s'établit comme il suit :

Direction générale, magasin central, commission de réception,	
masse d'habillement	fr. 7,671 68
Voies et travaux.	75,141 75
Transports.	41,604 82
Arsenal de Malines.	91,541 03
Stations.	39,622 60
Traction : locomotives.	2,149,103 41
— machine fixe de Haut-Pré.	31,631 36
Machines fixes	55,874 74
Ateliers des locomotives	56,582 28
— des voitures	13,949 17
Timbre et bureaux ambulants des postes	2,717 26
Télégraphes	3,940 37
Total égal.	fr. 2,549,180 47

La valeur des combustibles consommés en 1870 n'ayant été que de. 1,310,744 47
il en résulte pour 1871 une augmentation de. 1,238,436 00
correspondant à 94 p. % environ.

Cette augmentation est due à l'extension du réseau résultant de la reprise des nouvelles lignes, au développement considérable du trafic et au renchérissement du combustible, renchérissement dont le relevé qui suit indique l'importance :

	UNITÉ.	PRIX MOYENS PAYÉS EN		EN + EN 1871.
		1870.	1871.	
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon maigre	Tonne.	6 40	8 80	2 40
— gailleteux (gras)	—	9 50	11 20	1 90
— en roche	—	16 "	16 50	50

La comparaison de la consommation de combustible pendant les années 1870 et 1871 conduit aux résultats consignés au tableau suivant :

	UNITÉ.	CONSOMMATION EN		DIFFÉRENCE POUR 1871	
		1870.	1871.	EN PLUS.	EN MOINS.
Charbon maigre.	Tonne.	101,729	163,513	61,784	"
— gailleteux (gras).	—	57,410	79,882	22,472	"
— en roche	—	711	1,270	559	"
Bois d'allumage neuf	M ³	2,688	12,689	10,001	"
— vieux	—	9,947	6,168	"	3,779
Fagots pour locomotives	Pièce.	117,517	151,641	14,324	"

L'alimentation des locomotives a occasionné en 1871 une dépense de fr. 2,149,103-41, supérieure de fr. 1,106,347-95 à celle de 1870.

Cette dépense se subdivise comme il suit :

	1870.	1871.	En plus en 1871.
Allumage. . fr. . . .	84,008 85	150,405 84	66,396 99
Chauffage.	958,746 61	1,998,697 57	1,039,950 96
Totaux.	1,042,755 46	2,149,103 41	1,106,347 95

En la répartissant par unité de parcours, on obtient ;

	En 1870.	En 1871.	En plus en 1871.
Par locomotive-kilomètre. . . fr.	0 081	0 117	44 p. %
Par train-kilomètre.	0 106	0 158	49 "

Le charbon spécialement employé à l'alimentation des locomotives a subi une augmentation de prix évaluée, en moyenne, à fr. 2-40 par tonne, ou 58 p. %.

L'excédant des deux accroissements ci-dessus sur le renchérissement du

combustible est l'expression des conditions relativement défavorables dans lesquelles le service a dû être fait en 1871, conditions parmi lesquelles on peut citer la circulation sur des lignes nouvelles à fortes rampes et l'obligation d'employer, à des transports énormément développés, un matériel de traction trop restreint, que l'on n'avait pas le temps d'entretenir.

D. HUILES ET GRAISSES.

La valeur des huiles et des corps gras, employés au chauffage et à l'éclairage, qui se trouvaient en magasin au 31 décembre 1870, était de. . fr. 396,127 47

Le contingent des approvisionnements de l'espèce reçus des lignes reprises avait une valeur de 6,498 00

de sorte qu'au 1^{er} janvier 1871 l'État disposait d'une valeur en huiles et corps gras, de. 402,628 47

Les acquisitions faites en 1871 à charge des fonds du budget atteignent la somme de. 1,043,440 08

L'arsenal de Malines a, de plus, fabriqué de la graisse pour voitures, pour une somme de 32,385 96

La valeur totale des huiles et corps gras dont il pouvait être disposé en 1871, était donc de. 1,478,454 51

Ces matières n'ayant été consommées qu'à concurrence d'une valeur de 1,138,612 36

le restant en magasin au 31 décembre 1871 avait une valeur de 339,839 15

La dépense, en 1870, n'a été que de fr 736,810-03. La différence de fr. 401,802-33 en plus, ou 53 p. %, en 1871, est due aux mêmes causes que l'augmentation de la consommation en combustible.

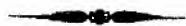
Les annexes XXXIX, XL et XLI contiennent des détails plus circonstanciés sur la consommation du combustible et des corps gras en 1871.

E. COMPARAISON RÉSUMÉE DES DÉPENSES AVEC CELLES DE 1870.

NATURE DE LA DÉPENSE.	DÉPENSES		DIFFÉRENCE EN PLUS EN 1871.
	EN 1871.	EN 1870.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Voies et travaux	9,353,940 43	6,684,835 26	2,851,105 19
Traction et matériel . . .	13,410,313 06	10,870,812 28	4,539,702 78
Transports	9,343,837 88	7,058,248 67	2,285,589 21
Services en général . . .	774,495 65	703,080 31	69,415 32
Régie.	43,739 60	33,100 »	8,639 60
Totaux	33,108,326 62	25,354,076 52	9,754,450 10

L'augmentation de dépense de 1871, résultant notamment de l'extension du réseau par suite de la reprise des lignes des Bassins Houillers du Hainaut, se répartit suivant les données ci-dessous :

Traitements	fr. 910,222 67
Traitements de disponibilité.	1,063 82
Salaires.	3,357,417 91
Billes, rails et accessoires	959,138 51
Entretien de la voie	523,194 73
Primes d'économie et de régularité	41,313 06
Combustibles et objets de consommation pour la traction	951,253 53
Entretien, réparation et renouvellement du matériel	2,073,636 00
Frais d'exploitation	458,921 59
Camionnage.	200,195 37
Pertes et avaries.	219,685 14
Matériel et fournitures de bureau.	49,768 17
Régie	8,639 60
Total égal. fr.	9,754,450,10



CHAPITRE VI.

SITUATION FINANCIÈRE.

I. *Quels sont les résultats des recettes et des dépenses?*

D'après les déductions successives des comptes rendus précédents, le compte des recettes et des dépenses des chemins de fer de l'État se soldait, à la fin de 1870, par un bénéfice de. fr. 74,038,914 16

Ce chiffre doit être rectifié du chef des faits de comptabilité suivants, qui se rapportent à une date antérieure au 1^{er} janvier 1871, mais qui n'étaient point réglés lors de la rédaction du compte rendu de 1870 :

Les dépenses d'exploitation de 1870 sont restées de. 406,728 61 en-dessous des prévisions du compte rendu.

En outre le total du passif (page 10 du compte rendu de 1870) doit être de 33,933,917-93, au lieu de 33,964,092-19 provenant des différences suivantes :

	En plus.	En moins.
Sur les intérêts soldés . .	»	» 12
Sur les capitaux d'amortissement.	»	8,280 49
Sur les frais d'amortissement	» 74	»
Sur les autres frais. . .	103 63	»

Les totaux des capitaux d'amortissement et des frais y relatifs (page 11) doivent être rectifiés ainsi :

Capitaux d'amortissement.	»	113 80
Frais d'amortissement . .	113 80	»

Totaux. 222 17 8,396 41

Différence 8,174 24

Total à ajouter 414,902 85

Cela porte le boni à. fr. 74,453,817 01

D'autre part. . . fr. 74 453,817 01

Par contre, il faut déduire de ce boni :

1° Les créances suivantes liquidées en 1871 et afférentes respectivement :

Al'année 1861, à concurrence de	903 62
— 1862 —	801 15
— 1863 —	1,597 46
— 1864 —	701 67
— 1865 —	14 20
— 1867 —	6,021 70
— 1868 —	18,937 90
— 1869 —	493,413 26
	522,390 96

2° Une différence de fr. 28,400 08
reconnue dans l'indication des dépenses
pour 1869, soit fr. 454,564-93, au lieu
de fr. 482,963-04, portée page 9 du compte
rendu de 1870.

Total à déduire. 550,791 04

Reste . . . fr. 73,903,025 97

A cette somme viennent s'ajouter, pour 1871, les recettes suivantes :

1° Produit du chemin de fer exploité par l'État, déduction faite du *minimum* de recette ci-dessous, garanti par la compagnie de Braine-le-Comte à Gand, ci . fr. 66,866,259 29

2° A compte du *minimum* garanti à l'État par la Compagnie concessionnaire de Braine-le-Comte à Gand 40,000 » 66,906,259 29

3° Produits indirects 79,288 15

4° Valeur des capitaux amortis en 1871, calculée d'après le produit net de l'émission des emprunts (1) 1,740,448 06

Total de l'actif. . . fr. 142,629,021 47

(1) Non compris fr. 11,597,557-05 versés au Trésor en remboursement de frais de premier établissement prélevés sur les *ressources ordinaires* de l'État.

D'autre part . . fr. 142,629,021 47

Dont à retrancher les dépenses de 1871, savoir :

1° Intérêts, amortissements et frais divers des emprunts pour les constructions et exten- sions aux frais du Trésor (voir chapitre V, I, § 2) (1) fr.	8,599,094 20
2° Annuité de Mons à Manage (chap. V, II, § 1 ^{er})	672,530 »
3° Prélèvement sur la recette, au profit des lignes concédées (chapitre V, II, § 2).	8,947,687 76
4° Frais d'exploitation, y compris 296,945 francs, pour travaux d'améliora- tions diverses (chap. V, III)	35,108,526 62
Total du passif.	53,327,638 58
Bénéfice à la fin de 1871	89,301,382 89
Le bénéfice jusqu'au 31 décembre 1870, s'élevait à. . . .	73,903,025 97
Les opérations de 1871 ont donc apporté un boni de. . . .	15,398,356 92
Les opérations de 1870 avaient donné de même	9,816,820 98
Il y a donc, en 1871, une amélioration relative de. . . .	5,581,535 94

dont le détail est donné par les chiffres du tableau ci-après :

(1) Non compris fr. 11,597,357-03 versés au Trésor en remboursement de frais de premier établissement prélevés sur les ressources ordinaires de l'État.

Comparaison des opérations financières des années 1870-1871.

COMPTES DIVERS.			DIFFÉRENCE POUR 1871, SE RAPPORTANT			
DÉSIGNATION.	MONTANT DES ANNÉES		A L'EXPLOITATION.		AU SERVICE DES EMPRUNTS.	
	1870.	1871.	Augmentation de recette ou diminution de dépense. (+)	Diminution de recette ou augmentation de dépense. (—)	Augmentation de recette ou diminution de dépense. (+)	Diminution de recette ou augmentation de dépense. (—)
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Produit de l'exploitation versé au Trésor (part de l'Etat) . .	41,727,875 81	57,918,571 53	16,190,695 72	»	»	»
Dépenses de l'exploitation . . .	25,354,075 52	35,108,536 62	»	9,754,450 10	»	»
Minimum garanti par Braine-le-Comte à Gand.	105,470 44	40,000 »	»	65,470 44	»	»
Produits indirects versés au Trésor.	93,718 40	79,288 15	»	20,430 25	»	»
Intérêts soldés et bonifiés . . .	6,855,503 55	8,121,817 86	»	»	»	1,266,314 31
Capitaux employés à l'amortissement des emprunts	1,730,290 70	1,680,202 40	»	»	50,088 30	»
Frais relatifs à l'amortissement.	18,381 27	16,660 14	»	»	»	278 87
Frais relatifs aux emprunts, autres que ceux d'amortissement.	7,840 15	170,069 67	»	»	»	162,229 52
Capitaux amortis (valeur d'après le produit de l'émission des emprunts)	1,847,848 52	1,740,448 06	»	»	»	107,400 46
Commission de 5 p. o/o payée par les Bassins houillers sur les capitaux délivrés par l'Etat, et par le chemin de fer dans les intérêts prescrits et dans les intérêts de retard	»	717,325 87	»	»	717,325 87	»
Totaux			16,190,695 72	9,840,350 79	767,414 17	1,538,223 16
Différence.			+ 6,350,344 93		— 768,808 99	
Excédant			+ 5,581,535 94			

En d'autres termes, comparativement à l'année précédente :

il y a une augmentation de produit net de l'exploitation de fr. 6,350,344 93
et une diminution sur la somme affectée au service des emprunts de. 768,808 99

Différence ou amélioration. . . . 5,581,535 94

Depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1871, le chemin de fer de l'État a eu, en recettes et en dépenses :

Recettes.

Produit de tout le réseau exploité par l'État fr. 815,661,033 71

Minimum garanti de Braine-le-Comte à

Gand 295,682 62

Produits indirects 4,531,431 06

820,488 147 39

D'autre part . . fr. 820,488,147 39

Valeur réelle des capitaux amortis sur les emprunts et sur les crédits de premier établissement couverts par les ressources ordinaires du Trésor	90,018,710 63
— — disponibles pour amortissements ultérieurs	576 46
	<u>90,019,287 09</u>
Total des recettes. . fr.	910,507,434 48

Dépenses.

Frais d'exploitation (part de l'État).	445,643,736 52
Prélèvements au pro- fit des lignes concédées (voir annexe n° XLII).	49,648,582 05
	<u>495,292,418 57</u>
Intérêts des em- prunts	229,687,075 87
Capitaux employés à l'amortissement des emprunts et des crédits couverts par les res- sources ordinaires.	93,221,277 23
Frais d'amortisse- ment.	425,846 08
Frais divers relatifs aux emprunts	3,297,059 71
	<u>526,631,258 89</u>
Total. . . fr.	821,923,377 46

Il y a lieu de déduire de cette somme
une commission de 5 p. % payée par les
Bassins Houillers sur les capitaux délivrés
par l'État, et la part des chemins de fer dans
les intérêts prescrits et dans les intérêts de
retard perçus en 1871 (chapitre V, I, § 2), ci. 717,325 87

Reste total des dépenses.	<u>821,206,051 59</u>
Balance par crédit	89,501,582 89

Ce qui peut s'exprimer ainsi :

L'exploitation de tout le réseau de l'État (produits directs, produits indirectes

et *minimum* garanti de Braine-le-Comte à Gand) a laissé un excédant defr. 325,196,028 82

Les emprunts (intérêts et frais divers) ont

coûté.fr. 232,984,133 58

dont il faut déduire717,525 87

pour commission de 3 p. % payée par les

Bassins Houillers, et part du chemin de fer

dans les intérêts prescrits et de retard

perçus en 1871.

Restefr. 232,266,809 71

Surplusfr. 92,929,219 11

L'amortissement, frais compris, a occasionné une perte de fr. 3,627,836 22

Reste un boni final de fr. 89,301,382 89

II.

Quel est l'excédant réel des recettes sur les dépenses, en tenant compte des intérêts acquis des emprunts, mais non encore échus ou payés au 31 décembre 1871?

Le paragraphe qui précède mentionne, dans ses détails et développements, un solde créditeur atteignant au 31 décembre 1871, le chiffre de fr. 89,301,382 89

mais, à la même date, le chemin de fer était redevable du mon-

tant des intérêts acquis au 1^{er} janvier 1872 et exigibles seule-

ment, soit au 1^{er} février, soit au 1^{er} mai suivant, pour sa part

dans les emprunts à 3 p. % et à 4 1/2 p. % non encore éteints

par le jeu de l'amortissement. Ces intérêts s'élevaient à fr.

1,339,874 31

Le solde effectif, déduction faite des créances acquises au

profit de tiers, ne dépassait donc pas.

87,961,508 58

ainsi que le renseigne le bilan arrêté ci-après.

III.

De quelle somme le Trésor est-il redevable au chemin de fer, à l'expiration de l'exercice 1871 ?

L'excédant ci-dessus des recettes du chemin de fer sur les dépenses de toute nature que le Trésor a déboursées pour le compte de cette exploitation, en considérant comme recette la valeur effective des capitaux amortis, est defr. 89,301,382 89,

La valeur effective des capitaux amortis sur les

emprunts s'élevant à.

78,621,930 06

L'excédant, en ce qui concerne le Trésor, se réduit à. . . (1) 10,679,452 83

(1) Cet excédant descend à fr. 9,339,578-52, en retranchant fr. 1,339,874-31 du chef des intérêts acquis en 1871, mais exigibles seulement en 1872.

D'autre part . . . fr. 10,679,452 83

Il doit être augmenté des sommes déjà mentionnées au chapitre V, I, § 1^{er}, savoir :

Frais d'exploitation prélevés sur les emprunts en 1835 et 1836. fr.	700,979 38
Somme ayant fait retour au Trésor, comme sans emploi sur les fonds de construction	16,924 82
Ensemble fr.	717,904 20

D'où il suit qu'au 31 décembre 1871, le Trésor est redevable de (1)	11,397,337 03
Au 31 décembre 1870, il était en avance de.	2,124,663 64

L'excédant des recettes sur les dépenses, effectuées par le Trésor pour le chemin de fer, pendant l'exercice 1871, s'est donc élevé à la somme de	13,522,020 67
---	---------------

Cet excédant se justifie également par les chiffres suivants :

Recette de l'exploitation en 1871. . . fr.	66,866,259 29
A compte du <i>minimum</i> de Braine-le-Comte à Gand.	40,000 »
	66,906,259 29
Produits indirects	79,288 15
Recette totale.	66,985,547 44
Dépense totale, comme plus haut (chapitre VI, I)	53,527,638 58
Excédant des recettes en 1871	13,657,908 86
Dépenses antérieures liquidées en 1871. fr.	530,791 04
Sommes renseignées en trop aux dépenses de l'année 1870 fr.	414,902 85
Différence à déduire. . . fr.	135,888 19
Reste une somme égale à l'excédant de	13,522,020 67

Les trois tableaux suivants reproduisent, sous forme synoptique, les données qui viennent d'être exposées.

(1) Dans les tableaux de la situation financière, cette somme de fr. 11,397,337 03 est portée en déduction des avances faites par le Trésor au moyen des *Ressources ordinaires*, pour le premier établissement du chemin de fer.

TABLEAU N° I.

Compte capital ou situation financière du

ACTIF.

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT AUX FRAIS DU TRÉSOR.		
Lignes construites de station à station.	{ État fr. 144,087,097 88 } { Lignes concédées exploitées par l'État. 1,542,917 79 }	145,630,015 67
Lignes de raccordement, de ceinture, etc.	{ État 13,321,632 47 } { Lignes concédées exploitées par l'État. 10,431 33 }	13,332,064 02
Bâtiments et dépendances des stations.	{ État 47,992,359 80 } { Lignes concédées exploitées par l'État. 1,172,205 31 }	49,164,745 31
Total fr.		Fr. c. 210,126,823 "
Dépenses générales (personnel, études de projets, frais de conduite, frais de bureau, etc.).		5,642,847 21
Matériel de traction et matériel de transport de l'État		61,662,976 37
Totaux.	{ État fr. 274,707,093 93 } { Lignes concédées exploitées par l'État. 2,723,354 85 }	277,432,648 78
Travaux effectués pour compléments d'installations, etc., à valoir sur une somme de 5,000,000 de francs avancée par la Compagnie des Bassins Houillers (a)		1,217,114 99
Partie de matériel inventorié repris aux Bassins Houillers et payée au comptant		13,469,629 40
Dépenses de premier établissement au 31 décembre 1871 fr.		292,119,593 17
Partie de matériel cédé par les Compagnies concessionnaires et à payer par des annuités		12,800,000 "
Ligne de Mons à Manage. Valeur équivalente au prix d'achat		13,233,303 31
Somme restant disponible sur l'avance de 5,000,000 de francs faite par la Compagnie des Bassins Houillers, pour compléments d'installations, etc.	1,782,883 01	
Reste disponible sur les crédits législatifs	27,049,130 "	
A déduire : Dépenses de premier établissement liquidées par la régie et restant à mandater sur crédits à ouvrir ultérieurement.	65,535 74	28,768,681 27
Reste		26,983,796 26
Total.		346,923,879 93

(a) Voir le détail à l'annexe n° XXXIV.

TABLEAU N° 2.

Situation du Trésor public envers le chemin de fer.

DOIT.		AVOIR.	
	Fr. c.		Fr. c.
Recette totale de l'exploitation en 1871 66,866,259 20	66,906,239 29	Solde au 31 décembre 1870 . . .	2,124,663 64
Acompte du minimum de Braine - le - Comte à Gand 40,000 .		Dépenses d'exploitation réglées en 1871, savoir :	
Produits indirects	79,288 15	Pour l'année 1861, fr.	903 62
Renseigné en trop dans les dépenses de 1870	406,728 61	— 1862	801 18
Solde des différences reconnues au passif du compte du chemin de fer de l'Etat en 1870 (pp. 10 et 11 du compte rendu de 1870).	8,174 24	— 1863	1,597 46
Commission de 5 p. o/o payée par la Compagnie des Bassins Houillers sur les capitaux qui lui ont été délivrés et part du chemin de fer dans les intérêts prescrits en 1871 et dans les intérêts de retard perçus en 1871	717,525 87	— 1864	701 67
		— 1865	14 20
		— 1867	6,021 70
		— 1868	18,957 90
		— 1869	493,413 26
		Différence reconnue dans l'indication des dépenses pour 1869, soit fr. 454,564-93 au lieu de fr. 482,063-01 (p. 9 du compte rendu de 1870)	28,400 08
		Dépenses d'exploitation de 1871 :	
		Part de l'Etat	38,108,526 62
		Tantièmes de recettes alloués aux concessionnaires des chemins de fer exploités par l'Etat, du chef de l'usage de leurs voies, stations, etc.	8,947,687 76
		Intérêts soldés et bonifiés sur les dettes et sur les emprunts de Mons à Manage et des Bassins Houillers.	8,121,817 86
		Capitaux d'amortissement	1,680,202 40
		Frais d'amortissement	16,660 14
		Frais divers relatifs aux emprunts.	170,069 67
		Solde débiteur au 31 décembre 1871	(a) 11,597,537 05
TOTAL	68,117,776 16	TOTAL	68,117,776 16

(a) Dans le compte capital, ce solde débiteur a été déduit du montant des crédits alloués pour l'établissement du chemin de fer et prélevés sur les *Ressources ordinaires* de l'Etat.

TABLEAU N° 3.

Compte des recettes et des dépenses de 1871.

DOIT.

AVOIR.

	Fr.	c.		Fr.	c.
Dépenses d'exploitation réglées en 1871, savoir :			Solde au 31 décembre 1870 . . .	74,038,914	16
Pour l'année 1861, fr.	903	62	Recette totale de l'exploitation en 1871	66,866,259	29
— 1862.	801	15	Acompte du minimum de Braine-le-Comte à Gand	40,000	»
— 1863.	1,897	46			
— 1864.	701	67	Produits indirects	79,288	13
— 1865.	14	20	Renseigné en trop dans les dépenses de 1870	406,728	61
— 1867.	6,021	70	Solde des différences reconnues au passif du compte du chemin de fer de l'Etat en 1870 (pp. 10 et 11 du compte rendu de 1870).	8,174	24
— 1868.	18,937	90	Commission de 3 p. % payée par la Compagnie des Bassins Houilliers sur les capitaux qui lui ont été délivrés et part du chemin de fer dans les intérêts prescrits en 1871 et dans les intérêts de retard perçus en 1871	717,325	87
— 1869.	493,413	26	Valeur effective des capitaux amortis.	1,740,448	06
Différence reconnue dans l'indication des dépenses pour 1869, soit fr. 454,564-93 au lieu de fr. 482,963-01 (p. 9 du compte rendu de 1870)		28,400 08			
Dépenses d'exploitation de 1870 :					
Part de l'Etat	33,108,326	62			
Tantièmes de recettes alloués aux concessionnaires des chemins de fer exploités par l'Etat, du chef de l'usage de leurs voies stations, etc.		8,947,687 76			
Intérêts soldés et bonifiés sur les emprunts et les dettes de Mons à Manage et des Bassins Houilliers		8,121,817 86			
Capitaux d'amortissement.	1,680,202	40			
Frais d'amortissement		16,660 14			
Frais divers relatifs aux emprunts.		170,069 67			
Solde créditeur au 31 décembre 1871 (a)	89,301,382	89			
TOTAL	143,897,138	38	TOTAL	143,897,138	38

(a) Ce solde créditeur descendrait à fr. 87,961,508-58, si l'on en retranchait fr. 1,339,874-31, du chef des intérêts éclus en 1871, mais exigibles seulement en 1872.

IV.

Résumé. — Résultats financiers des opérations de 1871.

Les recettes obtenues dans toute l'étendue du réseau exploité par l'État se sont élevées à fr. 66,906,239 29
y compris l'acompte du *minimum* garanti par Braine-le-Comte
à Gand.

Les dépenses, déduction faite des frais d'amélioration et de
parachèvement imputés sur le budget, ont été de 34,811,581 62

Le produit net de l'exploitation est donc de fr. 32,094,677 67

et le rapport de la dépense à la recette de tout le réseau est de 52.03 p. %.

En 1870, ce rapport avait été de 53.20 p. %.

La recette brute totale de l'année, y compris les produits indirects, soit
fr. 79,288,15, a été employée :

1° A couvrir les dépenses d'exploitation. fr.	34,811,581 62		
2° — les frais d'amélioration sus- mentionnés.	296,945 »		
3° A solder les tantièmes des recettes dus aux compagnies	8,947,687 76		
			44,056,214 38
4° Aux intérêts des em- prunts.	6,921,373 73		
Aux intérêts du rachat de Mons à Manage . . .	630,994 13		
Aux intérêts du rachat d'une partie du matériel des Bassins Houillers du Hainaut	549,430 »		
		8,121,817 86	
5° A l'amortissement des emprunts.	1,632,231 23		
A l'amortissement du rachat de Mons à Manage.	21,335 87		
A l'amortissement du rachat d'une partie du ma- tériel des Bassins Houil- lers du Hainaut. . . .	26,550 »		
Au remboursement, au pair, du solde du capi- tal de fr. 2,862,285-30, en dette de 4 1/2 p. %			
A reporter . . fr.	1,680,417 40	8,121,817 86	44,056,214 38

Report . . fr.	4,680,117 40	8,121,817 86	44,036,214 38
correspondant à la somme			
de 3,000,000 de francs			
versée dans les caisses de			
l'État par la Compagnie			
des Bassins Houillers .	<u>85 30</u>		

	4,680,202 40
--	--------------

6° Aux frais relatifs à l'amortissement.	16,660 44
--	-----------

7° Aux frais relatifs aux emprunts . .	<u>170,069 67</u>
--	-------------------

Total du service des emprunts . . . fr.	9,988,750 07
---	--------------

dont il faut déduire :

Une commission de 5 p. % payée par la Compagnie des Bassins Houillers sur les capitaux qui lui ont été délivrés, et la part du chemin de fer dans les intérêts prescrits en 1871 et dans les intérêts de retard perçus en 1871.

	<u>717,325 87</u>
--	-------------------

Reste. . . fr.

	9,271,424 20
--	--------------

8° A l'extinction des avances faites par le Trésor.

	2,124,663 64
--	--------------

9° A la régularisation d'opérations de comptabilité et de rectifications opérées sur 1870 (voir page 57).

	135,888 19
--	------------

10° Somme restante, versée au Trésor, à valoir comme remboursement des avances faites par celui-ci, sur les ressources ordinaires de l'État, pour travaux de premier établissement du chemin de fer.

	<u>11,397,357 03</u>
--	----------------------

	13,657,908 86
--	---------------

Total. . fr.	
--------------	--

	<u>66,985,547 44</u>
--	----------------------

Cette recette totale se compose :

1° Du produit du réseau complet, déduction faite du minimum de recettes, ci-dessous, garanti à l'État par la Société de Braine-le-Comte à Gand

	66,866,259 29
--	---------------

2° D'un à-compte du minimum garanti

par Braine-le-Comte à Gand

	40,000 »
--	----------

	66,906,259 29
--	---------------

3° Des produits indirects.

	79,288 15
--	-----------

Total égal. . fr.	
-------------------	--

	<u>66,985,547 44</u>
--	----------------------

Si l'on déduit de cette somme celle qui a été payée aux concessionnaires, comme tantième de recettes, non compris l'à-compte de 40,000 francs du minimum de recettes garanti par Braine-le-Comte à Gand.

	8,947,687 76
--	--------------

il reste une somme de
qui a été versée au Trésor.

	<u>58,037,859 68</u>
--	----------------------

D'autre part fr.	58,037,859 68
En déduisant la somme totale des dépenses sur le budget,	35,108,526 62
il y a un excédant de recette de fr.	22,929,333 06

Le capital moyen utilisé en 1871 (capital dépensé à la fin de 1870, augmenté du prix de rachat du matériel des Bassins Houillers, utilisé à partir du 1^{er} janvier, et de la moitié du capital restant dépensé dans le courant de 1871) ressort à fr. 311,663,017-85.

L'excédant de recette calculé en dernier lieu équivaut à 7.537 p. % de ce capital.

Ce rapport a la signification suivante : En admettant qu'on impute aux lignes cédées par des concessionnaires, dans l'état où elles se trouvaient lors de la cession, une part de produit net équivalant exactement aux prélèvements sur la recette auxquels ces concessionnaires ont droit d'après les conventions d'exploitation, le produit net afférent aux lignes construites aux frais du Trésor et aux extensions et améliorations faites par l'État aux lignes reprises, équivaut, en 1871, à 7.537 p. % du capital consacré à ces constructions et extensions.

Ce même rapport était :

En 1866, de	5.371
— 1867, —	4.841
— 1868, —	5.134
— 1869, —	5.893
— 1870, —	6.043

Les données principales de l'exploitation du réseau administré par l'État, mises en regard des résultats de 1870, fournissent la comparaison suivante :

	1871.	1870.	EN + EN 1871.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Recette brute	66,906,259 29	45,506,479 22	21,599,780 07
Dépenses d'exploitation (1) . .	54,811,581 62	25,051,171 52	9,760,410 10
Recette nette	52,094,677 67	20,255,307 70	11,839,369 97

Réparties sur les différentes unités du travail de l'exploitation, la recette et la dépense de 1871 conduisent aux moyennes suivantes :

(1) Abstraction faite des travaux d'amélioration et de parachèvement prélevés sur les allocations budgétaires.

RECETTE BRUTE.

NATURE DE LA RECETTE.	Par KILOMÈTRE exploité.	Par LOCOMOTIVE kilomètre.	Par VOITURE kilomètre.	Par TRAIN kilomètre.
Voyageurs	14,591 78	1.47794	0.12544	1.51103
Bagages	677 96	0.06962	0.00390	0.07119
Petits paquets et petites marchandises.	5,592 71	0.54840	0.02937	0.55620
Grosses marchandises, y compris les frais accessoires.	24,555 18	2.49908	0.21214	2.55504
Finances	248 43	0.02351	0.00216	0.02609
Équipages	17 21	0.00177	0.00015	0.00180
Chevaux et bestiaux	498 85	0.03122	0.00434	0.03258
Produits extraordinaires	5,481 64	0.53733	0.03034	0.56533
Totaux	47,045 74	4.85109	0.41004	4.93923

DÉPENSE.

NATURE DE LA DÉPENSE.	Par KILOMÈTRE exploité.	Par LOCOMOTIVE kilomètre.	Par VOITURE kilomètre.	Par TRAIN kilomètre.
Voies et travaux	6,496 21	0.66712	0.03662	0.68206
Traction et matériel	10,855 58	1.11275	0.09444	1.15765
Transports	6,569 92	0.67469	0.03727	0.68979
Services en général	544 57	0.03393	0.00474	0.03718
Régie	30 75	0.00315	0.00027	0.00325
Totaux	24,477 05	2.51364	0.21334	2.56991

RECETTE NETTE.

Par KILOMÈTRE exploité.	Par LOCOMOTIVE kilomètre.	Par VOITURE kilomètre.	Par TRAIN kilomètre.
22,566 71	2.51745	0.19670	2.56934

CHAPITRE VII.

POSTE AUX LETTRES.

BUREAUX DE POSTE ET BOITES AUX LETTRES,

(Voir annexes A et B.)

Le nombre des bureaux de poste, qui était de 427, à la fin de 1870, s'est accru de 7 en 1871. Il en existait donc 434 au 1^{er} janvier 1872; ils se répartissaient dans 424 localités.

Il a été établi 87 boîtes aux lettres nouvelles et le nombre total de ces boîtes s'est élevé, à la fin de 1871, à 4,411.

Les boîtes mobiles adaptées aux voitures qui transportent les dépêches ont produit les résultats suivants :

	En 1870.	En 1871.	Augmentation en 1871.
Nombre de voitures munies d'une boîte.	119	121	2
Nombre de kilomètres parcourus.	5,550	5,648	98
Nombre de lettres recueillies.	191,000	237,372	46,372

SERVICE DE LA DISTRIBUTION.

(Voir annexes C et D.)

Le service de la distribution des correspondances à domicile dans les localités possédant des bureaux de poste a été exécuté par 725 facteurs, soit 9 de plus qu'en 1870.

12 des localités ont 7 distributions par jour.

2	—	6	—
33	—	5	—
70	—	4	—
109	—	3	—
198	—	2	—

En 1870, la distribution dans les localités non pourvues d'un bureau de poste était confiée à 1,374 facteurs. Ce nombre s'est accru de 42 en 1871.

Des 2,143 communes rurales desservies par ces agents, 1,351 sont dotées d'une seconde levée de boîte journalière; 1,690 d'entre elles sont desservies une fois par jour, 419 deux fois et 34 trois fois. Il a été créé, en 1871, une seconde distribution dans 17 de ces communes et une troisième dans 3.

SERVICE AMBULANT.

(Voir annexe E.)

Le parcours journalier des voitures-poste sur le chemin de fer, qui était de 3,790 kilomètres en 1870, a été réduit en 1871 à 3,744 kilomètres, soit 46 kilomètres en moins, par suite d'une diminution de parcours de l'ambulant de l'Est 4 (Erquelines-Verviers), qui s'arrête maintenant à Liège.

MALLES-POSTES.

(Voir annexes F et G.)

En 1871, il a été créé 4 nouveaux services de malles-poste, ce qui a porté à 145 le nombre de ces services. Ils ont parcouru journellement 6,663 kilomètres, soit 139 kilomètres en plus que l'année précédente. Le nombre des voyageurs qu'ils ont transportés a dépassé de 42,680 celui de l'année 1870, et s'est élevé à 378,828.

CAISSE GÉNÉRALE D'ÉPARGNE.

(Voir annexe H.)

Les dépôts se sont élevés, en 1871, à fr.	1,226,278 44
— „ en 1870, à	1,082,137 84
Augmentation, en 1871.	144,120 60

Il a, en outre, été transféré à la poste, pendant l'année 1871, de la caisse générale ou des succursales, fr. 66,984-74.

La caisse a payé :

En 1871, pour remboursements. fr.	440,029 19
— „ pour intérêts sur comptes soldés.	1,503 84
	441,533 03
En 1870, pour remboursements. fr.	231,584 42
— „ pour intérêts sur comptes soldés.	1,323 51
	232,909 93
Augmentation, en 1871. . . fr.	208,623 10

Les achats de fonds publics pour compte des déposants se sont élevés, en 1871, à la somme de fr. 107,299-37.

La situation générale depuis l'organisation du service de la caisse d'épargne par les bureaux de poste, se résume comme il suit :

Soldes existant à l'expiration de l'exercice 1871. fr.	1,674,702 13
— „ — „ 1870.	891,113 86
Nombre de livrets existant à l'expiration de l'exercice 1871.	6,215
— „ — „ 1870.	4,416

RECETTE.

(Voir annexe I.)

La recette totale du service des postes, qui avait légèrement fléchi de 1869 à 1870, s'est élevée, en 1871, à fr. 8,466,500-19, soit fr. 1,034,752-18 de plus qu'en 1870. Ce résultat est dû surtout aux événements extérieurs et à la reprise des affaires. Par suite du transit de la malle des Indes et d'autres courriers qui ont été dirigés temporairement par la Belgique, le reliquat des décomptes avec les offices étrangers s'est élevé à fr. 610,515-10 de plus qu'en 1870.

Ces influences ont contrebalancé, quant au produit postal, l'effet des réductions de taxe successivement introduites en vertu de la loi du 15 mai 1870. Les dates de mise à exécution de ces dernières mesures sont rappelées ci-après :

1^{er} juin 1870 : Abaissement général à 10 centimes du port simple des lettres affranchies pour tout le royaume et admission des livres cartonnés ou reliés, moyennant une taxe de 1 centime par 50 grammes ;

1^{er} janvier 1871 : Réduction du tarif des valeurs déclarées et des articles d'argent, et mise en circulation des cartes-correspondance à 5 centimes, dans la circonscription du bureau d'origine ;

1^{er} janvier 1872 : Extension à tout le royaume de la circulation des cartes-correspondance à 5 centimes.

Il est impossible de déterminer rigoureusement la part d'influence de ces mesures et des circonstances citées plus haut. On peut admettre, par hypothèse, que, sans la réduction à 10 centimes de la taxe des lettres à l'intérieur au delà de 50 kilomètres, le débit des timbres-poste aurait suivi au moins la même progression ascendante que pendant les années précédentes. En effet, si les événements de 1870 et de 1871 ont interrompu quelques relations, le séjour d'un grand nombre d'étrangers dans notre pays et l'essor exceptionnel des affaires pendant la dernière année, ont dû compenser largement la suspension partielle et momentanée de certaines correspondances.

De 1864 à 1869, c'est-à-dire pendant la période quinquennale qui a précédé la dernière réforme, la valeur des timbres-poste débités a suivi une progression assez régulière. Si, en effet, on ajoute d'année en année, à la recette de 1864, la moyenne de cette progression, c'est-à-dire 286,523 francs, les recettes annuelles fictives ainsi obtenues sont, pour les quatre années suivantes, presque égales aux recettes réelles. En 1869, il y a égalité ; en 1870 et 1871, les recettes réelles sont inférieures et la différence peut être considérée comme représentant approximativement l'effet du nouveau tarif. Voici d'ailleurs cette évaluation :

	Produit des timbres-poste.		Différences	
	Progression fictive.	Recettes réelles.	En plus.	En moins.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1864	4,415,029	4,415,029	"	"
1865	4,701,554	4,911,842	210,288	"
1866	4,988,079	5,121,716	133,637	"
1867	5,274,604	5,509,678	55,074	"
1868	5,561,129	5,586,852	25,703	"
1869	5,847,654	5,847,654	"	"
1870	6,134,179	5,714,677	"	419,502
1871	6,420,704	6,122,289	"	298,415

Les timbres-poste sont utilisés à l'affranchissement des imprimés et des correspondances à destination de l'étranger. La part de ces dernières ne peut être établie, mais on peut se rapprocher de la recette afférente aux lettres affranchies pour l'intérieur, en ne tenant compte que des timbres-poste de 10 centimes et au-dessus, les timbres de valeur inférieure n'étant pas utilisés à l'affranchissement des lettres. Ce produit augmente, en moyenne, de 260,757 francs, de 1864 à 1869, ce qui donne lieu à la comparaison suivante :

	Produit des timbres-poste de 10 centimes et au-dessus.		Différences.	
	Progression fictive.	Recettes réelles.	En plus.	En moins.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1864	4,279,780	4,279,780	"	"
1865	4,540,537	4,750,955	210,598	"
1866	4,801,294	4,927,979	126,685	"
1867	5,062,051	5,094,598	52,547	"
1868	5,322,808	5,551,403	28,595	"
1869	5,585,565	5,585,565	"	"
1870	5,844,522	5,429,127	"	415,195
1871	6,105,079	5,774,038	"	531,041

Ces chiffres, qui se rapprochent sensiblement des précédents, peuvent être considérés comme représentant, autant qu'on peut l'évaluer, la différence entre le produit des lettres en 1870 et 1871 et celui qui eût été obtenu en conservant le tarif antérieur à 1870. Pour se rapporter à l'ensemble des mesures adoptées, le déficit de 1871 doit être diminué des fr. 40,082-20 qui constituent la recette nouvelle des cartes-correspondance. Ce déficit serait ainsi réduit à 290,959 francs, soit 24,248 francs par mois. En 1870, il avait été de 415,195 francs pour sept mois, soit 59,313 francs par mois.

En admettant même que le développement des correspondances en 1871 ne se soutienne pas au même degré pendant les années suivantes, on peut espérer que le déficit ira en diminuant. En tout état de choses, il n'est pas assez important pour faire regretter la mesure qui constitue l'objet principal de la loi du 15 mai 1870. Il est à remarquer également que, jusqu'ici, l'institution des cartes-correspondance ne semble pas affecter sensiblement la circulation des lettres closes.

PERSONNEL ET DÉPENSES.

Le personnel des postes comprenait au 31 décembre :

	1870.	1871.	Augmentation.
Fonctionnaires et employés	802	810	8
Facteurs et autres agents subalternes	2,095	2,146	51

La dépense, non compris les frais généraux des services appartenant en commun aux trois branches de l'administration, tels que l'atelier des timbres, s'est élevée aux sommes qui figurent au tableau ci-après, rapprochée des dépenses similaires de 1870 :

	1870.	1871.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	1,547,705 35	1,500,929 05	155,225 67	»
Traitements des facteurs et autres agents subalternes.	1,805,851 71	1,962,449 50	66,597 68	»
Transport des dépêches.	555,479 50	574,179 12	18,699 55	»
Paquebots du Brésil.	158,519 05	227,906 28	59,587 25	»
Remboursement de valeurs déclarées, etc.	2,040 »	1,550 80	»	709 20
Matériel. Frais de bureau, de régie et de loyer	438,597 16	481,961 56	23,564 20	»
Construction et entretien de bureaux ambulants (crédit alloué).	25,000 »	50,000 »	5,000 »	»
	4,472,992 85	4,778,755 98	506,472 55	709 20
			709 20	
			505,765 15	

L'augmentation de dépense pour 1871 est donc de 6.8 p. %, tandis que la recette de la même année (*voir* tableau I) a dépassé de 14.5 p. % celle de l'année précédente. En faisant même abstraction de l'excédant de fr. 610,515-10 constaté sur le reliquat dû par les offices étrangers, et provenant en grande partie du transit exceptionnel des malles étrangères, on reconnaît que l'augmentation du produit postal réalisée sur les autres articles s'élève à fr. 424,237-68, soit près de 6 p. % de la recette de 1870. Ce rapprochement témoigne que la progression des dépenses, amenée par le développement du mouvement postal, a été suivie de près par celle des recettes, et que malgré les réductions de tarif, le produit net n'a plus fléchi en 1871.

Pour établir le produit net de la poste, il serait indispensable d'ajouter à ses dépenses propres, sa quote-part dans les dépenses communes à tout ou partie des diverses administrations qui ressortissent au Département des Travaux Publics ; comme il n'est pas possible de déterminer cette quote-part d'une manière précise, on

suppose, comme précédemment, qu'elle s'élève au quart de la somme totale ; on obtient ainsi :

Pour 1871.	fr. 136,377 00
On a trouvé, en 1870.	134,193 65
soit augmentation, en 1871.	2,581 37
La recette brute ayant atteint	8,166,500 19
et la dépense, y compris la quote-part qui vient d'être indiquée, étant de	4,913,332 98
le produit net peut être évalué à.	3,251,167 21

RELATIONS INTERNATIONALES.

Des conventions de poste signées les 2 juillet et 3 septembre 1870, et mises en vigueur le 1^{er} mai et le 15 mars 1871, ont introduit le système des mandats-poste dans nos relations avec l'Italie et les bureaux italiens d'Alexandrie (Égypte) et de Tunis, d'une part, et avec le Grand-duché de Luxembourg, de l'autre.

Des arrangements pris avec l'office allemand ont mis les bureaux de poste belges également en rapport, pour les mandats-poste, avec le bureau que cet office entretient à Constantinople.

La convention susdite du 3 septembre a introduit en même temps l'échange des valeurs déclarées entre le Grand-duché de Luxembourg et la Belgique.

Enfin, une autre convention, signée le 2 juillet 1870 et entrée en vigueur le 1^{er} mai 1871, a notablement réduit le tarif des correspondances échangées entre la Belgique et l'Italie.

Pendant l'année 1871, le service international a repris peu à peu son cours normal. Le passage de la malle anglo-indienne par la Belgique, dernier vestige des perturbations amenées par les événements de 1870, a cessé avec l'année 1871.

MANDATS-POSTE FRANCO-ALLEMANDS.

Le service spécial installé à Bruxelles par l'administration des postes belges, pour la transmission des fonds expédiés de France aux militaires français prisonniers en Allemagne, a cessé ses opérations à la fin de mars 1871.

Le travail relatif au contrôle des mandats payés au nombre de 250,000 environ, à la formation des comptes, à l'instruction des réclamations, etc., n'était pas encore terminé à la fin de 1871. La correspondance relative aux mandats signalés comme n'étant pas parvenus aux destinataires s'est prolongée pendant toute l'année 1872, bien que l'administration belge, activement secondée dans ses recherches par l'office allemand, ait déjà pu procurer à l'administration française le remboursement de 1,662 mandats de l'espèce, représentant un somme de fr. 20,591-88.

PAQUEBOTS-POSTE BELGES.

Le Gouvernement a reçu, pendant l'année 1871, des propositions de l'*International navigation company* de Philadelphie, pour l'organisation d'un service de paquebots entre cette dernière ville et Anvers. Les négociations ont abouti et un contrat provisoire a été signé en janvier 1872.

Ainsi la ville d'Anvers sera dotée dans un avenir prochain d'un nouveau service régulier de navigation transatlantique, indépendamment de la ligne actuelle entre Anvers, le Brésil et la Plata, laquelle est en voie d'être prolongée jusqu'au Chili.

L'organisation de ces services ne peut manquer de développer puissamment la prospérité de notre métropole commerciale, en y faisant affluer, bien plus activement encore qu'aujourd'hui, le courant des marchandises et des passagers qui circulent entre l'Europe et l'Amérique (¹).

STATISTIQUE GÉNÉRALE.

(Voir annexes J à R.)

Le mouvement postal, tel qu'on peut le mesurer par des dénombrements partiels, a subi en 1871 une progression considérable. Parmi les causes de cette activité épistolaire, on doit citer en première ligne la réforme postale à 10 centimes, en vigueur depuis le 1^{er} juin 1870; puis l'abaissement successif des tarifs internationaux, conséquence de l'esprit libéral qui prédomine aujourd'hui en matière de poste, et, enfin, la création de la carte-correspondance à prix réduit qui a contribué à stimuler la circulation postale. On doit tenir compte aussi de l'impulsion exceptionnelle que la reprise des affaires imprimées aux relations de toute espèce.

En consultant le tableau J, on constate les résultats suivants :

	DIFFÉRENCE PROPORTIONNELLE P. ‰.	
	Relativement à l'année précédente.	Progression moyenne des 5 années précédentes.
Lettres de et pour l'intérieur . . .	+ 11.08	+ 6.71
— l'étranger . . .	+ 27.79	+ 6.87
Lettres de service.	— 16.19	+ 10.90
Journaux	+ 8.40	+ 13.86
Imprimés	— 0.81	+ 8.86

(¹) Le Gouvernement avait conclu le 5 octobre 1871, avec un groupe de capitalistes anglais qui paraissaient offrir des garanties suffisantes, une convention pour l'établissement d'un service de paquebots, de grande vitesse, entre Anvers et New-York; mais par suite de circonstances diverses, ces concessionnaires n'ont pu remplir leurs engagements, pour l'époque fixée, et ils ont signé un acte de renonciation à leur entreprise.

Malgré cet insuccès, le Gouvernement persévère dans ses efforts, en vue d'organiser le service dont il s'agit, et il espère qu'à la suite d'un nouvel appel qui sera fait à la concurrence, il se présentera des soumissionnaires capables de mener à bonne fin cette entreprise.

Les lettres de service présentent une diminution sur l'année précédente, qui avait donné une progression anormale de 18.72 p. %, sans doute par suite de circonstances exceptionnelles qui auront exagéré la production durant la période de dénombrement. Ce résultat est rectifié, en fait, par celui de 1871.

L'augmentation peu sensible du nombre de journaux dénote que l'intérêt surexcité par les événements politiques n'a plus exercé la même action en 1871.

Il est à remarquer du reste qu'en retirant à la poste le monopole du transport des journaux et des imprimés autres que les annonces, circulaires, prospectus, prix-courants et avis, la loi du 29 avril 1868 a dû nécessairement ralentir la progression du mouvement postal, en ce qui concerne cette nature d'envois.

Cette influence se manifeste surtout par une *diminution* d'un demi pour cent environ, sur les imprimés non périodiques. C'est un résultat dont l'administration peut se féliciter autant que le public qui a recouvré la faculté de choisir le mode de transport à sa convenance. En effet, la distribution des imprimés occasionne au service des postes des charges considérables et nullement en rapport avec la rétribution trop modique qu'elle perçoit; elle est, en outre, une source de retards pour la remise des lettres.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, les cartes-correspondance à circulation limitée, introduites le 1^{er} janvier 1871, n'ont exercé aucune influence appréciable sur le mouvement des lettres. On peut en juger par la comparaison suivante du mouvement des lettres avant et après les cartes-correspondance dans le ressort de circulation de ces derniers envois :

Nombre de lettres et de cartes-correspondance de et pour le ressort des bureaux d'origine.

	1870.	1871.	
	LETTRES.	LETTRES.	CARTES.
Du 1 ^{er} au 7 mars. . .	42,230	55,524	9,933
— 8 au 14 juin . . .	46,508	54,034	10,963
— 15 au 21 septembre .	40,428	58,161	10,343
— 17 au 23 décembre .	49,733	61,239	12,723

En 1871, la poste a transporté 78 millions de valeurs déclarées, soit 23 millions en plus que l'année précédente. La recette a décru néanmoins de 10,000 francs à cause de l'abaissement du tarif qui régit ces envois.

Le montant des valeurs perdues ou volées s'est élevé à 2,005 francs, soit environ 2 1/2 centimes par 1,000 francs. Cette proportion atteignait 4 centimes en 1870. Sur cette perte le Trésor n'a pris à sa charge que fr. 1,251-30, représentant 1 1/2 p. % du produit de la prime d'assurance, et le surplus a été supporté par les agents reconnus en défaut.

D'après le tableau L, le nombre d'objets ayant acquitté en Belgique le droit de

recommandations s'est accru de 58,437, soit de 23 p. % environ des expéditions de l'année précédente. Le tableau *N*, qui donne le mouvement total des objets recommandés, expédiés ou reçus, accuse une augmentation de près de 100,000 objets, nombre très-considérable, quand on considère que la circulation des mêmes objets n'a atteint que le chiffre de 377,000 en 1870. En ajoutant à cette augmentation celle de 35,000 objets recommandés d'office, on constate que, sous le rapport de la recommandation qui entraîne assez d'écritures, le travail des bureaux de poste s'est accru dans une forte proportion.

Le tableau *N* susdit, qui récapitule l'ensemble des renseignements statistiques recueillis pour 1871, donne à constater, dans le nombre des imprimés, autres que journaux, une diminution en rapport avec celle qui est survenue dans le produit de ces envois.

Le nombre des mandats-poste intérieurs (*voir* tableau *O*) présente une légère décroissance qu'explique le retour dans leurs foyers des miliciens qui avaient été rappelés sous les drapeaux pendant la guerre. Dans le service international, il y a eu également diminution, en nombre seulement, sur les mandats expédiés de la France pour la Belgique.

Sauf ces exceptions, le service des articles d'argent a progressé d'une manière générale et très-sensible.

Si, faisant abstraction de l'année 1870, pendant laquelle la mise sur le pied de guerre de l'armée a produit une quantité anormale de mandats-poste pour l'intérieur, on compare entre elles les années 1869 et 1871, on constate un accroissement considérable et durable de ces expéditions, et l'on y reconnaît l'influence de la réduction de taxe qui leur a été appliquée à partir du 1^{er} janvier 1870.

Voici cette comparaison :

	1869.	1871.	DIFFÉRENCE.
Nombre de mandats intérieurs.	494,597	695,184	+ 198,787
Montant.	24,968,187	30,550,195	+ 5,582,008
Droit proportionnel	113,855	110,968	— 4,887

Le tableau *N* constate également une augmentation très-considérable (15 p. % environ) dans le mouvement des échantillons de marchandises. Enfin, il accuse aussi une progression, quoique moins forte, dans les abonnements et les encaissements effectués par l'entremise de la poste.

Les dernières annexes présentent des données statistiques relativement aux rebuts. On remarquera par le tableau *R*, en ce qui touche la correspondance intérieure, une décroissance graduelle dans la proportion des lettres en rebut sur le mouvement total et une augmentation du nombre de rebuts remplacés relativement au nombre total des rebuts.

Ces décroissances dénotent un progrès aussi bien dans le service des rebuts que dans celui de la distribution.

CHAPITRE VIII.

TÉLÉGRAPHES.

La situation du réseau télégraphique belge et les extensions qui lui ont été données pendant l'exercice 1871 sont indiquées par le tableau suivant :

	SITUATION AU 1 ^{er} JANVIER		TRAVAUX
	1871.	1872.	exécutés EN 1871.
Longueur des lignes télégraphiques Kilomètres.	4,342	4,450	88
Développement total des fils conducteurs . . . Id.	14,152	15,802	1,650
Nombre de bureaux ouverts au public.	445	478	53
Nombre d'appareils télégraphiques en service	699	835	156

Les 478 bureaux télégraphiques ouverts aux correspondances privées, au 1^{er} janvier 1872, peuvent être classés comme il suit :

A. Bureaux de l'État.

Dans les stations des chemins de fer de l'État	183
Dans les stations des chemins de fer concédés.	83
Au centre des villes ou communes.	92
Nombre total de bureaux appartenant à l'État.	358

B. Bureaux télégraphiques des chemins de fer concédés, utilisés aux correspondances privées 120

Total général. 478

L'ensemble des crédits votés pour la construction et l'extension des lignes et des appareils télégraphiques s'élevait, à la fin de 1871, à. . fr. 2,811,000 »

Les prélèvements faits et les engagements pris jusqu'au 31 décembre s'élevaient à. 2,800,758 »

Le capital encore disponible au 1^{er} janvier 1872 était donc de 10,242 »

Les fonds dépensés ont été employés de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains)	1,830,439 »
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier.	871,860 »
Valeur des approvisionnements en magasin.	98,439 »
Total dépensé. . fr.	2,800,738 »

Répartie sur 15,802 kilomètres de fils conducteurs, et approvisionnements déduits, cette dépense fait ressortir à fr. 171-01 le coût moyen du kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

Les recettes de l'année 1871 ont atteint les chiffres suivants :

Service intérieur. fr.	856,583 »
— international.	761,830 40
— de transit	229,771 67
Total fr.	1,848,205 07

Il a été dépensé sur le budget de la même année :

Traitements des fonctionnaires et employés. fr.	968,433 26
Salaires des ouvriers	481,899 65
Entretien des lignes et du matériel	176,877 24
Ensemble. fr.	1,627,212 15

d'où il résulte un produit net de. fr. 220,992 92

Il convient de rappeler ici que le capital de construction est amorti depuis longtemps par les excédants des produits annuels.

Les recettes opérées depuis l'organisation et la mise en exploitation des premières lignes télégraphiques jusqu'au 1^{er} janvier 1872, s'élèvent en total à fr. 14,698,302 23

Le chiffre des dépenses pour la même période est de 11,358,505 07

Le produit net s'élève donc à fr. 3,359,797 16
 somme qui, non-seulement couvre le capital engagé. 2,800,738 »
 mais laisse, en outre, un excédant de fr. 559,039 16

Les chiffres suivants permettent d'apprécier la progression du mouvement et de la recette, ainsi que la réduction successive des taxes, depuis l'organisation du service des télégraphes.

ANNÉES.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.	RECETTES.	PRODUIT MOYEN PAR TÉLÉGRAMME.
		Fr. c.	Fr. c.
1850-1851	14,023	88,674 63	6 52
1852	27,217	163,973 65	6 09
1853	32,030	263,536 47	8 10
1854	60,413	280,843 62	4 63
1855	61,443	263,959 67	4 33
1856	99,273	339,579 93	3 62
1857	119,030	407,011 67	3 42
1858	143,726	413,926 33	2 83
1859	196,240	506,006 44	2 57
1860	223,819	527,743 73	2 34
1861	268,968	588,532 66	2 19
1862	291,787	603,044 86	2 07
1863	416,113	612,563 01	1 47
1864	546,497	789,599 07	1 443
1865	674,037	863,640 43	1 28
1866	1,128,003	962,213 09	» 83
1867	1,288,719	1,071,468 04	» 83
1868	1,302,399	1,197,102 33	» 793
1869	1,722,386	1,523,033 70	» 77
1870	1,998,412	1,534,061 37	» 78
1871	2,380,266	1,848,203 07	» 773

Pendant les huit dernières années, les correspondances télégraphiques échangées entre bureaux belges ont offert la progression suivante :

	Nombre de télégrammes.	Recettes.
Exercice 1864	252,301	fr. 282,591 68
1865	332,721	343,289 42
1866	692,536	407,532 »
1867	817,632	469,749 60
1868	972,038	549,263 20
1869	1,108,737	598,739 70
1870	1,343,118	744,641 »
1871	1,560,673	836,583 »

Le relevé suivant indique en détail le mouvement et le produit des correspondances de la Belgique avec les principaux pays de l'Europe, pendant l'exercice 1871.

	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.		RECETTES. — PART BELGE.		DIFFÉRENCE PROPORTIONNELLE.	
	1870.	1871.	1870.	1871.	Mouvement.	Produit.
			Fr. c.	Fr. c.	P. %	P. %
Pays-Bas	98,388	120,103	106,783 40	129,329 02	+ 22	+ 21
Franco	142,772	154,191	164,416 73	178,620 79	+ 8	+ 8½
Empire d'Allemagne	98,665	153,709	106,401 50	165,975	+ 56	+ 56
Grande-Bretagne	87,307	122,849	115,337 83	153,742 35	+ 40½	+ 33½
Grand-duché de Luxembourg	12,519	13,624	12,580 75	13,373 50	+ 9	+ 6½
Allemagne méridionale	20,928	35,287	25,683 62	43,444 52	+ 68½	+ 69
Suisse	7,967	12,799	9,615 15	15,831 37	+ 60½	+ 64½
Italie	9,040	12,300	10,202 24	13,638 24	+ 36	+ 31
Espagne et Portugal	3,541	4,195	4,496 68	5,580 36	+ 18½	+ 21
États scandinaves	10,390	15,004	12,561	18,109	+ 44	+ 45
Russie	12,584	13,508	16,156	17,729 50	+ 7½	+ 9½
Turquie. — Grèce. — Asie	3,345	5,249	3,926 50	6,366 75	+ 57	+ 62
Totaux	507,446	662,818	588,161 40	761,850 40	+ 30½	+ 28

Le relevé du mouvement et de la recette des correspondances transitant par la Belgique est détaillé au tableau ci-dessous :

TRANSIT.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.		RECETTES. — PART BELGE.		DIFFÉRENCE PROPORTIONNELLE.	
	1870.	1871.	1870.	1871.	Mouvement.	Produit.
			Fr. c.	Fr. c.	P. %	P. %
Franco et Pays-Bas	36,391	25,948	48,043 25	34,168 83	— 28½	— 29
Suisse —	2,101	4,599	1,202 24	914 75	— 24	— 24
Italie —	4,811	2,710	2,503 80	1,432 41	— 43½	— 43
Espagne-Portugal et Pays-Bas	2,429	2,988	2,251 46	2,724 06	+ 23	+ 21
Anglo-allemand	86,340	83,885	147,430 44	146,177 42	— 3	— 1
Autres transits	15,806	39,645	19,827 98	44,357 20	+ 151	+ 121
Totaux	147,848	166,775	221,259 17	229,774 67	+ 6	+ 4

RENSEIGNEMENTS DIVERS.

		RELATIONS	
		intérieures.	internationales.
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots.	4 à 20 mots.	93.69	85.69
	21 à 30 —	2.66	9.43
	31 à 40 —	2.95	3.17
	41 à 60 —	0.29	0.85
	Au delà de 60 mots.	0.51	0.86
Classement des télégrammes par catégories.	Télégrammes simples.	89.66	
	— complexes	8.78	
	— urgents	4.56	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet.	Dépêches d'État	0.31	0.61
	Nouvelles de bourse	3.97	9.41
	Transactions commerciales.	36.27	47.91
	Correspondance de journaux.	4.52	2.18
	Affaires privées.	57.93	39.89
Longueur moyenne des dépêches	Nombre de mots	49.35	49.83
Erreurs de transmission, de copie.	Nombre d'erreurs sur 4,000 mots transmis ou reçus	2.9	
<i>Dépêches de service :</i>			
Mouvement : Nombre de dépêches transmises		655,416	
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du chemin de fer. { Mouvement des convois.	50.0	94.0
	Colis égarés ou dévoyés.	27.9	
	Affaires diverses.	13.1	
	Service des télégraphes		7.2
	— postes		1.8
		100.0	

Les télégrammes échangés pour le service de l'administration, et principalement dans l'intérêt de l'exploitation des chemins de fer, ont atteint pendant la dernière période quinquennale les chiffres suivants :

1867	361,440 télégrammes.
1868	320,481 —
1869	315,722 —
1870	403,353 —
1871	655,416 —

Ce relevé ne comprend ni les avis échangés entre stations voisines pour annoncer les trains, les retards, pour transmettre l'heure, etc., ni les nombreuses

correspondances de service émises par les chemins de fer concédés en relation, et transmisés par les lignes et les agents de l'État, en vertu des conventions qui assurent, aux correspondances du public, le concours des lignes et des employés des sociétés concessionnaires.

ANNEXES AU N° 49)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SEANCE DU 5 DÉCEMBRE 1872

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

POSTES. — TÉLÉGRAPHES.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1871.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



BRUXELLES

FR. GOBBAERTS, IMPR. DU ROI, SUCCESSEUR D'EM. DEVROYE

RUE DE LOUVAIN, 40

1873

ANNEXES.

LIGNES EXPLOITÉES PAR L'ÉTAT.												LIGNES EXPLOITÉES PAR DES COMPAGNIES.											
CONSTRUITES PAR L'ÉTAT.				CONSTRUITES PAR DES COMPAGNIES.				CONSTRUITES PAR DES COMPAGNIES. (Suite.)				CONSTRUITES PAR L'ÉTAT.				CONSTRUITES PAR DES COMPAGNIES.				CONSTRUITES PAR DES COMPAGNIES. (Suite.)			
DÉSIGNATION.	DÉVELOPPEMENT EN MÈTRES			DÉSIGNATION.	DÉVELOPPEMENT EN MÈTRES			DÉSIGNATION.	DÉVELOPPEMENT EN MÈTRES			DÉSIGNATION.	DÉVELOPPEMENT EN MÈTRES			DÉSIGNATION.	DÉVELOPPEMENT EN MÈTRES			DÉSIGNATION.	DÉVELOPPEMENT EN MÈTRES		
	A DOUBLE VOIE.	A SIMPLE VOIE.	TOTAL.		A DOUBLE VOIE.	A SIMPLE VOIE.	TOTAL.		A DOUBLE VOIE.	A SIMPLE VOIE.	TOTAL.		A DOUBLE VOIE.	A SIMPLE VOIE.	TOTAL.		A DOUBLE VOIE.	A SIMPLE VOIE.	TOTAL.		A DOUBLE VOIE.	A SIMPLE VOIE.	TOTAL.
Bruxelles à Anvers, avec les embranchements	50,035. »	4,176. »	54,251. »	Bruxelles à Schellebelle.	40,553.60	»	40,553.60	Report	561,785.81	596,075.55	787,859.56	Landen à Saint-Trond (à ajouter à l'exploitation du Grand-Central belge).	»	10,220. »	10,220. »	Anvers à Gand	»	49,260. »	49,260. »	Report	224,786.94	930,401.15	1,155,188.07
Contich à Liège	»	6,559. »	6,559. »	Alost à Lokeren	24,669. »	1,715. »	26,584. »	Piéton à Manège	»	9,038.20	9,038.20	Lierre à Turnhout	»	»	»	»	»	»	»	Liège à Tongres	»	»	»
Malines à Ostende, y compris embranchements de Gand et de Bruges.	122,476. »	4,725.85	127,199.85	Denderleeuw à Ath	39,085. »	»	39,085. »	Embranchement de Péronnes	»	2,197. »	2,197. »	Gand à Bruges, par Eecloo.	»	»	»	»	»	»	»	Tongres à Bilsen	»	»	»
Gand à la frontière, par Mouscron	57,062. »	»	57,062. »	Braine-le-Comte à Melle.	54,982.30	»	54,982.30	Piéton à Trazegnies et à Courcelles (Nord), avec embranchements aux fosses n° 1, 5 et 6.	2,103. »	9,199. »	11,502. »	Anvers à Rotterdam. (Partie belge.)	»	»	»	»	»	»	»	Bilsen à Deverset	»	»	»
Mouscron à Tournay	18,660.50	»	18,660.50	Hal à Ath	37,790. »	»	37,790. »	Bascoup-Chapelle à Trazegnies	»	5,110.40	5,110.40	Anvers à Hasselt	»	»	»	»	»	»	»	Beverst à Hasselt. (Pour mémoire.) (1).	»	»	»
Bruxelles à Louvain, par Cortenberg	25,907.90	»	25,907.90	Tournay à la frontière, par Blandain	6,622.60	»	6,622.60	Embranchements du Nord de Charleroi	»	5,988. »	5,988. »	Louvain à Hérentals et Turnhout à la frontière.	»	»	»	»	»	»	»	Hasselt à Wyckmael	»	»	»
Malines à Louvain, y compris embranchement de Louvain (bassin).	24,807.91	1,450.40	25,938.51	Tournay à Jurbise	46,965.41	»	46,965.41	Raccordement de La Louvière à Saint-Vaast	980.40	»	980.40	Louvain à Charleroi.	7,876.50	86,744.45	94,620.75	Lodewijksart à Givet. (Partie belge.)	»	»	»	»	»	»	»
Louvain à Tirlemont	16,175.19	»	16,175.19	Mons à Manège, y compris embranchement de La Louvière à Maricmont.	51,105. »	1,914. »	53,019. »	Manège à Wavre	»	41,405.40	41,405.40	Lodewijksart à Givet. (Partie belge.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tirlemont à Landen	15,000. »	»	15,000. »	Tirlemont à Namur.	864. »	42,542.80	43,406.80	»	»	»	»	Charleroi à Viroux, avec embranchements. (Partie belge.)	21,774. »	105,767. »	127,541. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Landen à Ans	54,414. »	»	54,414. »	Landen à Taminies	487.60	58,411.50	58,899.10	»	»	»	»	Hasselt à Aix-la-Chapelle. (Partie belge.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ans à la frontière, y compris embranchement de Liège et raccordement de Verviers.	43,540.70	606.55	43,947.05	Denderleeuw à Courtrai	520. »	58,154.55	58,674.55	»	»	»	»	Landen à Saint-Trond. (Pour mémoire.) (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chemin de fer de ceinture de Bruxelles	7,475. »	»	7,475. »	Saint-Ghislain à Gand (La Pinté).	18,621.80	54,825.20	73,447. »	»	»	»	»	Saint-Trond à Hasselt.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruxelles à Manège.	44,725.55	649.70	45,575.25	Courtrai à Renaix.	»	26,755. »	26,755. »	»	»	»	»	Pepinster à la frontière grand-ducale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Braine-le-Comte à la frontière française	50,035.70	»	50,035.70	Tournay à Basècles	»	25,741.80	25,741.80	»	»	»	»	Liège à Maestricht. (Partie belge.)	17,975. »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Manège à Luttre	15,705.10	796.40	16,501.50	Mons à Ciply et à Bonne-Espérance.	1,356. »	17,895.10	19,429.10	»	»	»	»	Namur à Liège.	75,209. »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Luttre à Namur, y compris embranchement de Namur.	51,679.90	452.10	52,152. »	Chemin de fer de Saint-Ghislain	1,405. »	52,570. »	54,055. »	»	»	»	»	Namur à Givet. (Partie belge.)	7,885.64	57,860.46	65,746.10	»	»	»	»	»	»	»	»
				Lignes du Flénu	11,205. »	8,581. »	19,786. »	»	»	»	»	Erquelinnes à Charleroi	26,569. »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
				— (à section de 1 ^m 20).	10,356.20	20,684.50	31,040.50	»	»	»	»	Mons à Hautmont. (Partie belge.)	14,595. »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
				Ecaussines à Erquelinnes et raccordement de Baume.	15,249. »	19,579. »	34,828. »	»	»	»	»	Bruxelles aux frontières française et grand-ducale.	54,907. »	164,779. »	219,686. »	»	»	»	»	»	»	»	»
				Baume à Marchiennes	18,580. »	»	18,580. »	»	»	»	»	Angleur à Marloie	»	61,594. »	61,594. »	»	»	»	»	»	»	»	»
				Embranchements du Centre	1,550.10	21,527.50	23,077.60	»	»	»	»	Libramont à Bastogne.	»	28,298. »	28,298. »	»	»	»	»	»	»	»	»
				Piéton à Leval	»	7,199. »	7,199. »	»	»	»	»												
Totaux.	575,216.45	19,595.80	592,610.25	A reporter	561,785.81	596,075.55	787,859.56	Totaux.	564,869.21	607,011.33	831,880.76	Totaux.	»	10,220. »	10,220. »	(1) Construit par l'Etat. A reporter	224,786.94	930,401.15	1,155,188.07	Totaux.	224,786.94	1,493,717.80	1,720,504.74

LIGNES EN CONSTRUCTION.

Par l'Etat.

Par des Compagnies.

	LONGUEUR présumée des lignes.	PARTIES en construction.
Bruxelles à Luttre	Kilomètres. 41	Kilomètres. 41
Raccordement de Vivignies à Liège.	4	4
Chemin de fer de ceinture de Gand	9	9
Totaux	54	54

	LONGUEUR présumée des lignes.	PARTIES en construction.
Heshayo et Condroz.	Kilomètres. 40	Kilomètres. 12½
Ostende à Armentières	76	50
Frameries à Chimay et extensions	124	59
Luttre à Châtelineau	12½	4
Anvers à Eecloo	45	15
Chemin de fer de Virton	24	7½
Welkenraedt à la frontière prussienne	18	18
Hasselt à Maeseyck	40	24
Dour à Quévrain	12	12
Plateaux de Herve	50	20
Chemin de fer de ceinture de Charleroy	33	7
Totaux	489½	189

RÉCAPITULATION.

Lignes exploitées	{	par l'Etat	{	Construites par l'Etat	892,610.25	{	1,424,491.01
		—	par des Compagnies.	831,880.76			
		par des Compagnies. .	{	Construites par l'Etat	10,220. »		
			—	par des Compagnies.	1,720,504.74		1,750,724.74
					Total		3,188,215.75
Lignes en construction. .	{	par l'Etat		Longueur présumée des lignes.	54 kilomètres.	Parties en construction.	54 kilomètres.
		par des Compagnies.		436½	—	189	—
					Totaux	510½	—

N° II.

Reprise des lignes de chemins de fer de la Société des Bassins Houillers du Hainaut.

*Convention du 25 avril 1870, approuvée par la Loi
du 3 juin suivant.*

Entre M. Alexandre Jamar, Ministre des Travaux Publics, stipulant au nom de l'État belge, d'une part ;

La Société anonyme des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, représentée par M. Simon Philippart, président du Conseil d'administration et administrateur délégué, agissant en cette qualité et en vertu d'autorisation du Conseil, se portant personnellement fort pour cette Société et promettant ratification de l'assemblée générale des actionnaires avant le 1^{er} août prochain, de seconde part ;

Et la Société Générale d'Exploitation de chemins de fer, représentée par M. Félix Gendebien, son vice-président, spécialement délégué par le Conseil d'administration, se portant personnellement fort pour cette Société et promettant aussi ratification de l'assemblée générale pour la même date, de troisième part ;

Il a été convenu ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER.

CHEMINS DE FER A LIVRER A L'ÉTAT AU 1^{er} JANVIER 1871.

ARTICLE 1^{er}. *Chemins de fer concédés.*

La Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut remettra, à fin d'exploitation, à l'État belge qui accepte, telles qu'elles existeront au moment de la reprise, les lignes de chemins de fer ci-après énumérées, avec les droits de préférence qui y sont attachés :

- 1^o Le chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai ;
- 2^o La section de Renaix à Courtrai du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai ;
- 3^o Les chemins de fer en exploitation des concessions de la Compagnie de Hainaut-Flandres, savoir : la ligne d'Audenarde vers Gand, les lignes de Saint-Ghislain à Audenarde et à Tournai ;
- 4^o Le chemin de fer de Saint-Ghislain ;
- 5^o Le prolongement du chemin de fer de Saint-Ghislain jusqu'à la station de Frameries ;
- 6^o Les chemins de fer concédés à la Société anonyme des chemins de fer du Haut et Bas Flénu ;
- 7^o La section de Frameries à Bonne-Espérance du chemin de fer de Frameries à Chimay ;

8° Les parties suivantes des extensions du chemin de fer de Frameries à Chimay :

a. La section de Mons à Ciply et au chemin de fer du Flénu :

b. La section comprise entre les stations de Piéton, Trazegnies et Courcelles (charbonnage) ;

9° Les embranchements de la Providence, de la station de Marchiennes (usines) et du charbonnage d'Amorceur à la gare de Monceau du chemin de fer de Baume à Marchiennes, embranchements faisant partie de la concession du chemin de fer de ceinture de Charleroi ;

10° Les divers chemins de fer concédés à la Société anonyme dite : Compagnie du chemin de fer du Centre, ainsi que les embranchements construits et exploités, en exécution des actes de concession ;

11° Le chemin de fer de Piéton à Senefte et à Manage ;

12° Les chemins de fer concédés à la Société anonyme des chemins de fer de la jonction de l'Est (Manage à Wavre, etc.) ;

13° Les chemins de fer concédés à la Société anonyme dite : Compagnie du chemin de fer de Tamines-Landen ;

14° Les sections ou embranchements qui pourraient être livrés à l'exploitation avant le 31 décembre 1870, et notamment ceux de Dour à Quiévrain, du chemin de fer de ceinture de Charleroi, de Luttre à Chatelineau, de Bascoup vers Courcelles, Gosselies, Roux et Luttre.

ART. 2. *Chemins de fer particuliers.*

La Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut cède en outre à l'État, qui accepte également, tous ses droits sur les chemins de fer suivants, tels qu'ils résultent des contrats cités ci-après :

1° Le chemin de fer de Thulin remis à bail, en même temps que le chemin de fer de Saint-Ghislain, à la Société des Bassins Houillers, par la Compagnie du Nord, en exécution d'un acte authentique du 2 mai 1868 ;

2° Le raccordement des usines et charbonnages de Strépy-Bracquegnies à la ligne du Centre, construit avec le concours financier de la Compagnie du chemin de fer du Centre, suivant convention du 5 septembre 1863 ;

3° Les embranchements particuliers rachetés, soit par la Société anonyme du chemin de fer du Centre, soit par la Société anonyme des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut :

a. A la Société des Charbonnages de Monceau-Fontaine et du Martinet, par convention en date du 12 avril 1864 ;

b. A la Société des Forges et usines de Monceau-sur-Sambre et du charbonnage de Bayemont, par convention du 15 décembre 1864 ;

c. A la Société anonyme des Charbonnages de Courcelles-Nord, par convention du 22 juin 1868 ;

d. A la Société anonyme des Charbonnages du Nord de Charleroi, par convention du 23 novembre 1868 ;

4° Les chemins industriels à livrer prochainement à l'exploitation :

Des charbonnages de Mariemont et Bascoup, suivant convention du 26 février 1870 ;

Des charbonnages de Fontaine-l'Évêque, suivant convention du 28 février 1870 ;
De Quenast au Canal et des carrières de Quenast, suivant convention du 16 mars 1870.

En ce qui concerne le premier de ces chemins de fer industriels, le Gouvernement se réserve le droit de négocier avec les Sociétés charbonnières de Mariemont et Bascoup, telles modifications qu'il jugera convenir à la convention ci-dessus mentionnée.

Toutes les charges inhérentes à l'établissement de ces chemins de fer incomberont exclusivement à la Société des Bassins Houillers, sans que l'État puisse être tenu d'autre charge que les dépenses d'entretien, de renouvellement, d'amélioration et d'exploitation.

Des copies certifiées des conventions susmentionnées ont été remises à l'État.

ART. 3. Longueur des lignes énumérées aux art. 1 et 2.

Les divers chemins de fer énumérés aux art. 1 et 2 sont indiqués par des traits rouges aux cartes déposées au Département des Travaux Publics et signées par les parties contractantes.

Il est admis de commun accord que ces chemins de fer avec leurs embranchements et raccordements figurés ou qui seraient omis aux cartes précitées seront considérés comme présentant les longueurs suivantes :

Le chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai	63	kilomètres.
Le chemin de fer de Renaix à Courtrai	29	—
Le chemin de fer d'Audenarde à Gand	27	—
Le chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde et à Tournai.	83	—
Le chemin de fer de Saint-Ghislain avec son prolongement vers Frameries et le chemin de fer de Thulin	55	—
Les chemins de fer formant les concessions du Haut et Bas Flénu	66	—
Le chemin de fer de Frameries à Chimay avec ses extensions et les chemins de fer des charbonnages du Nord de Charleroi et de Courcelles-Nord.	53	—
Les embranchements de la Providence, de Marchiennes (usines) et du charbonnage d'Amereœur à la gare de Monceau.	14	—
Les chemins de fer concédés à la Compagnie du Centre, le raccordement des usines et charbonnages de Strépy-Bracquegnies à la ligne du Centre, le chemin de fer des charbonnages de Monceau-Fontaine et du Martinet et celui des forges et usines de Monceau-sur-Sambre et du charbonnage de Bayemont.	81	—
Le chemin de fer de Piéton à Manage et Senefte	10	—
Les chemins de fer concédés à la Société de la Jonction de l'Est	42	—
Les chemins de fer concédés à la Compagnie de Tamines-Landen	103	—
Ce qui fait ensemble un développement de	601	kilomètres.

Ces longueurs sont aujourd'hui admises soit pour la perception des tarifs approuvés par le Département des Travaux Publics, soit pour l'assiette des redevances dues par la Société Générale d'Exploitation à ses cédants.

Elles serviront de base au partage des produits dont il est parlé ci-après.

Le chiffre de 601 kilomètres ne comprend pas les sections mentionnées à l'art. 1^{er} n° 14, ni à l'art. 2 n° 4.

ART. 4. *Entrée en jouissance.*

L'État belge entrera, le 1^{er} janvier 1871, en jouissance des chemins de fer énumérés aux art. 1 et 2, en même temps que de leurs embranchements et raccordements, télégraphes, stations, gares, magasins, ateliers spéciaux des lignes, bureaux, habitations, écuries, bassins, quais, rivages, terrains, et généralement toutes autres dépendances immobilières ou ayant ce caractère par destination, auxquelles peuvent avoir droit la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, ou ceux aux droits de qui elle se trouve.

Sont néanmoins exceptés et restent à la Société des Bassins Houillers :

A. Les excédants d'emprises et les terrains non utilisables immédiatement ou dans l'avenir pour les besoins de l'exploitation ;

B. Les ateliers généraux de construction de Tubize, de Nivelles et de la Sambre, qui ne font point partie du service des lignes.

ART. 5. *Obligation de livrer les lignes en bon état d'entretien.*

Afin de remettre à l'État, le 1^{er} janvier 1871, en bon état d'entretien, les lignes ci-dessus énumérées, la Compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers s'engage à y consacrer, en 1870, une somme au moins égale à la dépense effectuée, en 1869, sur l'ensemble du réseau cédé et, en outre, à payer à l'État une somme de six cent mille francs (fr. 600,000) destinée à des réfections supplémentaires qu'il jugerait utiles.

Cette somme sera versée au Trésor, en dix paiements égaux, à commencer du 1^{er} janvier 1871, et à suivre de mois en mois.

La Société des Bassins Houillers s'engage à exécuter, dans le courant de 1870 et de 1871, les compléments d'installation, doubles voies, etc., que le Gouvernement jugera nécessaires au service des lignes actuellement en exploitation, sans que toutefois les dépenses à faire de ce chef puissent excéder la somme de trois millions de francs (fr. 3,000,000).

Le Gouvernement se réserve de faire exécuter ces travaux par ses propres agents.

Dans ce cas, la Société des Bassins Houillers versera la somme précitée de 3 millions au Trésor, en douze paiements égaux, le 1^{er} dans le courant du mois de janvier prochain, et les autres à suivre de mois en mois.

La Société des Bassins Houillers sera remboursée de cette avance au moyen d'une annuité de quatre et demi pour cent (4 1/2 p. %), que l'État lui servira pendant soixante et dix (70) ans, à partir du 1^{er} janvier 1872.

ART. 6. Stations et parties de railway communes. — Obligations restant à la charge de la Société des Bassins Houillers.

Les stations et les parties de railway communes aux chemins de fer énumérés aux art. 1 et 2, d'une part, et à d'autres exploitations, d'autre part, sont :

1° Les stations de Denderleeuw, Sottegem, Courtrai, Gand, La Pinte, Leuze, Tournai, Thulin, Saint-Ghislain, Jemmapes, Mons, La Louvière, Haine-Saint-Pierre (Verreries), Écaussines, Marchiennes, Tamines, Namur, Tirlemont et Landen (État);

2° La station d'Anseghem ;

3° Les stations de Frameries, Erquelines, Wavre, Oulignies, Court-Saint-Étienne, Fleurus, Gembloux et Landen (Grand-Central);

4° Les parties de chemins de fer de l'État comprises entre :

La station de Courtrai et la bifurcation du chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai ;

La même station et la bifurcation du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai ;

Les stations de La Pinte et de Gand ;

La station de Saint-Ghislain et la bifurcation du chemin de fer de Saint-Ghislain à Quaregnon ;

La station de Tirlemont et la bifurcation du chemin de fer de Tirlemont à Ramillies ;

La station de Landen et la bifurcation du chemin de fer de Tamines à Landen ;

5° La partie de chemin de fer comprise entre la bifurcation de la ligne du Centre et la station d'Erquelines.

La Société des Bassins Houillers conserve à sa charge les obligations contractées, soit par elle, soit par les sociétés aux droits desquelles elle se trouve, pour l'usage foncier de toutes les stations et parties de chemins de fer communes.

La Société sera tenue de tout ce qui reste dû, comme de tout ce qui sera dû dans l'avenir, du chef de l'usage foncier des stations et des parties de railway communes énumérées aux 1°, 2°, 3° et 5° ci-dessus. Cette stipulation s'applique aux stations et aux parties de railway communes, telles qu'elles se comportent actuellement, ainsi qu'aux travaux spécialement convenus et non encore exécutés.

En d'autres termes, l'État ne peut avoir à supporter aucune charge à raison de l'usage foncier des gares et des parties de railway communes ci-dessus énumérées, autres que celles à résulter d'agrandissements et d'extensions ou d'améliorations non encore convenus à la date de ce jour.

La Société des Bassins Houillers paiera à l'État, dans le courant du mois de janvier 1871, la somme de cinq cent mille francs (fr. 500,000), moyennant laquelle elle sera libérée de toute obligation à raison de l'usage foncier des stations de Gand et de Landen (État) et des parties de railway communes énumérées au 4° ci-dessus.

Cette somme sera versée au Trésor pour être affectée à des travaux de parachèvement.

ART. 7. *Libération de la Société, en ce qui concerne les obligations contractées pour l'exploitation des stations de Denderleeuw, Sollegem, etc.*

Par l'effet du présent contrat, la Société des Bassins Houillers est libérée des obligations contractées pour l'exploitation et l'entretien des stations et parties de railway communes énumérées à l'article précédent.

Une convention à intervenir déterminera les conditions de l'entretien et de l'exploitation de la station commune d'Anseghem.

ART. 8. *Acceptation par l'État des traités d'exploitation relatifs aux stations de Frameries, Erquelines, etc.*

L'État belge reconnaît et accepte :

1° La convention faite avec la Compagnie du Nord pour l'exploitation et l'entretien des stations de Frameries et d'Erquelines ;

2° La convention faite avec la Compagnie du Grand-Central pour l'exploitation et l'entretien des stations de Wavre, de Court-Saint-Étienne et de Fleurus ;

3° La convention faite avec la Grande Compagnie du Luxembourg et la Compagnie du Grand-Central pour l'usage de la station d'Ottignies ;

4° La convention faite avec la Grande Compagnie du Luxembourg pour l'usage et l'entretien de la station de Gembloux ;

Des copies certifiées de ces conventions ont été remises à l'État belge.

ART. 9. *Acquisition de tout ce dont la Société n'a que l'usage.*

Le Gouvernement pourra exiger que la Société achète, pour et au nom de l'État, indépendamment des ouvrages qui constituent les lignes, embranchements et raccordements cédés, les terrains qui en forment l'assiette, et généralement tout ce dont elle n'aurait que l'usage, à l'exception des embranchements aux chemins de fer du Haut et Bas-Flénu et de Saint-Ghislain, ainsi que de la branche de Thulin.

L'expropriation de ces lignes, embranchements, raccordements et dépendances, sera, s'il y a lieu, décrétée d'utilité publique.

ART. 10. *Rachat du matériel de transport, du mobilier, etc.*

Le matériel roulant, en service sur les lignes énumérées aux art. 1 et 2, ainsi que le matériel mobile des gares, le mobilier de leurs bureaux, salles d'attente, hangars, magasins, etc., les appareils télégraphiques, l'outillage de la voie et l'outillage des ateliers des lignes, ainsi que les chevaux et leurs harnais, seront évalués à dire d'experts.

Toutefois, le matériel roulant, mis neuf en service depuis le 1^{er} juillet 1868, et le matériel en cours de construction sera repris par l'État, aux prix d'achat dûment justifiés.

Pour tenir compte de l'usage déjà fait d'une partie de ce matériel, la Société des Bassins Houillers versera au Trésor, dans le courant du mois de mars 1871, la somme de quatre cent mille francs (fr. 400,000).

L'État aura le choix de payer le matériel au comptant ou de se libérer au

moyen d'une annuité de quatre et demi pour cent (4 1/2 p. %) à servir pendant soixante-dix (70) ans⁽¹⁾.

Des copies certifiées des marchés en cours d'exécution, accompagnées d'un inventaire, ont été remises à l'État.

ART. 11. *Rachat des approvisionnements.*

Les approvisionnements de rails, billes, charbon, bois matériaux, pièces de rechange, etc., etc., et les objets existant dans les magasins au 31 décembre 1870 seront, pour autant qu'ils soient reconnus d'un usage courant, repris par l'État au prix de facture ou, en cas de contestation, à dire d'experts.

Le paiement en sera fait au comptant.

ART. 12. *Communication des marchés pour fournitures à effectuer après le 31 décembre 1870.*

La Société des Bassins Houillers déclare avoir remis à l'État, avec inventaire, les copies certifiées des marchés se rapportant à des fournitures à effectuer après le 31 décembre 1870.

L'État déclare, de son côté, en avoir pris connaissance et s'oblige à les exécuter.

A partir de ce jour, la Société des Bassins Houillers déclare qu'il ne sera plus contracté, sans le concours de l'État, aucun engagement relatif à des fournitures à effectuer après le 31 décembre 1870.

ART. 13. *Communication des traités relatifs à des raccordements et de traités de transport à maintenir en vigueur après le 31 décembre 1870.*

La Société des Bassins Houillers déclare avoir remis, avec inventaire, à l'État, qui le reconnaît, des copies certifiées des principaux traités de transport, des principales conventions relatives aux divers raccordements industriels et des conventions d'exploitations avec d'autres compagnies de chemin de fer qui sont actuellement en vigueur et dont les effets doivent se prolonger au delà du 31 décembre 1870.

L'État s'oblige à les exécuter en lieu et place de la Société des Bassins Houillers ou de ses ayants cause. Il s'oblige également à exécuter tous les autres traités analogues et d'une importance secondaire, pour autant qu'ils aient été consacrés par une exécution régulière.

La Société des Bassins Houillers s'oblige à aider l'État de tous les documents, pièces et titres quelconques qu'elle possède concernant l'objet du présent contrat.

ART. 14. *Responsabilité de la Société à raison des travaux, etc.*

Indépendamment des dettes et obligations spécialement mentionnées aux articles ci-dessus, la Société des Bassins Houillers reste exclusivement tenue de tout ce qui serait encore dû à la date du 31 décembre 1870, de quelque chef que ce puisse être.

(1) Voir, à la suite de la présente convention, les modifications successives apportées aux conditions de ce paiement.

ART. 15. *Bornage des chemins de fer à livrer au 1^{er} janvier 1871.*

En vue de fixer la situation actuelle des lignes et de leurs dépendances, la Société des Bassins Houillers fera procéder à leur abornement, au plus tard dans le courant de 1871, pour autant que ce travail n'en se trouve pas déjà exécuté.

Les plans de ce bornage, dressés à l'échelle de un millimètre pour un mètre, seront, après contrôle par le Département des Travaux Publics, déposés dans ses archives.

ART. 16. *Constatactions et expertises.*

Les constatations et expertises prévues aux art. 5, 10 et 11 commenceront le 1^{er} décembre 1870.

CHAPITRE II.**CHEMINS DE FER A LIVRER APRÈS LE 1^{er} JANVIER 1871.****ART. 17. *Lignes restant à construire par la Société des Bassins Houillers.***

A mesure de leur achèvement, la Société des Bassins Houillers remettra à l'État belge, à fin d'exploitation, les chemins de fer suivants :

1^o Les sections du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai, qui ne sont pas encore en exploitation ;

2^o Le chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath ;

3^o Le chemin de fer de Peruwelz à la frontière de France, dans la direction de Condé ;

4^o Le chemin de fer de Dour à Quiévrain et les embranchements reliant le réseau du chemin de fer de Saint-Ghislain à celui des chemins de fer du Haut et Bas-Flénu ;

5^o Les sections restant à construire du chemin de fer de Frameries à Chimay et de ses extensions ;

6^o Les parties restant à construire du chemin de fer de ceinture de Charleroi ;

7^o Le chemin de fer de Luttre à Chatelineau ;

8^o Le réseau des chemins de fer dans le Brabant ;

9^o Le chemin de fer d'Anvers à Tournai et de Tournai à la frontière française, dans la direction de Douai ;

10^o Le chemin de fer destiné à relier les établissements industriels du bassin calcaire de Tournai à la station du chemin de fer de l'État en cette ville.

Dans les six mois qui suivront la publication de la loi approuvant la présente convention, le Gouvernement soumettra à un nouvel examen les lignes énumérées ci-dessus et il est autorisé à modifier tout ou partie de ces lignes afin d'éviter des doubles emplois.

ART. 18. *Concessions nouvelles accordées aux Bassins Houillers.*

La Société des Bassins Houillers s'engage, en outre, à construire, à ses frais, risques et périls, et à remettre à l'État, à fin d'exploitation, les chemins de fer énumérés ci-après :

- 1° Un chemin de fer partant de Basècles (carrières) et se raccordant vers Stambruges au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath ;
- 2° Un embranchement rattachant les carrières de Basècles au chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde ;
- 3° Un embranchement de la station de Bleton vers Bernissart ;
- 4° Les embranchements de la station de Vaulx vers les carrières du bassin de Tournai ;
- 5° Un chemin de fer partant de la station d'Antoing, se dirigeant vers la frontière de France dans la direction de Saint-Amand, avec embranchement vers les carrières de Crèvecœur ;
- 6° Un chemin de fer de Fleurus à Nivelles, par Frasnes-lez-Gosselies ;
- 7° Un chemin de fer de Houdeng-Goegnies à Soignies, par Le Rœulx ;
- 8° Un chemin de fer des Ecaussines à Ronquières ;
- 9° Un chemin de fer de Lembeq à Rebecq-Rognon, avec embranchement au canal de Charleroi ;
- 10° Des embranchements partant de la station de Boom (chemin de fer d'Anvers à Douai) et s'étendant le long de la rive droite du Rupel entre Rumpst et Niel ou Schelle ;
- 11° Un chemin de fer de Dour à la frontière française dans la direction de Cambrai, si le Gouvernement décide qu'il y a lieu de construire cette ligne.

CHAPITRE III.

CONDITIONS D'EXÉCUTION DES LIGNES QUI FONT L'OBJET DU CHAPITRE II.

ART. 19. *Renvoi aux cahiers des charges et conventions spéciales.*

Les chemins de fer énumérés, d'une part, à l'art. 17, et, d'autre part, à l'art. 18 ci-dessus, seront exécutés, les premiers, aux clauses et conditions des conventions spéciales et cahiers des charges dont ils ont fait l'objet, les seconds, aux clauses du cahier des charges et conditions générales relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le Ministre des Travaux Publics, le 20 février 1866, et dont un exemplaire est annexé aux présentes ; — le tout avec les additions et modifications qui font l'objet des articles ci-après.

ART. 20. *Non-intervention de l'État dans les dépenses de construction.*

L'État n'interviendra en rien dans les dépenses de construction. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien et la réparation des chemins de fer et de leurs dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge de la Société des Bassins Houillers du Hainaut jusqu'à la réception définitive.

Cette condition de la non-intervention du Gouvernement dans les dépenses doit être considérée comme la base du contrat et elle sera entendue dans son sens le plus large, la Société des Bassins Houillers étant censée avoir examiné toutes les données sur lesquelles l'entreprise repose, et s'être rendue compte de la possi-

bilité de faire les expropriations, les fournitures et les travaux de toute nature prévus ou non prévus, nécessaires à l'établissement des lignes dont il s'agit. Le Gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être rendu responsable des lacunes ou des imperfections dont les plans et projets pourraient se trouver entachés ou des difficultés qui pourraient surgir dans leur exécution.

ART. 21. Pentes et rampes. — Terrassements.

Par dérogation aux stipulations des conventions spéciales relatives à la concession du chemin de fer de Luttre à Châtelain, du chemin de fer de ceinture de Charleroi et des chemins de fer vicinaux du Brabant, aucune inclinaison ne pourra être supérieure à 0^m,016.

Les embranchements des carrières de Basècles, de Bernissart et du bassin calcaire de Tournai, l'embranchement des carrières de Crèveœur et l'embranchement le long du Rupel seront à simple voie.

Sur les embranchements précités, le rayon des courbes pourra être réduit à 200 mètres en pleine voie et à 150 mètres aux abords des stations.

Sauf les exceptions prévues par les conventions spéciales, les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés sur la largeur nécessaire pour établir une double voie.

Les terrassements entre les stations pourront n'être exécutés que pour une seule voie.

Les terrassements seront exécutés d'une manière complète pour les stations, gares d'évitement, bifurcations, raccordements, etc.

Chaque fois que la Société des Bassins Houillers le jugera convenable, elle pourra, pour la formation des remblais, opérer le déblai de tout ou partie des terrains de la seconde voie, à condition toutefois de dresser les talus à l'inclinaison voulue; de même, dans le cas où le cube à déblayer dans les tranchées excéderait le remblai à simple voie, elle aura le droit d'élargir ces remblais de manière à former la seconde voie, en mettant le talus à l'inclinaison voulue.

La Société des Bassins Houillers aura également la latitude de faire à ses frais les emprunts ou dépôts qu'elle jugera utiles à l'exécution des travaux en se soumettant aux obligations résultant des cahiers des charges.

ART. 22. Voie.

Les chemins de fer à construire seront pourvus d'une voie unique en dehors des stations et des gares d'évitement.

Toutefois, aux abords des bifurcations, le Gouvernement pourra exiger la construction de la double voie sur une étendue *maximum* de 200 mètres.

ART. 23. Signaux des bifurcations.

Les bifurcations seront armées de signaux et d'appareils de sécurité du système Saxby et Farmer actuellement en usage, ou de tout autre système au choix du Gouvernement, mais qui ne soit pas d'un prix supérieur.

A proximité de chaque bifurcation, il sera construit une habitation pour le signaleur.

Ces habitations seront semblables à celles construites aux passages à niveau.
Les bifurcations des embranchements industriels seront pourvues de signaux ordinaires.

ART. 24. *Passages à niveau.*

Chaque passage à niveau sera pourvu d'une double barrière destinée à fermer le railway de chaque côté du chemin de fer.

La Société des Bassins Houillers se conformera aux modèles admis par l'administration des chemins de fer de l'État, tant pour les barrières aux abords des stations que pour celles qui seront établies en pleine voie.

Aux points où le chemin de fer traversera à niveau une route ordinaire ou un chemin de grande communication, il sera placé un ou deux réverbères sur candélabres en fonte de fer, selon qu'il en sera décidé par le Département des Travaux Publics.

ART. 25. *Matériaux.*

Les dispositions des art. 30 et suivants du cahier des charges, clauses et conditions générales des entreprises de travaux publics, approuvé par le Ministre des Travaux Publics, le 30 octobre 1863, seront applicables aux matériaux à mettre en œuvre.

Les trottoirs seront construits en pavés spéciaux à tête plate, dits pavés de trottoirs, provenant des carrières de l'Ourthe ou d'autres carrières donnant des produits équivalents.

Les voies charretières seront établies en pavés provenant des carrières de Quenast, de Lessines, de l'Ourthe, de la Gueule-du-Loup près de Namur, d'Yvoir près de Dinant ou de toutes autres agréées par le Département des Travaux Publics et donnant des produits similaires ou équivalents.

ART. 26. *Chemins et abords des stations.*

La Société des Bassins Houillers construira, à ses frais, tous les chemins, les ouvrages et pavages nécessaires aux abords des stations, tant pour former les places de stationnement que pour relier lesdites stations aux voies de communication existantes.

Les chemins que la Société des Bassins Houillers aura à ouvrir ne devront pas avoir une longueur moyenne de plus de 150 mètres au delà de la place de stationnement.

Les places de stationnement auront en longueur et en largeur des dimensions appropriées aux localités.

Les places de stationnement seront pavées sur toute leur longueur et sur une largeur de 10 mètres au moins.

La Société des Bassins Houillers présentera, en ce qui concerne les ouvrages faisant l'objet des paragraphes qui précèdent, des plans et profils complets, et se conformera aux instructions qui lui seront données par le Département des Travaux Publics.

ART. 27. Rails, billes, excentriques, etc.

Les rails seront du modèle Vignole.

Les rails, de même que les éclisses, boulons, plaques de joint et crampons, seront, sous tous les rapports, conformes aux modèles employés actuellement par l'administration des chemins de fer de l'État.

Dans les marchés qu'elle passera pour la fourniture des rails et accessoires, la Société des Bassins Houillers stipulera toutes les conditions de fabrication, d'essai et de garantie que l'administration des chemins de fer de l'État insère actuellement dans ses cahiers des charges.

L'administration des chemins de fer de l'État fera suivre, par ses agents, la fabrication des rails; les fabricants seront tenus de leur donner, à cet effet, tous les renseignements qui leur seront demandés, la Société des Bassins Houillers s'engageant à introduire cette clause dans les contrats de fournitures.

Les billes seront en chêne. Celles qui ne font pas déjà l'objet d'un marché satisferront, sous le rapport de la qualité du bois, des dimensions, etc., à toutes les conditions que l'administration des chemins de fer insère actuellement dans ses cahiers des charges.

Toutefois, la Société des Bassins Houillers pourra faire usage des 150,000 billes en sapin pour la fourniture desquelles elle a contracté des marchés.

Des copies certifiées de ces marchés ont été remises à l'État.

Ces billes de sapin seront utilisées aux endroits à indiquer par l'administration.

Les billes, tant de chêne que de sapin, seront préparées à la créosote et satisferront, sous ce rapport, à toutes les conditions exigées par l'administration pour les billes qu'elle fait préparer elle-même.

L'État fera suivre cette préparation par ses agents.

Il sera fait emploi de sept billes par rail de 6 mètres :

1° Sur les sections d'Anvers à la ligne de Malines à Gand, de Tournai à la ligne de Saint-Ghislain à Gand et de Tournai à la frontière, du chemin de fer d'Anvers vers Douai ;

2° Sur la ligne de Bruxelles à Termonde des chemins de fer vicinaux du Brabant.

Sur toutes les autres lignes, le nombre des billes sera de six par rail de 6 mètres.

Les billes auront les écartements admis par l'administration des chemins de fer de l'État.

Les billes que l'on emploiera dans les traverses à niveau à contre-rails seront en bois de chêne équarri de 2^m,60 de longueur, 0^m,32 de largeur et 0^m,16 de hauteur.

Les bois spéciaux pour les excentriques, les croisements et les traversées de voies, ainsi que pour les parties de voies comprises entre les excentriques, d'une part, et les croisements et traversées de voies, d'autre part, seront en chêne et auront les dimensions prescrites par le Département des Travaux Publics.

Les excentriques, les croisements, les traversées de voies, les plaques tournantes pour locomotives, les ponts à bascule, les grues fixes de chargement seront

en tous points conformes aux derniers modèles adoptés par l'administration des chemins de fer de l'État, ou à adopter, le cas échéant, par cette administration, avant que la Société des Bassins Houillers contracte des marchés pour les fournitures de l'espèce.

Dans les contrats relatifs à ces marchés, la Société des Bassins Houillers stipulera, à l'égard de la nature et de la qualité des matériaux, de la fabrication, du mode de réception, etc., toutes les conditions que l'administration des chemins de fer de l'État insère elle-même dans ses cahiers des charges pour les fournitures de l'espèce.

La réception des matériaux dont il s'agit au présent article sera faite directement par les agents de l'administration absolument comme si les marchés étaient conclus entre l'État et les divers fournisseurs de la Société des Bassins Houillers.

ART. 28. *Interdiction d'utiliser le matériel des voies définitives à la construction des voies provisoires.*

Le matériel destiné à la construction des voies définitives ne pourra pas être employé à l'établissement des voies provisoires. Il est fait exception pour les voies à poser sur le couronnement du corps de la route et destinées au transport sur place du ballast.

ART. 29. *Plantation des haies à faire par l'État.*

L'administration des chemins de fer de l'État se chargera de la plantation des haies moyennant paiement, par la Société des Bassins Houillers, d'une somme calculée à raison de soixante-cinq centimes (fr. 0-65) par mètre courant de haie à établir.

Le montant partiel de ce qui devra être versé de ce chef pour chaque ligne ou embranchement, sera exigible dès l'achèvement des terrassements du corps de la route.

ART. 30. *Agrandissement et appropriation des stations communes et construction des ateliers, etc., par l'État.*

Moyennant paiement de la somme de cinq millions de francs (fr. 5,000,000), la Société des Bassins Houillers sera déchargée vis-à-vis de l'État de toute obligation en ce qui concerne :

1^o L'exécution de tous les travaux d'agrandissement et d'appropriation pour le service des lignes nouvelles énumérées au chap. II, des stations des chemins de fer de l'État et des lignes à exploiter par l'État en exécution des clauses du chap. I^{er} de la présente convention;

2^o L'usage foncier des parties de chemin de fer communes aux lignes nouvelles, d'une part, et aux lignes qui formeront, au 1^{er} janvier 1874, le réseau des chemins de fer exploités par l'État, d'autre part; ces parties communes sont déterminées de concert entre les parties contractantes;

3^o La construction des remises et ateliers, l'établissement des conduites et appareils hydrauliques nécessaires au service de la traction et du matériel des lignes nouvelles.

Ce paiement sera effectué dans les caisses du Trésor par versements de cent mille francs (fr. 100,000) ; le premier, le 1^{er} août 1870, les autres de mois en mois.

La somme de cinq millions de francs sera affectée à des travaux d'agrandissement, d'appropriation et de parachèvement.

ART. 51. *Exécution successive des lignes.*

Le Gouvernement se réserve de régler l'ordre suivant lequel aura lieu l'exécution des lignes à construire par la Société des Bassins Houillers, et de fixer les époques auxquelles les travaux de chacune des lignes devront être entamés et terminés.

ART. 52. *Réception provisoire des travaux.*

Dès que, pour chacune des lignes à construire, les travaux de la route, de ses stations et de ses dépendances seront entièrement achevés, la Société des Bassins Houillers en donnera connaissance à l'administration des chemins de fer de l'État qui, s'il y a lieu, procédera à la réception provisoire des travaux.

Cette réception provisoire pourrait néanmoins avoir lieu, au gré de l'administration, alors que certaines parties du corps de la route nécessiteraient l'emploi d'ouvrages spéciaux de consolidation, ou alors qu'on n'aurait pas encore pu apprécier le degré d'efficacité de ceux qui auraient été exécutés; seulement, dans ce cas, la réception provisoire ne serait faite que sous réserve.

Il pourra en être de même dans le cas où certains ouvrages et dépendances de la route ou des stations ne seraient pas achevés.

A partir du jour de la réception provisoire, et ce jusqu'à la réception définitive, qui aura lieu un an après, la Société des Bassins Houillers entretiendra, à ses frais, les terrassements et ouvrages d'art, ainsi que les bâtiments et dépendances de la route et des stations. En ce qui concerne les bâtiments, elle n'aura pas à supporter les frais résultant des réparations dites locatives.

Quant à la voie proprement dite, la main-d'œuvre qu'occasionnera son entretien sera exclusivement à la charge de l'État, mais la Société des Bassins Houillers fournira, dans les dépôts à désigner par l'administration, le ballast nécessaire pour rétablir, jusqu'à la réception définitive, la voie à la hauteur fixée par les profils en long et en travers.

A l'expiration de cette période, tout l'excédant de ballast approvisionné deviendra la propriété de la Société des Bassins Houillers, mais pourra être repris par l'administration des chemins de fer de l'État, à un prix à convenir sur des bases équitables.

Si, après la réception provisoire et jusqu'à l'époque fixée pour la réception définitive, les travaux dont l'entretien incombe à la Société des Bassins Houillers ne sont pas maintenus en parfait état, le Gouvernement pourra pourvoir, comme il l'entendra, audit entretien aux frais de la Société.

ART. 53. *Réception définitive des travaux.*

Dans le cas où les conditions stipulées au présent cahier des charges auraient

été remplies, et pour autant que tous les ouvrages dont l'établissement et l'entretien incombent à la Société des Bassins Houillers se trouveraient à l'état de parachèvement complet, il sera procédé à leur réception définitive, et, à partir de la date de cette réception, cessera toute responsabilité de la part de la Société.

Si, à l'époque fixée pour la réception définitive, il reste à exécuter des travaux de parachèvement qui n'offrent aucun caractère d'urgence et qui soient de nature à ne pouvoir être terminés convenablement que par le service de l'exploitation, l'État pourra être substitué aux obligations de la Société des Bassins Houillers, moyennant paiement par elle d'une somme à convenir, somme qui résultera d'une évaluation contradictoire des ouvrages et fournitures restant à effectuer.

Dans ce cas, il sera procédé à la réception définitive absolument comme si le chemin de fer se trouvait dans les conditions prévues au premier paragraphe du présent article.

ART. 34. Réception provisoire et définitive à appliquer à des sections partielles.

Dans le cas où des sections des lignes à construire seraient susceptibles d'être livrées à l'exploitation, on pourra appliquer à ces sections, considérées isolément, toutes les conditions de réception provisoire et de réception définitive formulées aux articles qui précèdent, quant à l'ensemble des lignes projetées, et ce, en ce sens que chaque section ouverte à la circulation sera envisagée comme si le présent cahier des charges ne se rapportait qu'à cette section seulement.

ART. 35. Cautionnement.

Pour garantir, au profit du Gouvernement, les engagements pris, conformément à l'art. 18, par la Société des Bassins Houillers, celle-ci déposera dans un délai de quinze jours, à partir de la date de la loi approuvant la présente convention, un cautionnement de cinq cent mille francs (fr. 500,000).

ART. 36. Frais de surveillance.

Les frais de surveillance à payer, aux termes de l'art. 28 du cahier des charges et conditions générales, pendant la construction des lignes énumérées à l'art. 18, sont fixés à trois mille cinq cents francs (fr. 3,500).

ART. 37. Constitution d'une société anonyme.

Si la Société des Bassins Houillers, usant de la faculté que lui accorde l'art. 63 du cahier des charges et conditions générales, cédait la concession des lignes énumérées à l'art. 18, à une société anonyme, le capital social à former pour la construction de ces chemins de fer ne pourra pas dépasser cent cinquante mille francs (fr. 150,000) par kilomètre.

La somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obli-

gations à émettre éventuellement pour la formation d'une partie de ce capital ne pourra pas dépasser six mille cinq cents francs (fr. 6,500) par kilomètre.

CHAPITRE IV.

CONDITIONS DE L'EXPLOITATION PAR L'ÉTAT.

ART. 38. *Administration par l'État.*

Les lignes qui font l'objet de la présente convention seront administrées par le Gouvernement sur le même pied que les voies ferrées construites directement par lui, à l'exclusion de toute intervention de la Société des Bassins Houillers.

ART. 39. *Entretien et exploitation.*

A dater du 1^{er} janvier 1871, en ce qui concerne les lignes actuellement en exploitation, et à dater de l'ouverture de chacune des lignes ou sections de ligne restant à construire, l'État supportera toutes les dépenses quelconques relatives à l'exploitation, à l'entretien et à la réparation de ces chemins de fer, de leurs stations et de leurs dépendances, sauf en ce qui concerne les ouvrages dont la réception n'aurait eu lieu que sous réserve, et la partie de l'entretien qui, aux termes de l'art. 33, incombe, jusqu'à la réception définitive des lignes, à la Société des Bassins Houillers ou aux sociétés aux droits desquelles elle se trouve.

ART. 40. *Travaux d'extension et d'amélioration.*

Tous les travaux d'extension et d'amélioration à exécuter aux voies, gares, bâtiments, ateliers et dépendances, après le 1^{er} janvier 1871, pour les lignes énumérées aux art. 1 et 2, et, après leur mise en exploitation, pour toutes les autres, seront à la charge exclusive de l'État; de telle sorte que, après la livraison des lignes, la Société des Bassins Houillers n'ait plus aucune dépense à sa charge autres que celles qui résulteraient de faits d'exploitation antérieurs au 1^{er} janvier 1871 ou qui lui incombent en vertu des articles qui précèdent.

ART. 41. *Outillage, mobilier, matériel roulant.*

La fourniture de l'outillage et du mobilier des ateliers, du mobilier des bureaux, salles d'attente, hangars et magasins, du matériel mobile des stations, de l'outillage nécessaire à l'entretien de la voie, à partir du jour où cet entretien cesse d'être à la charge de la Société des Bassins Houillers, est, aussi bien que celui du matériel de traction et de transport, à la charge de l'État.

ART. 42. *Tarifs.*

Les tarifs à appliquer seront ceux actuellement en vigueur, ou tous autres que l'État jugerait à propos de décréter, pourvu qu'ils aient un caractère général, c'est-à-dire qu'ils soient applicables à toutes les lignes formant le réseau exploité par l'État.

Toutefois, l'État pourra décréter des tarifs spéciaux à la condition que l'application de ces tarifs n'ait pas pour effet de modifier les directions convenues pour les transports, au préjudice de la Société des Bassins Houillers.

L'État pourra accorder les modérations ou exemptions de taxes qu'il accorde sur son propre réseau, sans que la Société des Bassins Houillers puisse élever aucune réclamation de ce chef.

En ce qui concerne le régime des transports sur les chemins de fer formant l'objet de l'art. 2, on continuera à appliquer les conventions existantes avec les établissements industriels dont il s'agit dans cet article, mais le Gouvernement a la faculté d'y apporter des modifications, de concert avec la Société des Bassins Houillers, sans préjudice à la réserve stipulée à l'art. 2, n° 4.

ART. 43. *Perception des péages.*

La perception de tous les produits ordinaires et extraordinaires acquis aux chemins de fer faisant l'objet de la présente convention, sera effectuée par l'État.

L'administration prêtera le concours de ses agents pour le recouvrement, au profit de qui de droit, des produits antérieurs au 1^{er} janvier 1871.

ART. 44. *Partage des recettes brutes.*

Pour prix de la cession consentie et des ouvrages que la Société s'engage à exécuter, il lui sera accordé une part dans les produits de l'exploitation, conformément aux dispositions ci-après :

Sur le montant des recettes, brutes de l'ensemble des lignes dont l'exploitation est remise à l'État belge, il sera prélevé au profit de la Société une somme annuelle de sept mille francs (fr. 7,000) par kilomètre de chemin de fer exploité, lorsque lesdites recettes brutes seront égales ou inférieures à dix-huit mille francs (fr. 18,000) par kilomètre.

Lorsque ces recettes seront supérieures à dix-huit mille francs (fr. 18,000) par kilomètre, la moitié de l'excédant, jusqu'à concurrence d'un *maximum* de huit mille francs (fr. 8,000) par kilomètre, sera attribuée à la Société pour être ajoutée au premier prélèvement de sept mille francs (fr. 7,000) par kilomètre.

La différence entre le montant des recettes brutes et la part attribuée, chaque année, à la Société restera acquise à l'État belge.

ART. 45. *Cessation du droit au partage.*

La Société des Bassins Houillers cessera d'avoir droit à une part quelconque des produits des chemins de fer concédés, énumérés à l'art. 1^{er}, à l'expiration de leurs concessions respectives, et des chemins de fer particuliers énumérés à l'art. 2, aux époques suivantes :

A. Pour le chemin de fer de Thulin, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Saint-Ghislain ;

B. Pour le raccordement des mines et charbonnages de Strépy-Bracquegnies à la ligne du Centre, pour le chemin de fer du charbonnage de Monceau-Fontaine et du Martinet, pour le chemin de fer des forges et usines de Monceau-sur-Sam-

bre et du charbonnage de Bayemont, pour l'embranchement des charbonnages de Fontaine-l'Évêque, ainsi que les embranchements mentionnés à l'art. 4^{er}, n° 10, à l'expiration de la concession des chemins de fer de la Compagnie du Centre ;

C. Pour les chemins de fer des charbonnages du Nord de Charleroy et pour le chemin de fer de Courcelles-Nord, pour les embranchements de Mariemont et de Bascoup, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Frameries à Chimay ;

Enfin, la concession des lignes énumérées à l'art. 48 ci-dessus expirera aux époques suivantes :

D. Pour le chemin de fer de Basècles vers Stambruges, pour l'embranchement des carrières de Basècles, pour l'embranchement de Blaton à Bernissart, pour les embranchements de Vaulx et pour le chemin de fer d'Antoing vers la frontière de France dans la direction de Saint-Amand, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath, à Audenarde et à Tournai ;

E. Pour le chemin de fer de Fleurus à Nivelles, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Châtelineau à Luttre ;

F. Pour le chemin de fer d'Houdeng-Goegnies à Soignies, à l'expiration de la concession des chemins de fer de la Compagnie du Centre ;

G. Pour les embranchements du Rupel, à l'expiration de la concession du chemin de fer d'Anvers à Douai ;

H. Pour les chemins de fer des Ecaussines à Ronquières et de Lembeek à Rebecq avec embranchement au canal, à l'expiration de la concession des chemins de fer vicinaux du Brabant (1).

ART. 46. *Longueur des lignes.*

La part kilométrique de la Société dans les recettes brutes sera établie :

1^o En ce qui concerne les chemins de fer actuellement en exploitation, d'après les distances détaillées et renseignées à l'art. 3 ;

2^o En ce qui concerne les lignes à livrer après le 1^{er} janvier 1871 ou qui pourraient être reçues avant cette époque, d'après les distances réelles mesurées d'axe en axe des bâtiments principaux des stations extrêmes de chaque ligne ou portion de ligne.

Les distances seront mesurées en mètres.

ART. 47. *Produits à partager.*

Le partage des recettes portera sur :

1^o Les produits tant ordinaires qu'extraordinaires des lignes faisant l'objet de la présente convention. Il est entendu que la nomenclature de ces produits sera la plus étendue de celles qui sont aujourd'hui appliquées ou le seront ultérieurement aux lignes que l'État exploite ou exploitera, à raison d'un tantième de la recette brute ;

(1) La loi du 3 juin 1870 approuvant la présente convention porte que la disposition ci-dessous est ajoutée à l'art. 45 :

« *I.* Pour le chemin de fer de Dour à la frontière française, dans la direction de Cambrai, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Dour à Quiévrain. »

2° Les redevances ou taxes à percevoir en exécution des conventions mentionnées aux art. 2 et 13 et de conventions semblables que l'État passera par la suite avec d'autres établissements pour l'exploitation de raccordements à construire par la Société des Bassins Houillers, et à ses frais ;

3° Le produit de la location des wagons pour les transports effectués sur les lignes livrées ou à livrer à l'État par la Société, ce prix de location étant assimilé à un supplément de péage pour le transport des marchandises ;

Il est spécialement stipulé que si l'État modifiait les conditions et prix actuels de location du matériel de transport sur les lignes du Flénu et de Saint-Ghislain, il tiendrait compte, dans une juste mesure, à la Société des Bassins Houillers de la réduction de produits qui en résulterait pour elle ;

4° La somme garantie par l'État à titre de *minimum* d'intérêt pour la ligne de Manage à Wavre, conformément aux conventions existantes ;

5° Les sommes à payer par l'État pour le transit par le chemin de fer du Centre à Marchiennes-au-Pont ;

6° Le produit du loyer des rivages, quais, maisons, hangars, magasins, etc.

ART. 48. *Conversion éventuelle en annuités.*

Lorsque, pendant cinq années consécutives, la part totale de la Société aura atteint le chiffre *maximum* de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre, cette part restera fixée à ce taux jusqu'à l'expiration des concessions.

L'État aura, à toute époque, le droit de convertir en annuités la part de la Société des Bassins Houillers dans le produit brut de l'ensemble des lignes qui font l'objet du présent traité.

Ces annuités, rapportées au kilomètre, seront égales à la part kilométrique acquise à ladite société pour la dernière année écoulée, augmentée de cinq cents francs (fr. 500) par kilomètre pour chacune des années suivantes, jusqu'à concurrence du *maximum* de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre.

Si, à l'époque où l'État userait de ce droit, une partie des lignes à construire n'était pas encore en exploitation, l'annuité serait calculée comme il vient d'être dit, pour la partie exploitée, et établie pour les lignes en construction ou à construire à raison de sept mille francs (fr. 7,000) par kilomètre pour la première année, à compter de la mise en exploitation de chacune des lignes ou section de lignes, et avec augmentation de cinq cents francs (fr. 500) par kilomètre et par année jusqu'au *maximum* de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre.

ART. 49. *Minimum de recettes.*

La Société garantit une recette brute *minimum* de vingt et un mille francs (fr. 21,000) par kilomètre, en 1871, et de vingt-deux mille francs (fr. 22,000) par kilomètre, en 1872 et 1873.

En d'autres termes, la Société garantit à l'État une part dans les recettes brutes de douze mille francs (fr. 12,000) par kilomètre, en 1871, et de treize mille francs (fr. 13,000) par kilomètre, en 1872 et 1873 ⁽¹⁾.

(1) Le chiffre de 12,000 francs donné ci-dessus a été porté à douze mille cinq cents francs (fr. 12,500) par la loi du 5 juin 1870 approuvant la présente convention.

Au cas où la part de l'État, calculée conformément aux stipulations qui précèdent, n'atteindrait pas ces taux, le *minimum* garanti sera complété par la Société, dans les trois mois après chaque exercice.

La Société sera remboursée par l'abandon successif de la partie des sommes attribuées à l'État qui dépassera, dans les années ultérieures, le chiffre de treize mille francs (fr. 13,000) par kilomètre.

Cette garantie s'applique exclusivement au réseau actuellement en exploitation.

ART. 50. Règles à suivre pour le transport des marchandises en service intérieur.

Pour les transports communs aux lignes faisant l'objet de la présente convention, d'une part, et aux lignes exploitées par l'État, d'autre part, on considérera les deux groupes respectifs comme formant des réseaux distincts et on déterminera la distance d'application des tarifs, les directions à suivre, le partage des produits entre les distances de même longueur, le partage des frais fixes et frais variables, d'après les règles inscrites aux art. 3 et 5 de la convention intervenue le 17 juin 1868 entre l'administration des chemins de fer de l'État et la Société Générale d'Exploitation.

ART. 51. Règles à suivre pour le transport des marchandises en services mixtes et internationaux.

Contrairement à ce qui est stipulé à l'article précédent, quant au service intérieur, l'ensemble des lignes exploitées par l'État sera considéré comme formant un réseau unique à l'égard des services mixtes et internationaux.

En conséquence, les règles qui régissent aujourd'hui ou qui régiront, dans l'avenir, ces services mixtes et internationaux, s'appliqueront au réseau agrandi de l'État comme elles s'appliquent ou se seraient appliquées au réseau actuel.

Toutefois, les distances d'application déterminées, comme il vient d'être dit à l'article précédent, serviront de base à la formation des tarifs mixtes et internationaux.

Les règles indiquées à l'article précédent, en ce qui concerne la détermination de la voie la plus courte et du partage des produits entre les itinéraires de même longueur, s'appliqueront à la partie des itinéraires mixtes et internationaux s'étendant sur l'ensemble des lignes exploitées par l'État.

Les frais fixes et les frais variables attribués à l'État seront répartis entre les diverses lignes formant ces parties d'itinéraires, d'après les règles qui régissent le partage des taxes entre les lignes construites par l'État et les lignes exploitées par lui moyennant un tantième de la recette brute (Tournai à Jurbise, Hal à Ath, Braine-le-Comte à Gand).

ART. 52. Direction à donner aux transports des marchandises.

Il sera loisible à l'État de diriger les transports par la voie qui lui paraîtra la plus avantageuse au service d'exploitation, à la condition d'attribuer le produit

de ces transports aux itinéraires déterminés, conformément aux règles indiquées ci-dessus, comme si ces itinéraires étaient réellement suivis.

ART. 53. *Partage du trafic des voyageurs et des bagages.*

L'attribution du produit du trafic des voyageurs et des bagages se fera d'après les mêmes règles que pour le trafic des marchandises, quelle que soit la direction que les voyageurs et les bagages suivent réellement, sauf que les perceptions se partageront entièrement au prorata des distances d'après les règles actuellement en vigueur pour les lignes exploitées par l'État, moyennant un tantième de la recette brute.

ART. 54. *Construction éventuelle de raccords directs entre deux lignes, et stipulation spéciale relative aux lignes de Bruxelles à Anvers et des Écaussines à Lembeq.*

S'il arrivait que, pour raccourcir la distance à parcourir par les trains, le Gouvernement raccordât directement des lignes, sans desservir aucune localité intermédiaire, il ne serait pas tenu compte des raccourcissements dans le calcul des distances servant de base à l'attribution des transports.

Quelle que soit la longueur de la ligne nouvelle que le chemin de fer d'Anvers à Douai, combiné avec le chemin de fer de Bruxelles vers Boom, formera entre Bruxelles et Anvers, il ne sera attribué à ladite ligne aucune part du trafic qui s'effectue entre ces deux villes et par ces deux villes.

Il en sera de même, en ce qui concerne la ligne projetée entre les Écaussines et Lembeq, par Ronquières.

Lorsqu'une partie des chemins de fer exploités par l'État, comprenant deux ou plusieurs stations, deviendra commune à des lignes à construire en vertu du présent contrat, le produit du trafic de ces stations s'effectuant sans parcours sur les lignes nouvelles continuera à appartenir exclusivement à l'État.

Ce principe s'appliquera également à la section déjà commune de La Pinte à Gand.

Il pourra être fait exception pour les sections de Braine-le-Comte à Enghien et d'Enghien à Bassilly, moyennant arrangement entre la Société des Bassins Houilliers et les concessionnaires des chemins de fer de Braine-le-Comte à Gand et de Hal à Ath.

ART. 55. *Comptes des recettes.*

Les comptes des recettes seront dressés mensuellement par l'administration des chemins de fer de l'État suivant les formules en usage.

Ces comptes seront remis à la Société au plus tard dans le courant du troisième mois qui suivra celui auquel ils s'appliquent.

La somme de sept mille francs (fr. 7,000) par kilomètre attribuée à la Société pour premier prélèvement sur les recettes brutes et les annuités à payer, en vertu des art. 5 et 10, seront payables par douzième au dernier jour de chaque mois, et le solde, s'il y a lieu, dix jours après l'acceptation de chaque compte mensuel; et, quant au règlement définitif de chaque exercice, dans le courant du premier trimestre de l'année suivante.

ART. 56. *Contrôle des livres.*

La Société aura toujours le droit de faire inspecter, à fin de contrôle, mais sans pouvoir les déplacer, les livres et pièces de comptabilité des recettes de l'administration centrale et des stations.

ART. 57. *Abrogation des dispositions relatives au partage de certaines taxes.*

Sont abrogées comme devenues sans objet par suite du présent contrat : les dispositions des conventions des 21 avril, 27 juillet et 12 décembre 1866, relatives au partage des taxes, en service mixte, avec les réseaux de ceinture de Charleroi, du Flénu et de Luttre à Châtelaineau.

ART. 58. *Dispositions spéciales à la ligne de Baume à Marchiennes-au-Pont.*

Par suite du présent contrat et pendant sa durée, l'État n'usera pas du droit inscrit à l'art. 10 de la convention du 9 avril 1859, relative à la concession du chemin de fer de Baume à Marchiennes. Mais il conservera le droit de transit par cette ligne pour les transports de toute nature, moyennant indemnité, droit qui lui est réservé par l'art. 9 de ladite convention : les frais variables que comportent les quatre lieues de ladite ligne seront portés au compte des produits bruts à partager. Il en sera de même des frais fixes, mais seulement lorsque les transports auront pour point de départ ou de destination l'une des stations de La Louvière ou de Marchiennes.

ART. 59. *Transfert des annuités et émission de titres.*

Les transferts qui auraient pour objet les annuités à payer par l'État et les titres, en nom ou au porteur, qui, en représentation des valeurs transférées, seraient émis pour toucher ces annuités, seront exempts des droits de timbre et d'enregistrement. Ceux de ces actes qui seront présentés à l'enregistrement seront enregistrés au droit fixe de fr. 2-20.

ART. 60. *Impôts.*

Pendant toute la durée du présent contrat, il ne pourra être établi au profit de l'État, des provinces ou des communes, aucun impôt, aucun péage sur les lignes et leurs dépendances qui font l'objet des présentes.

ART. 61. *Enregistrement.*

Seront enregistrés au droit fixe de fr. 2-20, les traités et conventions énumérés au présent contrat et qui, ayant une date antérieure à la loi du 8 juin 1867, sont de la nature des actes que cette loi a exemptés du droit proportionnel.

Le même droit fixe sera perçu sur les autres conventions mentionnées au présent acte.

ART. 62. *Intervention de la Société Générale d'Exploitation de chemins de fer.*

La Société Générale d'Exploitation de chemins de fer intervient au présent traité pour déclarer qu'elle acquiesce, en ce qui la concerne, à la reprise par l'État de l'exploitation des lignes ci-dessus énumérées, ainsi qu'à la cession du matériel roulant et des objets mobiliers et d'approvisionnement indiqués aux art. 10 et 11.

ART. 63. *Ratification par les sociétés concessionnaires.*

La Société des Bassins Houillers promet, pour autant que de besoin, la ratification de la présente convention par les différentes sociétés concessionnaires des lignes qui en font l'objet et en apportera la justification avant le 1^{er} août prochain.

ART. 64. *Approbation par la Législature.*

La présente convention est conclue sous réserve de l'approbation de la Législature.

Elle sera considérée comme nulle et non avenue si cette approbation n'est pas obtenue avant le 1^{er} juillet prochain.

Fait en triple à Bruxelles, le 25 avril 1870.

S. PHILIPPART.

A. JAMAR.

F. GENDERBIEN.

Convention additionnelle approuvée par la Loi du 23 février 1871, et s'appliquant à l'art. 10 de la convention primitive.

Entre M. Jacobs, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État belge, d'une part;

Et la Société anonyme des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, représentée par M. Simon Philippart, son administrateur délégué, agissant en cette qualité en vertu d'autorisation du conseil d'administration, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. L'État belge s'engage à payer à la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut le prix de rachat du matériel de transport, du mobilier, de l'outillage, etc., dont il est parlé à l'art. 10 de la convention du 25 avril 1870, moyennant la remise, à ladite société, de titres de la dette publique belge à 4½ p. o/o, 6^e série, qui seront émis avec jouissance du 1^{er} janvier 1871 et acceptés par elle aux conditions ci-après :

ART. 2. Le capital des titres à 4½ p. o/o, à délivrer à la Société des Bassins Houillers, est fixé dans le rapport de 450 francs de capital pour 471 francs ⁶⁵¹¹/₁₀₀₀₀ de la valeur du matériel de transport, du mobilier, etc., qui sera déterminée par l'expertise.

La Société des Bassins Houillers bonifiera à l'État belge 5 p. % du montant du capital nominal des titres qui lui seront remis.

Ces 5 p. % seront versés au Trésor en écus, par paiements mensuels et par douzièmes. Le premier paiement sera effectué le 1^{er} janvier 1871.

Sur les autres termes, la Société servira un intérêt calculé à 4 1/2 p. % à partir de cette date jusqu'au jour où chacun de ces termes sera versé au Trésor.

Pour garantir le paiement de ces termes, l'État conservera un capital nominal de quinze cent mille francs de titres de rente, lesquels seront remis à la Société des Bassins Houillers proportionnellement aux versements mensuels.

ART. 3. L'État remboursera la Société, aux mêmes conditions, de la somme de trois millions, que celle-ci doit lui remettre en vertu de l'art. 5 de la convention du 25 avril 1870.

Les titres à délivrer de ce chef ne peuvent être remis à la Société qu'en échange de ces versements. La Société a l'option d'en réclamer la délivrance, soit le 1^{er} janvier 1872, soit partiellement avant cette date.

Dans ce dernier cas, si les titres sont émis avec la jouissance courante, la Société sera tenue de verser au Trésor la valeur des coupons y attachés, calculée jusqu'au 31 décembre 1871 inclusivement.

La bonification de 5 p. %, correspondante à chaque portion de titres délivrés, devra être payée comptant.

ART. 4. La Société des Bassins Houillers supportera les frais de confection des titres de rente qui doivent lui être remis en exécution du présent contrat; ces frais sont fixés à trente centimes par titre.

ART. 5. L'État délivrera, au 1^{er} janvier 1871, 20,000,000 des titres prévus à l'art. 2, et le surplus après achèvement de l'inventaire.

ART. 6. La présente convention est subordonnée à l'approbation de la Législature.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le 22 novembre 1870.

S. PHILIPPART.

V. JACOBS.

Modification du 19 décembre 1870, à la convention du 22 novembre 1870.

Entre M. Victor Jacobs, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État belge, d'une part;

Et la Société anonyme des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, représentée par M. Simon Philippart, son administrateur délégué, en vertu d'autorisation du conseil d'administration, d'autre part;

Il a été convenu de modifier comme il suit, la convention du 22 novembre 1870 :

Le matériel provenant des compagnies dont l'exploitation a été reprise par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers et la Société Générale d'Exploitation, ne sera pas payé d'après le mode stipulé dans l'art. 1^{er}.

Le capital de garantie indiqué au paragraphe final de l'art. 2 est réduit à un million.

Les vingt millions de titres indiqués à l'art. 3 sont réduits à treize millions.
Ainsi fait en double à Bruxelles, le 19 décembre 1870.

S. PHILIPPART.

V. JACOBS.

Modification du 16 janvier 1871, à la convention du 22 novembre 1870.

Entre M. Victor Jacobs, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État belge, d'une part;

Et la Société anonyme des Bassins Houillers du Hainaut, représentée par M. Simon Philippart, son administrateur délégué, agissant en cette qualité, en vertu d'autorisation du conseil d'administration, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

L'art. 3 de la convention du 22 novembre 1870, modifiée par celle du 19 décembre suivant, est remplacé par la disposition suivante :

Le lendemain de la mise en vigueur de la loi approuvant la présente convention, l'État paiera le matériel régulièrement et contradictoirement inventorié à cette date; sous déduction de celui provenant des compagnies dont l'exploitation a été reprise par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers et la Société Générale d'Exploitation, majoré jusqu'à concurrence de treize millions six cent mille francs.

Le surplus sera payé à la fin de chaque mois, suivant le degré d'avancement de l'inventaire.

Fait en double à Bruxelles, le 16 janvier 1871.

L'administrateur délégué,

S. PHILIPPART.

V. JACOBS.

Nº III. — Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires pour

ANNÉES.	NOMBRE de KILOMÈTRES EXPLOITÉS.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EXPLOITÉES. (MÈTRES COURANTS.)			MÈTRES COURANTS DE RAILS EMPLOYÉS												
						A LA CONSTRUCTION.					A L'ENTRETIEN.							
	1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	Voies principales et doubles voies.	Voies accessoires et des stations.	TOTAL.	Ondulés.	Parallèles.	A deux BOCARELLETS intégrés.	VIGNOLES.		Ondulés.	Parallèles.	A deux BOCARELLETS intégrés.	A deux BOCARELLETS symé- triques.	VIGNOLES.			
									Fer.	Acier.						Fer.	Acier.	
De 1835 à 1870	"	"	1,707,365	480,354	2,487,746	983,736	4,347,441	1,799,756	417,282	"	46,264	442,234	3,396,944	44,885	949,956	"		
1871	904	858	1,740,219	544,999	2,225,248	"	"	2,515	26,366	216	"	"	40,962	336	264,509	32,897		
	27	"	A déduire Landen à Hasselt.			23,963	39,479	43	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	874	858	Reste			959,773	4,278,262	1,802,228	443,648	216	46,264	442,234	3,437,876	42,221	4,484,465	32,897		
		4,732				4,484,427					4,822,957							
9,007,084																		

les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1871. (Ancien réseau.)

PRIX PAR TONNEAU.					RAILS HORS DE SERVICE OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)						
RAILS		Coussinets.	Chovilles ET CLAVETTES.	Coins en bois. (prix par pièce.)	Ondulés.	Parallèles.	A deux BOURRELETS infgaux.	A deux BOURRELETS symétriques.	VIGNOLES.		TOTAL.
en fer.	en acier.								Fer.	Acier.	
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.							
"	"	"	"	"	947,830	1,295,944	1,794,031	5,727	149,003	"	4,189,537
183 64 à 187 90	289 70 à 320	119 62	225 85 à 295	0.0987	868	2,038	300,202	2,226	2,406	96	307,836
					948,698	1,297,982	2,091,233	7,953	151,441	96	4,497,373

MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE, AU 31 DÉCEMBRE 1871.							
	ONDULÉS de 19 à 22 kilogr.	PARALLÈLES de 25 à 27 kilogr.	A DEUX BOURRELETS infgaux de 31 kilogr.	A DEUX BOURRELETS symétriques de 38 1/2 kilogr.	VIGNOLES DE 37 KILOG.		TOTAL.
					FER.	ACIER.	
Voies principales.....	"	5,422	2,289,798	34,483	1,004,565	23,762	3,357,730
Voies accessoires et des stations.....	27,336	86,005	790,497	6	105,995	9,255	1,019,094
Rails de remploi en réserve.....	3	1,387	68,876	779	63,133	"	133,878
TOTAUX.....	27,339	92,814	3,148,871	35,268	1,173,693	33,017	4,510,702

N° IV. — *Résumé statistique de l'emploi et de la durée des rails et accessoires*

SERVICE DES RAILS OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)									SERVICE	
TERME de SERVICE.	OSCLÉS.	PARALLÈLES	A deux BOURRELETS Inégaux.	A deux DOUBRELETS symétriques.	VIGNOLES.		TOTAL.		OSCLÉS.	PARALLÈLES.
					Fer.	Acier.	Rails en fer.	Rails en acier.		
Ans.										
$\frac{1}{2}$	»	»	4,36	6	»	96	4,363	96	»	»
1	23	782	2,896	443	839	»	4,653	»	»	»
2	928	2,595	3,075	49	4,544	»	41,428	»	»	»
3	2,429	4,539	4,515	4,803	4,253	»	44,439	»	»	»
4	17,440	9,488	4,677	4,006	2,064	»	34,075	»	»	»
5	48,488	40,485	4,061	837	7,444	»	68,015	»	»	»
6	69,774	48,851	6,604	4,674	28,436	»	125,339	»	»	»
7	30,874	49,838	5,536	4,084	38,850	»	96,479	»	»	»
8	46,557	36,474	50,790	4,441	64,512	»	166,444	»	»	»
9	42,301	72,345	54,926	»	5,822	»	172,394	»	»	»
10	75,394	75,184	70,496	»	980	»	224,754	»	»	»
11	66,335	445,936	293,145	»	»	»	475,446	»	»	»
12	47,462	474,331	206,444	»	»	»	424,987	»	»	»
13	65,631	206,488	254,728	»	»	»	526,847	»	»	»
14	67,791	449,286	273,718	»	»	»	460,795	»	»	4,444
15	67,916	54,405	284,493	»	»	»	403,515	»	»	4,258
16	64,408	58,514	232,439	»	»	»	354,861	»	»	»
17	88,295	59,884	474,594	»	»	»	322,773	»	589	3,633
18	83,448	77,500	58,656	»	»	»	219,704	»	»	738
19	36,733	36,543	404,674	»	»	»	477,950	»	40,373	9,864
20	20,836	47,839	9,309	»	»	»	77,984	»	»	526
21	42,009	29,226	»	»	»	»	44,235	»	»	1,786
22	4,528	45,543	»	»	»	»	20,074	»	5,900	31,667
23	2,301	21,776	»	»	»	»	24,077	»	»	5,200
24	2,352	23,797	»	»	»	»	26,149	»	»	243
25	2,398	7,083	»	»	»	»	9,484	»	»	23,383
26	2,618	3,091	»	»	»	»	5,709	»	»	4,000
27	2,440	4,244	»	»	»	»	3,384	»	»	320
28	3,335	4,664	»	»	»	»	4,999	»	»	845
29	4,404	»	»	»	»	»	4,404	»	70	6,846
30	919	»	»	»	»	»	919	»	»	4,121
31	4,494	»	»	»	»	»	4,494	»	»	»
32	4,346	»	»	»	»	»	4,346	»	4,478	»
33	»	»	»	»	»	»	»	»	9,229	»
TOTAUX.	948,698	4,297,982	2,091,233	7,953	454,414	96	4,497,277	96	27,339	92,544
Durée moyenne.	43 ans	43	$43 \frac{2}{3}$	$5 \frac{1}{3}$	7	$\frac{1}{2}$	$43 \frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	$24 \frac{2}{3}$	$22 \frac{7}{8}$

pour les voies exploitées par l'Etat, au 31 décembre 1871. (Ancien réseau.)

DÉJA FAIT PAR LES RAILS RESTANT DANS LES VOIES, Y COMPRIS LES RAILS DE RÉSERVE.						Observations.
A deux BOURRELETS longuez.	A deux BOURRELETS symétriques.	VIGNOLES.		TOTAL.		
		Fer.	Acier.	Rails en fer.	Rails en acier	
43,477	336	287,875	33,017	331,688	33,017	
85,037	740	357,436	"	392,913	"	
81,254	265	215,705	"	297,224	"	
225,991	4,878	57,745	"	288,614	"	
613,924	287	4,372	"	615,580	"	
485,927	240	4,840	"	490,977	"	
231,785	445	4,942	"	233,872	"	
159,238	45,436	754	"	175,128	"	
115,423	42,241	52,069	"	179,433	"	
68,555	"	111,011	"	179,566	"	
76,728	"	83,274	"	160,002	"	
72,890	"	"	"	72,890	"	
84,498	"	"	"	84,498	"	
92,823	"	"	"	92,823	"	
144,360	"	"	"	148,504	"	
423,860	"	"	"	425,418	"	
437,554	"	"	"	437,554	"	
47,367	"	"	"	21,589	"	
32,360	"	"	"	33,098	"	
6,423	"	"	"	26,360	"	
"	"	"	"	526	"	
"	"	"	"	4,786	"	
"	"	"	"	37,567	"	
"	"	"	"	5,200	"	
"	"	"	"	213	"	
"	"	"	"	23,383	"	
"	"	"	"	4,000	"	
"	"	"	"	326	"	
"	"	"	"	45	"	
"	"	"	"	6,916	"	
"	"	"	"	4,424	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	4,478	"	
"	"	"	"	9,229	"	
3,448,871	34,268	4,473,693	33,017	4,476,685	33,017	
8 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{10}{11}$	$\frac{1}{4}$	7 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{4}$	

[illegible]

SECTIONS.	ANNÉE DE LA REPRISE.	DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS au 1 ^{er} janvier 1872.		RAILS DANS LES VOIES AU 1 ^{er} JANVIER 1872.																	TOTAL.	RAILS MIS HORS DE SERVICE EN 1871.		
				A deux BOURRELETS inégaux.	A deux BOURRELETS inégaux. — Modèle de Manage à Wavre.	A deux BOURRELETS inégaux. — Modèle de l'Est- Belge.	RAILS PARALLÈLES.	RAILS SYMÉTRIQUES							A UN BOURRELET de 14 KILOG.	A UN BOURRELET de 9 KILOG.	VIGNOLES. — VIGNOLES.	VIGNOLES. — Modèle du chemin de fer de Piéton à Leval.	VIGNOLES. — Modèle du chemin de fer d'Ecaussinnes à Er- quelines.	AMÉRICAINS de 15 KILOG.		AMÉRICAINS de 12 KILOG.	MÈTRES COURANTS.	NATURE DES RAILS.
		VOIES PRINCIPALES et doubles voies.	VOIES ACCESSOIRES et des stations.					DE 57 ^k .40.	DE 55 KILOG.	DE 53 KILOG.	DE 52 KILOG.	DE 28 KILOG.	DE 25 KILOG.	DE 19 KILOG.										
Tirlemont à Namur.	1871	42,279	6,711	96,909.48	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	96,909.48	9,164.07	A deux bourrelets inégaux.
Landen à Gembloux	—	33,131	2,280	74,359.64	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	74,359.64	»	»
Denderleeuw à Courtrai et La Pinte à Leuze.	—	107,480	16,088	53,701.16	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	209,190.65	»	»	»	»	244,891.79	26,204.56	Dont 3,537.50 à deux bourrelets inégaux et 20,847.06 Vignoles.
Courtrai à Renaix	—	26,207	3,998	583.14	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	59,891.06	»	»	»	»	59,976.20	»	»
Leuze à Saint-Ghislain et Basècles à Peruwelz et Tournai. .	—	63,995	9,559	164.40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	148,844.82	»	»	»	»	149,009.22	13,853.64	Vignoles.
Mons à Ciply et à Bonne-Espérance.	—	20,992	5,162	58.43	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	52,002.40	»	»	»	»	52,040.83	2,778.29	Idem.
Lignes du Flénu et de Saint-Ghislain	—	92,988	41,218	6,253.56	»	»	»	97.88	81,273.53	23,583.74	7,228.72	31,230.60	49,628.43	1,652.64	821.74	286.00	41,538.58	»	»	220.00	414.00	265,834.86	2,746.22	Dont 157.20 à deux bourrelets inégaux, 2.42 rails symétriques à kil. 57.40, 1,731.43 — à kil. 55.00, 509.50 — à kil. 53.00 et 363.63 — à kil. 52.00.
Manage à Wavre.	—	41,403	6,772	252.53	83,121.21	776.53	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,678.00	»	»	»	»	93,807.91	3,454.56	Dont 3,586.90 à deux bourrelets inégaux, modèle de Manage à Wavre. et 47.66 Vignoles.
Tamines à Gembloux	—	22,943	2,543	50,108.82	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	222.00	»	»	»	»	50,550.82	468.00	A deux bourrelets inégaux.
La Louvière à Saint-Hubert, Manage à Piéton, etc. . . .	—	18,752	6,236	14,322.21	»	»	712.20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35,848.29	»	»	»	»	49,082.70	6,164.51	Dont 2,514.00 à deux bourrelets inégaux et 3,630.51 Vignoles.
Baume à Marchiennes, Piéton à Trazegnies, etc.	—	78,781	20,183	54,668.60	»	»	848.00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	138,177.63	»	»	»	»	193,694.23	19,082.53	Dont 3,134.70 à deux bourrelets inégaux et 15,927.63 Vignoles.
Ecaussinnes à Erquelines, Piéton à Leval, etc.	—	63,801	13,197	2,433.78	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	88,881.46	21,249.12	59,679.34	»	»	132,265.90	10,069.52	Dont 4,057.02 Vignoles. 320.88 — , modèle du chemin de fer de Piéton à Leval. et 3,511.62 — , modèle du chemin de fer d'Ecaussinnes à Erquelines.
TOTAUX.		616,854	133,549	513,979.59	83,121.21	776.53	1,560.20	97.88	81,273.53	23,583.74	7,228.72	31,230.60	49,628.43	1,652.64	821.74	286.00	801,794.69	21,249.12	59,679.34	220.00	414.00	1,482,401.62	93,947.52	

Rails employés en 1871.

Aux voies nouvelles.	»	»	522.61	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,074.67	»	»	»	»	9,597.28	»	»
Aux renouvellements	»	»	18,201.19	402.00	»	»	»	1,016.00	120.00	83.79	806.63	23.00	»	»	»	»	106,078.55	»	»	»	»	126,753.16	»	»
TOTAUX	»	»	18,523.80	402.00	»	»	»	1,016.00	120.00	83.79	806.63	23.00	»	»	»	»	115,133.20	»	»	»	»	136,150.44	»	»

N° VII. — *Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires*

ANNÉES.	VIEUX FERS remaniés ou cédés à prix d'argent. (KILOGRAMMES.)			PRODUITS.					
	RAILS.	COUSSINETS, crampons, etc.	CHEVILLES, clavettes ET BOULES.	RAILS.		COUSSINETS, CROSSINGS, etc.		CHEVILLES. — NOMBRE.	CLAVETTES. — NOMBRE.
				NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.		
De 1845 à 1870	449,834,841	44,304,455	3,452,430	406,235	80,987,323	2,218,872	26,225,920	2,743,054	662,989
1871	(*) 43,500,000	(*) 2,000,000	(*) 250,000	•	•	•	•	•	•
	433,334,841	46,304,455	3,702,430	406,235	80,987,323	2,218,872	26,225,920	2,743,054	662,989

Jusqu'à la fin de 1868 la cession des vieux fers a été mise en adjudication moyennant une fourniture de fers neufs.

A partir de 1869, l'adjudication a eu pour base deux modes distincts, savoir :

1° Échange de fers vieux contre remise de fers neufs.

(*) 2° Cession de vieux fers contre versement au Trésor de leur valeur en argent pour servir au paiement de l'achat de fers neufs.

Le résultat du deuxième mode est indiqué par un astérisque.

pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1871.

					VALEUR DES PRODUITS EN					
POIDS des chevilles et des clavettes réelles.	ÉCLISSES COMPLÈTES (PAIRS).		BOULONS D'ÉCLISSES.		MAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES et CLAVETTES.	ÉCLISSES complètes.	BOULONS d'éclisses.	TOTAL.
	NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.						
1,134,267	29,887	345,079	953,359	428,749	Fr. 14,020,452	Fr. 3,281,600	Fr. 274,450	Fr. 65,140	Fr. 150,600	Fr. 17,789,242
"	"	"	"	"	1,519,000	144,200	24,450	"	"	1,687,650
1,134,267	29,887	345,079	953,359	428,749	15,539,452	3,425,800	298,900	65,140	150,600	19,476,892

N° VIII. — RAILS. — Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1871.

DÉSIGNATION.	NATURE DES RAILS.	MÈTRES COURANTS DE RAILS.								TOTAL GÉNÉRAL.
		ONDULÉS. — De 17 à 22 kilog. par mètre.	PARALLÈLES. — De 25 à 27 kilog. par mètre.	à deux BOURRELETS INÉGAUX. — De 34 kilog. par mètre.	à deux BOURRELETS SYMÉTRIQUES. — De 38 kilog. par mètre.	VIGNOLES. De 37 kilog. par mètre.		TOTAL.		
						EN FER.	EN ACIER.	EN FER.	EN ACIER.	
En dépôt au 1 ^{er} janvier 1871.	Neufs.	»	»	51,844 48	558 84	68,010 88	»	97,190 87	»	97,190 87
	Vieux.	194 »	1,626 49	91,518 09	1,726 »	20,051 80	»	114,908 58	»	114,908 58
Fournitures faites en 1871 et produits du remaniage.	Neufs.	»	»	22,666 88	»	529,996 41	41,577 42	582,662 99	41,577 42	594,040 41
Rails ôtés des voies.	Vieux.	868 82	4,048 52	425,511 51	1,279 »	84,525 01	96 »	815,850 46	96 »	815,926 46
ENSEMBLE.	Neufs.	»	»	84,511 06	558 84	598,006 96	41,577 42	449,885 86	41,577 42	491,251 28
	Vieux.	1,062 82	5,674 81	514,629 40	5,008 »	104,584 81	96 »	628,758 84	96 »	628,851 84
Employés aux renouvellements.	Neufs.	»	»	40,962 87	558 84	261,509 87	52,897 08	502,808 88	52,897 08	558,708 66
	Vieux.	191 10	2,115 17	84,504 55	»	20,562 25	»	107,170 85	»	107,170 85
Employés à l'établissement de voies nouvelles . .	Neufs.	»	»	2,515 68	»	26,566 68	216 »	28,882 55	216 »	29,098 55
	Vieux.	»	156 38	80,072 44	»	18,282 52	»	68,461 11	»	68,461 11
Rails mis hors de service	Vieux.	868 82	2,058 44	511,676 79	2,228 90	2,406 49	96 »	519,216 44	96 »	519,512 44
ENSEMBLE.	Neufs.	»	»	45,478 82	558 84	287,876 88	55,115 08	551,690 91	55,115 08	564,805 99
	Vieux.	1,089 92	4,287 96	446,055 86	2,228 90	41,221 04	96 »	494,848 58	96 »	494,944 58
En dépôt au 1 ^{er} janvier 1872.	Neufs.	»	»	11,052 84	»	107,150 41	8,264 54	118,162 95	8,264 54	126,427 29
	Vieux.	2 90	1,386 88	68,578 84	779 10	65,155 77	»	155,887 46	»	155,887 46

N° IX.

*Résumé statistique de l'emploi des billes pour les voies exploitées par
l'État, au 31 décembre 1871. (Ancien réseau.)*

ANNÉES.	NOMBRE DE BILLES EMPLOYÉES				PRIX DES BILLES.		NOMBRE DE BILLES hors de service, OTÉES DES VOIES.			SERVICE DES BILLES OTÉES DES VOIES. (NOMBRE DE BILLES.)			
	A LA CONSTRUCTION.		A L'ENTRETIEN.				CHÊNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.	TRAME de SERVICE.	CHÊNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.
	CHÊNE.	Autres ESSENCES	CHÊNE.	Autres ESSENCES	CHÊNE.	Autres ESSENCES							
De 1835 à 1870	1,184,282	1,093,743	1,386,158	1,675,809	.	.	1,053,814	1,483,753	5,119,567	Ans. $\frac{1}{2}$	"	456	456
1871	16,001	5,433	129,924	11,673	5 87 à 5 98	3 26 à 3 54	23,155	99,012	122,165	1	980	6,549	7,529
										2	2,985	20,531	23,514
										3	833	37,700	38,533
										4	11,592	46,300	57,892
										5	10,325	92,429	102,754
	1,200,233	1,099,476	1,716,062	1,687,484			1,958,967	1,282,765	3,241,732	6	13,735	87,015	100,770
	(a) 33,639	(a) 1,622	"	"						7	40,162	153,210	173,372
	1,166,394	1,097,534	1,716,062	1,687,484						8	58,714	180,535	206,267
										9	37,278	265,989	324,267
										10	226,370	194,227	420,597
										11	290,586	97,430	387,836
										12	402,902	73,396	476,298
										13	334,204	20,550	363,754
	2,204,148		3,403,546							14	238,014	14,373	253,289
										15	146,042	7,135	153,198
										16	40,640	8,713	49,353
										17	56,138	3,191	59,329
										18	41,838	1,631	43,469
										19	2,015	2,836	4,871
										20	1,796	4,232	6,028
										21	3,879	479	4,358
										22	199	"	199
										TOTAUX.	1,958,967	1,282,765	3,241,732
										Par dé moyenne	12 $\frac{1}{3}$ ans	8 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{2}{3}$

(a) A déduire pour Landen à Hasselt..

SERVICE DÉJÀ FAIT PAR LES BILLES RESTANT DANS LES VOIES. (NOMBRE DE BILLES.)			NOMBRE DE BILLES EN SERVICE AU 1 ^{er} JANVIER 1872.							
CHÊNE.	Autres ESSENCES.	TOTAL.		CHÊNE.	SAPIN.	Autres ESSENCES.	Bois DE FER.	Bois DE TECK.	MÉTAL.	TOTAL.
145,925	15,108	161,033	Non préparées.....	635,538	2,620	161	1	3	"	638,523
179,638	28,951	208,589	Boucherie.....	884	70	4,131	"	"	"	5,085
116,977	63,287	180,254	De Schryver.....	"	"	"	"	"	"	"
74,391	122,983	197,374	Huiles pyrogénées.	"	"	"	"	"	"	"
47,949	348,440	396,389	Van Severen.....	"	"	"	"	"	"	"
61,977	303,173	365,150	Bethell.....	287,267	1,495,205	32	"	"	"	1,782,534
44,914	169,789	214,703	Glu marine... ..	"	"	"	"	"	"	"
23,588	119,716	143,304	Plateaux . Pouillet.....	"	"	"	"	"	"	"
49,596	93,984	143,580	A plateaux.....	"	"	"	"	"	"	"
32,416	120,088	152,504	Système. . Barlow.....	"	"	"	"	"	722	722
45,606	89,811	135,417	Graven.....	"	"	"	"	"	3,334	3,334
56,538	22,672	79,210		"	"	"	"	"	"	"
8,512	319	8,831		"	"	"	"	"	"	"
8,962	"	8,962		"	"	"	"	"	"	"
9,585	"	9,585		"	"	"	"	"	"	"
51,815	"	51,815	TOTAUX... ..	923,689	1,497,895	4,374	1	3	4,076	2,430,038
5,500	"	5,500								
"	"	"								
"	"	"								
"	"	"								
"	"	"								
"	"	"								
923,689	1,502,273	2,425,962								
$4 \frac{1}{3}$	$5 \frac{1}{2}$	$9 \frac{1}{2}$								

N° X. — *État des billes mises hors de*

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^e TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD	Bruxelles à Malines						
	Malines à Anvers	817	"	"	915	6,520	12
	Contich à Lierre						
EST	Malines à Louvain						
	Louvain à Tirlemont	"	11,587	"	"	5,719	"
	Tirlemont à Waremme						
	Waremme à Ans						
VESDRE	Louvain à Bruxelles, par Cortenberg.	"	2	"	10	9	"
	Ans à la Meuse	"	528	"	"	1,554	"
	Liège à la frontière						
OUEST	Malines à Gand	115	"	"	56	"	"
	Gand à Ostende	"	51	"	7	1,073	"
	Gand à Courtrai	51	297	13	108	1,564	42
	Courtrai à Tournai	"	"	"	244	4,226	"
	Tournai à Jurbise	"	"	"	"	259	"
	Braine-le-Comte à Melle	"	"	"	"	"	"
	Dendre-et-Waes	203	"	"	"	"	"
	Hal à Ath et Tournai à Blandain.	"	"	"	6	5	"
MIDI	Bruxelles à Tubise						
	Tubise à Soignies	1,274	586	"	"	1,227	"
	Soignies à Mons						
NAMUR	Mons à Quiévrain						
	Braine-le-Comte à Namur	72	10	"	1,570	5,435	"
	Mons à Manage						
		2,510	13,061	13	2,914	25,567	54
		15,584			26,535		

service pendant l'année 1871. (Ancien réseau.)

3 ^e TRIMESTRE.			4 ^e TRIMESTRE.			TOTAUX.			BILLES EN FER.	Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES		
724	2,046	"	"	2,481	"	2,454	10,847	12	"	
"	3,583	"	"	2,720	"	"	21,609	"	"	
"	883	"	"	1,033	"	10	2,527	"	"	
"	1,646	"	"	183	"	"	3,693	"	"	
129	780	"	34	"	"	332	780	"	"	
"	3,248	"	38	378	"	43	5,350	"	"	
111	2,628	"	"	762	"	230	5,031	32	"	
"	2,023	"	196	1,244	"	440	7,493	"	"	
"	161	"	"	116	"	"	516	"	"	
734	34	"	777	"	"	1,714	34	"	"	
"	"	"	"	164	18	6	167	18	"	
969	1,281	"	538	2,569	"	2,581	5,463	"	"	
1,710	5,483	"	11,949	26,474	"	13,301	33,420	"	"	
4,377	23,796	"	13,532	58,826	18	23,133	98,930	62	"	
28,173			51,896			122,163				

N° XI. — LIGNES REPRISES. — *Résumé*

NOMBRE DE BILLES EMPLOYÉES EN 1871				NOMBRE DE BILLES OTÉES DES VOIES ET MISES HORS DE SERVICE EN 1871.			
À la construction.		À l'entretien.		SECTIONS.	CHÊNE.	SAPIN.	Autres ESSENCES
CHÊNE.	Autres ESSENCES	CHÊNE.	Autres ESSENCES				
5,226	60	47,958	4,829	Tirlemont à Namur	447	4,502	»
				Landen à Gembloux	22	1,951	»
38,073				Denderleeuw à Courtrai et La Pinte à Leuze	9,522	551	»
				Courtrai à Renaix	311	861	»
				Leuze à Saint-Ghislain et Basècles à Péruwelz et Tournai.	7,540	200	»
				Mons à Ciply et à Bonne-Espérance	483	»	»
				Lignes du Flenu et de Saint-Ghislain	5,464	763	649
				Manage à Wavre	5,495	»	»
				Tamines à Gembloux	170	»	»
				La Louvière à Saint-Hubert, Manage à Piéton, etc. . . .	2,676	»	»
				Baume à Marchiennes, Piéton à Trazegnies, etc. . . .	6,370	1,139	»
				Écaussines à Erquelines, Piéton à Leval, etc.	3,870	»	»
					40,170	9,747	649
					50,566		

statistique de l'emploi des Billes en 1871.

		BILLES EN SERVICE AU 1 ^{er} JANVIER 1872.					Observations.
		CHÊNE.	SAPIN.	Autres ESSENCES.	MÉTAL.	TOTAL.	
Non préparées		429,041	9,249	1,015	»	459,505	
Préparées		»	»	9,405	»	9,405	
Préparées.	Boucherie	»	2,852	»	»	2,852	
	Bethell	50,899	255,515	»	»	284,412	
Système.	à plateaux	»	»	»	11	11	
	Barlow	»	»	»	78	78	
	Vautrin	»	»	»	6,572	6,572	
		459,940	265,014	10,420	6,661	742,035	

N° XII.

BILLES. — *Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1871.*

DÉSIGNATION.	BILLES					
	EN RÉSERVE au 1 ^{er} janvier 1871.	FOURNIES PENDANT L'ANNÉE.		EMPLOYÉES		RESTANT en DÉPÔT au 31 décembre 1871.
		Quantités.	Prix.	aux remplacements.	à l'établissement de voies d'élec- tricité et de doubles voies.	
Billes en chêne non préparées.....	15,654	23,714	Fr. c. 3.35	22,167	6,530	12,851
— — préparées	15,121	147,579	6.05	107,737	9,631	45,092
- en sapin préparées (procédé Bethell)...	14,963	7,240	5.78	11,675	3,453	7,093
TOTAUX.....	43,718	180,533		141,599	19,434	63,018
ENSEMBLE.....		224,031			161,033	

N° XIII.

*Situation du matériel des locomotives et des tenders, pendant
l'année 1871.*

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.			SITUATION AU 1 ^{er} JANV. 1874.				AUGMENTATION EN 1871.		TOTAL.	DIMINUTION EN 1871.	
			Quantités.		Quantités reprises à la Compagnie des Bassins Houillers.	TOTAL.	Quantités mises en service.	Transformations opérées.		Quantités démolies.	Transformations opérées.
			En bon état.	En réparation.							
Locomotives	à voyageurs.	à 1 paire de roues motrices.	40	15	»	25	»	»	25	»	(1) 10
		à 2 —	98	17	42	157	(2) 15	»	172	»	»
	à marchandises	à 2 paires de roues motrices.	»	»	6	6	»	»	6	»	»
		à 3 —	159	19	33	215	(3) 14	»	227	(8) 1	»
		à 4 —	»	»	16	16	»	»	16	»	»
	de gare		63	7	37	109	(4) 5	(7) 10	124	(9) 5	»
pour le service des plans inclinés.		1	»	»	1	(5) 5	»	6	»	»	
TOTAUX.			315	58	(a) 150	527	59	10	576	4	10
Tenders			259	23	111	393	(6) 10	»	403	(10) 15	»

Comparaison entre la situation au 1^{er} janvier 1871

ANCIEN RÉSEAU						
		ou 1 ^{er} janvier 1871.	ou 1 ^{er} janvier 1872.	DIFFÉRENCE		
				en plus.	en moins.	
Locomotives	à voyageurs.	à 1 paire de roues motrices.	25	15	»	10
		à 2 —	115	150	15	»
	à marchandises	à 2 paires de roues motrices.	»	»	»	»
		à 3 —	158	172	14	»
		à 4 —	»	»	»	»
	de gare		72	86	14	»
pour le service des plans inclinés		1	6	5	»	
TOTAUX			371	409	48	10
			Soit 38 en plus.			
Tenders		282	285	3	»	

RESTE AU 1 ^{er} JANVIER 1872.					QUANTITÉS en construction au 1 ^{er} JANV. 1872		Observations.
Ancien Réseau.		Lignes Reprises		TOTAL.	Renouvellement	Extension.	
Quantités.		Quantités.					
En bon état.	En réparation.	En bon état.	En réparation.				
15	2	•	•	15	•	•	(1) Transformées en machines de gare (nos 40, 109, 112, 193, 194, 195, 196, 198, 234 et 236. (Voir n° 7.) (2) { 4 — fournies par la Société de Hainc-Saint-Pierre (nos 12, 64, 116 et 264). 4 — par Carels (nos 100, 135, 139 et 147). 3 — par la Société J. Cockerill (nos 21, 38 et 66). 4 — par la Compagnie belge (nos 81, 398, 399 et 400). (3) { 9 — par la Société St-Leonard (nos 6, 23, 69, 88, 114, 203, 204, 592 et 593). 3 — par la Société Générale d'exploitation (nos 597, 598 et 599). 2 — par la Société J. Cockerill (nos 582 et 583). (4) Fournies par la Société de Couillet (nos 404, 578, 579, 580 et 581). (5) — — J. Cockerill (nos 3, 35, 55, 162 et 191). (6) — par Cahany (nos 15, 38, 54, 118, 132, 154, 165, 179, 212 et 213). (7) Proviennent de la transformation des locomotives renseignées sous le n° 1. (8) N° 530 (L.R.). (9) Nos 69 (A.R.) 451 et 556 (L.R.). (10) Nos 51, 60, 65, 81, 94, 243 et 247 (A.R.) 320, 323, 332, 334, 342, 346, 399 et 424 (L.R.). (a) Y compris 4 locomotives à voyageurs, à 2 paies } de la ligne de Manège à Wavre, dont de roues motrices. } l'administration dispose moyen- et 2 locomotives de gare, } nant un loyer annuel.
109	21	26	16	172	12	•	
•	•	4	2	6	•	•	
157	15	42	12	226	16	23	
•	•	15	1	16	•	•	
78	8	27	8	121	7	4	
6	•	•	•	6	•	•	
567	46	114	50	562	51	52	
273	10	86	17	388	13	51	

Ensemble 6

et celle au 1^{er} janvier 1872.

LIGNES REPRIS				ENSEMBLE			
au 1 ^{er} janvier 1871.	au 1 ^{er} janvier 1872.	DIFFÉRENCE		au 1 ^{er} janvier 1871.	au 1 ^{er} janvier 1872.	DIFFÉRENCE	
		en plus.	en moins.			en plus.	en moins.
•	•	•	•	23	13	•	10
42	42	•	•	137	172	13	•
6	6	•	•	6	6	•	•
35	34	•	1	213	226	15	•
16	16	•	•	16	16	•	•
37	35	•	2	109	121	12	•
•	•	•	•	1	6	5	•
156	153	•	3	327	362	45	10
Soit 3 en moins.				Soit 53 en plus.			
111	103	•	8	393	388	•	5

Désignation du matériel.				SITUATION AU 1 ^{er} JANVIER 1871.			Augmentation en 1871.		Diminution en 1871.		RESTE AU 1 ^{er} JANVIER 1872.				QUANTITÉS en construction ou 1 ^{er} JANV. 1872.		Observations.		
				Quantités.		TOTAL.	Quantités mises en service.	Transformations opérées.	TOTAL.	Quantités démolies.	Transformations opérées.	Ancien réseau.		Lignes reprises.		TOTAL.		Renouvellement.	Extension.
				En bon état.	En réparation.							Quantités.	En bon état.	En réparation.	Quantités.				
Service des voyageurs.	Diligences	236	54	29	519	"	"	319	(1) 5	(2) 2	200	85	18	11	314	"	"	(1) A.R.	(9) Étaient comprises précédemment dans les wagons à bagages (V. 13).
	Chars-à-banés.	274	37	37	548	"	"	548	(3) 11	"	231	69	25	12	557	"	"	(10) A.R. 30 fournies par la V ^e Ragheno, 15 par la Société d'exploitation et 1 par l'arsenal.	
	Wagons couverts.	386	93	116	797	(4) 28	"	823	(5) 20	"	357	157	80	31	805	8	"	(11) A.R. Provenant de la transformation de wagons fermés de 10 tonnes. (V. 21.)	
	Voitures mixtes	67	6	21	94	(6) 15	"	109	(7) 1	"	74	13	14	7	108	"	"	(12) 15 A.R. et 5 L.R.	
	— pour malades	"	"	"	"	(8) 2	"	2	"	"	2	"	"	"	2	"	"	(13) 2 voitures funéraires comprises précédemment parmi les wagons à bagages. (V. 9.)	
	— funéraires	"	"	"	"	(9) 2	"	2	"	"	2	"	"	"	2	"	"	(14) A.R. Fournies par la V ^e Ragheno.	
	Wagons à bagages	471	84	116	641	(10) 46	(11) 5	692	(12) 18	(13) 2	355	24	95	18	672	"	40	(15) 10 A.R. et 5 L.R.	
	TOTAUX.	1,654	246	(a) 319	2,199	89	9	2,207	85	4	1,581	348	252	79	2,240	8	40	(16) 25 A.R. et 1 de 6 tonnes L.R.	
Service des marchandises.	Wagons																	(17) A.R. Transformés en wagons à ballast. (V. 47.)	(29) L.R.
	pour équipages	39	1	50	110	"	"	110	(14) 5	"	50	7	50	"	107	"	"	(30) Dont 5 recensés en 1871.	(31) Dont 17 transformés en wagons à ballast. (V. 47.)
	pour chevaux (boxes)	72	15	5	88	"	"	88	(15) 11	"	71	4	2	"	77	"	"	et 40 — — pour le service spécial des charbonnages. (V. 40.)	(32) Transformés en wagons à ballast. (V. 47.)
	pour chevaux et bétail	102	4	"	106	"	"	106	6	"	93	5	"	"	100	"	"	(33) Dont 7 recensés en 1871.	(34) Dont 1,280 A.R. fournis :
	pour bétail	7	"	10	17	"	"	17	"	"	7	"	5	7	17	"	"	67 par Cabany. 121 par Durieux. 30 par Debecker.	
	à chaux de 6 tonnes	"	"	19	19	"	"	19	"	"	"	"	13	6	19	"	"	et 133 L.R. fournis neufs par la Compagnie des Bassins Houilliers (dont 33 à 4 portes).	144 — Nicaise et Co. 164 — Thevenet 30 — Malengreau.
	fermés	755	18	21	822	"	"	822	(16) 26	(17) 1	752	23	6	14	795	"	"	145 — Carels. 131 — Comp. belg. 41 — V ^e Ragheno.	
	de 4 à 7 tonnes	1,939	18	324	2,501	(18) 292	"	2,395	(20) 6	(21) 5	2,069	37	(22) 440	(23) 16	2,382	"	10	51 — Brison. 115 — Rollin et Co. 50 — Noulet et Co.	
	de 4 à 7 tonnes	"	"	128	128	"	"	128	8	"	"	"	96	14	110	"	"	84 — Soc. de Haine-Saint-Pierre. 100 — Germain. 7 — Wery.	
	de 5 à 7 1/2 tonnes	64	5	"	69	"	"	69	(24) 17	"	43	2	"	"	47	"	"	et 919 L.R. fournis neufs par la Compagnie des Bassins Houilliers.	(35) Provenant de wagons de 15 tonnes transformés. (V. 39)
	plats	1,035	11	166	1,212	(25) 189	"	1,401	(27) 9	(28) 5	1,074	65	222	28	1,589	229	(29) 15	(36) 25 A.R. et 2 L.R.	(37) L.R. Transformés en wagons à ballast. (V. 47.)
	de 10 à 15 tonnes (8 roues)	29	"	"	29	"	"	29	2	"	26	1	"	"	27	"	"	(38) Dont 26 L.R.	(39) Transformés en wagons de 10 tonnes. (V. 35)
	de 20 tonnes (8 roues)	164	5	"	167	"	"	167	"	"	163	1	"	"	167	"	"	(40) Provenant de la transformation de wagons à charbon de 4 à 8 tonnes. (V. 31.)	(41) Construit à l'arsenal.
	de 4 à 8 tonnes	"	"	1,182	1,182	"	"	1,182	33	"	"	"	933	117	1,072	"	"		
	de 5 à 7 1/2 tonnes	731	40	"	761	"	"	761	15	"	680	50	"	"	710	"	"		
	à charbon	3,512	16	4,660	10,188	(32) 2,199	(33) 16	12,403	(34) 47	(35) 8	6,645	184	5,296	233	12,548	390	(36) 548		
	de 10 tonnes	89	"	"	89	"	"	89	(37) 16	"	71	2	"	"	73	"	"		
de 15 tonnes	"	"	"	"	(40) 40	"	40	"	"	"	"	40	"	40	"	"			
pour le service spécial des charbonnages	"	"	"	"	(41) 1	"	1	"	"	1	"	"	"	1	"	"			
pour le transport de taques en fonte	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
TOTAUX.	10,626	99	(b) 6,363	17,288	2,681	56	20,025	186	188	11,781	532	7,125	453	19,681	619	573			
Services divers.	Voitures-postes	42	5	"	45	(42) 2	"	47	2	"	57	8	"	"	45	"	"	(42) Fournies par la Société Générale d'exploitation.	
	— cellulaires	9	"	"	9	"	"	9	1	"	8	"	"	"	8	"	"	(43) A.R. Fourni par l'arsenal.	
	de secours pour les remises.	32	"	"	52	"	"	52	"	"	32	"	"	"	52	"	"	(44) 2 A.R. et 6 L.R.	
	à freins pour les plans inclinés.	22	"	"	22	"	"	22	"	"	20	2	"	"	22	"	10	(45) L.R.	
	à coke de 5 tonnes	1	"	"	1	"	"	1	"	"	1	"	"	"	1	"	"	(46) A.R. Fourni par l'arsenal.	
	— de 10 tonnes	85	2	204	289	(43) 1	"	290	(44) 8	"	77	7	190	8	282	"	"	(47) Dont 62 A.R. provenant de la transformation de : 3 wagons pour équipages. (V. 14.)	et 35 L.R. provenant de la transformation de :
	pour l'entretien de la route. { grands	51	1	52	64	"	"	64	(45) 1	"	51	1	51	"	63	"	"	10 wagons plats de 4 à 7 tonnes. (V. 24.)	17 — à charbon de 4 à 8 tonnes. (V. 31.)
	petits	242	"	76	518	(46) 1	"	519	"	"	243	"	76	"	519	"	"	8 — — de 10 tonnes. (V. 37.)	
	pour le service des ateliers	5	"	"	5	"	"	5	1	"	4	"	"	"	4	"	"	(48) 23 A.R. et 3 L.R.	
	pour le transport du ballast (5 à 7 1/2 tonnes)	292	5	12	269	(47) 97	"	566	(48) 29	"	279	14	44	"	537	"	"	(49) Fournis par l'arsenal.	
	pour le transport des plaques tournantes	5	"	"	5	"	"	5	"	"	5	"	"	"	5	"	"	Y compris :	
	spéciaux pour le transport des combustibles.	"	"	"	"	(49) 9	"	9	"	"	9	"	"	"	9	"	21	(a) Service des voyageurs	de la ligne de Manage à Wavre, dont l'administration dispose moyennant un loyer annuel.
	clapets	"	"	52	52	"	"	52	5	"	"	"	26	1	27	"	"	(b) Service des marchandises	
	trémies	"	"	56	56	"	"	56	4	"	"	"	51	1	52	"	"	(c) Services divers	
	bâches à cou	"	"	4	4	"	"	4	"	"	"	"	4	"	4	"	"	11 voitures mixtes.	
	à pivot	"	"	4	4	"	"	4	"	"	"	"	4	"	4	"	"	6 wagons couverts	
	Camions-tapissières	39	"	"	59	"	"	59	"	"	35	4	"	"	59	"	"	6 — à bagages.	
TOTAUX.	761	11	(c) 400	1,172	13	97	1,282	31	"	779	56	406	10	1,231	"	31	10 — fermés de 5 tonnes		
TOTAUX GÉNÉRAUX	15,021	356	7,282	20,659	2,785	162	23,604	290	162	14,111	756	7,761	544	23,152	627	644	19 — pour bétail.		
	13,577				2,945			452		14,847		8,505		1,271			30 — à chaux		
																	10 — à pivot.		
																	12 — à coke.		
																	Ensemble		

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.		ANCIEN RÉSEAU.				LIGNES REPRISES.				ENSEMBLE.			
		Au 1 ^{er} janvier 1871.	Au 1 ^{er} janvier 1872.	DIFFÉRENCE		Au 1 ^{er} janvier 1871.	Au 1 ^{er} janvier 1872.	DIFFÉRENCE		Au 1 ^{er} janvier 1871.	Au 1 ^{er} janvier 1872.	DIFFÉRENCE	
				en plus.	en moins.			en plus.	en moins.			en plus.	en moins.
Service des voyageurs.	Diligences	290	285	5		29	29			519	514	5	
	Chars-à-ban.	511	500	11		37	37			548	537	11	
	Wagons couverts.	681	694	13		116	111	5		797	805	8	
	Voitures mixtes	75	87	14		21	21			94	108	14	
	— pour malades		2	2							2	2	
	— funéraires		2	2							2	2	
	Wagons à bagages	523	539	34		116	113	3		641	672	51	
TOTALS.		1,880	1,929	65 16 49 en plus.		519	511	8 en moins.		2,199	2,240	87 16 41 en plus.	
Service des marchandises.	pour équipages.	60	57	3		50	50			110	107	3	
	pour chevaux (boxes).	85	75	10		5	2	3		88	77	11	
	pour chevaux et bétail	406	400	6						406	400	6	
	pour bétail	7	7			10	10			17	17		
	à chaux de 6 tonnes					19	19			19	19		
	formés { de 5 à 7½ tonnes	801	775	26		21	20	1		822	795	27	
	{ de 10 tonnes	1,977	2,126	149		524	456	152		2,501	2,582	281	
	de 4 à 7 tonnes					128	110	18		128	110	18	
	de 5 à 7½ tonnes	69	47	22						69	47	22	
	plats { de 10 tonnes	1,046	1,159	93		166	250	84		1,212	1,389	177	
	{ de 10 à 15 tonnes (8 roues).	29	27	2						29	27	2	
	{ de 20 tonnes (8 roues).	167	167							167	167		
	{ de 4 à 8 tonnes					1,182	1,072	110		1,182	1,072	110	
	à charbon { de 5 à 7½ tonnes	761	710	51						761	710	51	
	{ de 10 tonnes	5,328	6,799	1,271		4,660	5,349	889		10,188	12,548	2,160	
	{ de 15 tonnes	89	75	16						89	75	16	
	pour le service spécial des charbonnages					40	40				40	40	
pour le transport de taques en fonte		1	1							1	1		
TOTALS.		10,725	12,103	1,314 156 1,578 en plus.		6,565	7,578	1,145 150 1,015 en plus.		17,288	19,681	2,639 266 2,595 en plus.	
Services divers.	Voitures-postes	45	45							45	45		
	— cellulaires.	9	8	1						9	8	1	
	de secours pour les remises.	52	52							52	52		
	à freins pour les plans inclinés.	22	22							22	22		
	à coke de 5 tonnes	1	1							1	1		
	— de 10 tonnes	85	84	1		204	198	6		289	282	7	
	pour l'entretien { grands	52	52			52	51	1		64	65	1	
	de la route. { petits	242	245	1		76	76			518	519	1	
	Wagons pour le service des ateliers	5	4	1						5	4	1	
	pour le transport du ballast (5 à 7½ tonnes).	237	295	56		12	44	32		269	537	68	
	pour le transport des plaques tournantes	5	5							5	5		
	spéciaux pour le transport des combustibles.		9	9							9	9	
	clapets					52	27	25		32	27	5	
	trémies					56	52	4		56	52	4	
	bâches à eau					4	4			4	4		
	à pivot					4	4			4	4		
	Camions-tapissières.	59	59							59	59		
TOTALS.		772	815	46 5 43 en plus.		400	416	52 16 16 en plus.		1,172	1,251	78 19 59 en plus.	
TOTALS GÉNÉRAUX		15,577	14,847	1,623 133 1,470 en plus.		7,282	8,505	1,177 154 1,025 en plus.		20,659	23,132	2,794 501 2,495 en plus.	

N° XV.

Parcours kilométrique des locomotives en 1871.

MOIS.	LOCOMOTIVES REMORQUANT DES TRAINS				LOCOMOTIVES ne remorquant aucune charge.	LOCOMOTIVES EN MANŒUVRES		TOTAL.
	express.	ordinaires et spéciaux de voyageurs.	de marchandises.	ENSEMBLE.		avec trains.	Service de la réserve.	
	Loc. kilom.	Loc. kilom.	Loc. kilom.	Loc. kilom.	Loc. kilom.	Loc. kilom.	Loc. kilom.	Loc. kilom.
Janvier . .	89,031	466,122	496,183	1,031,336	23,132	79,459	233,714	1,387,641
Février . .	77,026	447,248	488,139	1,012,413	21,635	73,740	215,598	1,323,386
Mars . . .	88,491	499,093	561,037	1,148,641	50,703	84,602	241,350	1,503,496
Avril . . .	88,024	478,739	519,215	1,085,996	27,232	80,870	243,306	1,437,404
Mai	98,934	488,380	533,663	1,142,997	32,793	88,067	244,273	1,508,150
Juin	112,133	473,287	541,806	1,127,248	31,349	88,374	251,172	1,478,545
Juillet . .	127,429	498,402	537,766	1,183,597	34,603	93,470	236,904	1,548,576
Août	140,603	500,701	576,948	1,218,254	37,749	110,113	234,917	1,601,033
Septembre.	130,431	474,487	573,934	1,198,872	37,984	104,129	230,271	1,571,236
Octobre . .	143,214	482,576	603,960	1,229,750	47,979	116,792	244,817	1,639,338
Novembre .	143,648	470,912	608,597	1,223,157	40,800	117,624	264,037	1,645,638
Décembre .	127,360	492,787	606,653	1,226,800	39,724	117,609	295,312	1,679,445
TOTAUX . .	1,386,408	5,772,754	6,689,919	13,849,081	403,883	1,133,031	2,013,891	18,323,888

N° XVI. — Tableau du parcours kilométrique

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	TRAINS DE VOYAGEURS.											
	EXPRESS.			ORDINAIRES.			SPÉCIAUX.			TOTAUX.		
	Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houilliers.	ENSEMBLE.	Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houilliers.	ENSEMBLE.	Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houilliers.	ENSEMBLE.	Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houilliers.	ENSEMBLE.
Diligences	3,582,252	»	3,582,252	6,481,676	1,444,228	7,925,904	73,603	2,160	75,763	10,137,531	1,446,388	11,583,919
Voitures mixtes.	462,261	»	462,261	3,219,482	93,774	3,313,256	9,535	599	10,134	3,691,278	94,373	3,785,651
Chars-à-bancs.	2,130,050	»	2,130,050	6,552,694	1,566,228	8,118,922	86,022	3,520	89,542	8,768,772	1,569,748	10,338,520
Voitures de 3 ^e classe.	2,724,895	»	2,724,895	17,797,872	4,383,592	22,181,464	294,484	12,618	307,102	20,817,251	4,396,210	25,213,461
Voitures-postes.	682,716	»	682,716	473,691	»	473,691	3,421	»	3,421	1,159,828	»	1,159,828
Id. cellulaires.	685	»	685	103,651	1,002	104,653	1,166	»	1,166	105,502	1,002	106,504
Boxes.	2,744	»	2,744	121,480	4,700	126,240	10,004	414	10,418	134,238	5,174	139,402
Wagons à bagages.	1,816,499	»	1,816,499	6,575,885	2,817,459	9,393,344	74,678	3,825	78,503	8,467,062	2,821,284	11,288,346
Id. fermés. Chargés.	1,451,616	»	1,451,616	1,014,026	21,737	1,035,763	7,051	256	7,907	2,473,293	21,993	2,495,286
Id. Id. Vides. .	18,777	»	18,777	24,129	1,262	25,391	763	»	763	43,669	1,262	44,931
Tracks. Chargés.	2,622	»	2,622	11,471	293	11,764	715	24	739	14,808	317	15,125
Id. Vides. .	»	»	»	1,995	117	2,112	183	»	183	2,178	117	2,295
Wagons à houssettes. . . Chargés.	24	»	24	10,702	30,038	40,740	705	26	731	11,431	30,064	41,495
Id. . . . Vides. .	»	»	»	3,255	1,279	4,534	516	»	516	3,771	1,279	5,050
Wagons plats à 4 roues. . Chargés.	125	»	125	594	456	1,050	2,060	»	2,060	2,779	456	3,235
Id. . . Vides. .	»	»	»	376	464	860	54	»	54	430	464	914
Wagons plats à 8 roues. . Chargés.	»	»	»	17,617	158	17,773	158	»	158	17,775	158	17,931
Id. . . Vides. .	»	»	»	732	96	828	»	»	»	732	96	828
Wagons traineaux.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Trains de l'État. { Véhicules de l'État. . . .	12,875,272	»	12,875,272	42,411,328	10,366,961	52,778,289	565,718	23,442	589,160	55,852,818	10,390,403	66,242,721
Id. étrangers. . . .	1,163,253	»	1,163,253	589,084	8,299	595,383	53,178	»	53,178	1,805,515	8,299	1,811,814
Trains étrangers circulant sur les lignes de l'État. — Véhicules étrangers.	110,586	»	110,586	536,990	»	536,990	49	»	49	647,625	»	647,625

du matériel des transports, pendant l'année 1871.

TRAINS DE MARCHANDISES.									TOTAUX GÉNÉRAUX.			Observations.
ORDINAIRES.			SPÉCIAUX.			TOTAUX.						
Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houil- liers.	ENSEMBLE.	Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houil- liers.	ENSEMBLE.	Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houil- liers.	ENSEMBLE.	Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houil- liers.	ENSEMBLE.	
288,625	38,314	326,970	8,713	"	8,713	297,339	38,314	335,683	10,434,870	1,484,732	11,919,602	(a) Dans le nombre total 191,955,314, sont comprises 1,217,642 voitures-kilomètres provenant du transport par câble sur les plans inclinés de Liège.
54,265	97,262	151,527	4,734	202	4,936	58,998	97,464	156,463	3,750,277	191,837	3,942,114	
284,785	65,829	350,614	12,630	"	12,630	297,415	65,829	363,244	9,066,187	1,635,577	10,701,764	
863,092	321,415	1,184,507	51,433	202	51,635	914,525	321,617	1,236,142	21,731,776	4,717,827	26,449,603	
3,859	119	3,978	37	"	37	3,896	119	4,015	1,163,724	119	1,163,843	
5,451	758	6,209	908	"	968	6,419	758	7,177	111,921	1,760	113,681	
316,365	10,556	326,921	21,024	"	21,024	337,389	10,556	347,945	471,617	15,730	487,347	
10,818,548	2,071,078	12,889,626	665,055	59,432	724,487	11,483,603	2,130,510	13,614,113	19,950,685	4,951,794	24,902,459	
20,950,830	1,197,055	22,147,885	336,819	847	337,666	21,287,619	1,197,902	22,485,551	23,766,942	1,219,895	24,986,837	
2,144,574	155,133	2,299,707	70,820	155	70,975	2,215,394	155,288	2,370,682	2,259,063	158,550	2,415,613	
293,019	11,789	304,808	6,839	23	6,862	299,858	11,812	311,670	314,666	12,129	326,795	
107,188	9,265	116,453	7,305	454	7,819	114,553	9,719	124,272	116,731	9,836	126,567	
44,297,449	6,621,962	50,919,411	2,805,022	195,541	3,000,563	47,012,471	6,817,503	53,829,974	47,023,902	6,847,567	53,871,469	
18,613,400	4,238,219	22,851,619	1,664,150	134,091	1,798,250	20,277,659	4,372,310	24,649,869	20,281,330	4,374,589	24,655,919	
3,020,731	253,679	3,274,410	90,236	3,400	93,636	3,110,967	257,079	3,368,046	3,113,746	257,535	3,371,281	
1,064,050	208,775	1,272,825	42,663	4,552	47,215	1,106,713	213,327	1,320,040	1,107,143	213,811	1,320,954	
415,710	22,636	438,355	13,596	141	13,737	459,315	22,777	482,092	477,090	22,933	500,023	
241,435	18,959	260,394	5,946	33	5,979	247,381	18,992	266,373	248,113	19,088	267,201	
439,242	"	439,242	"	"	"	439,242	"	439,242	439,242	"	439,242	
104,162,628	15,342,833	119,505,461	5,608,059	399,073	6,207,132	109,970,687	15,741,906	125,712,593	165,823,065	26,132,309	191,955,314	
30,483,225	1,859,468	32,352,693	1,017,986	28,724	1,046,710	31,501,211	1,898,192	33,399,403	33,306,726	1,804,491	35,211,217	
15,581	"	15,581	"	"	"	15,581	"	15,581	663,206	"	663,206	

N^o XVII. — *Tableau du parcours kilométrique*

[illegible]

des trains, pendant l'année 1871.

TRAINS DE MARCHANDISES.									TOTAUX GÉNÉRAUX.			Observations.
ORDINAIRES.			SPÉCIAUX.			TOTAUX GÉNÉRAUX.						
Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houil- lers.	TOTAL.	Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houil- lers.	TOTAL.	Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houil- lers.	ENSEMBLE.	Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houil- lers.	ENSEMBLE.	
5,197,152	1,058,435	6,255,587	323,266	34,182	357,448	5,520,418	1,092,617	6,613,035	11,031,782	2,514,045	13,545,827	
7,181	"	7,181	"	"	"	7,181	"	7,181	89,617	"	89,617	
94,182		94,182	"	"	"	"	"	"	94,182	"	94,182	

N° XVIII. — *État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement*

(Services intérieur, mixtes

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYA								
	MUNIS DE COUPONS SIMPLES.								
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.		
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Enfants.	Militaires.	Sociétaires.
JANVIER	26,838	22,317	53,883	58,361	119,034	861,961	9,267	20,092	40,306
FÉVRIER	23,137	24,037	52,821	48,168	113,590	820,243	7,216	19,308	32,219
MARS	33,521	34,076	64,723	53,183	142,631	971,190	11,096	23,301	31,369
AVRIL	33,633	33,209	66,434	53,290	163,396	1,021,816	13,201	3,899	33,820
MAI	40,703	41,323	72,081	68,683	188,874	1,137,553	17,679	10,476	49,839
JUIN	41,198	33,583	64,095	53,903	163,700	1,018,602	13,516	13,703	44,976
JUILLET	52,494	43,768	79,704	66,604	201,437	1,164,977	20,834	11,606	63,003
AOUT	70,043	37,449	93,840	69,929	227,933	1,176,171	24,418	3,764	37,233
SEPTEMBRE	36,737	30,347	89,783	62,492	222,939	1,243,260	23,802	3,610	90,117
OCTOBRE	41,884	39,390	77,780	58,518	184,349	1,147,696	16,813	6,023	121,119
NOVEMBRE	20,683	13,412	52,983	23,314	66,618	337,797	3,241	1,974	120
DÉCEMBRE	18,333	12,661	27,990	26,341	39,406	501,334	3,033	2,337	926
TOTAUX	461,294	411,772	776,122	648,818	1,837,929	11,607,743	176,923	122,497	367,269

des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1871.

et internationaux)

GEURS								BAGAGES		Observations.
MUNIS DE COUPONS D'ALLER ET RETOUR.							TOTAL GÉNÉRAL.	Au MINIMUM.	Au POIDS TAXÉ	
TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.		—	—	
1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.			PAR COLIS.	QUINTAUX.	
							1,213,239	6,344	7,021	
							1,142,939	7,080	6,940	
							1,363,294	11,503	12,237	
							1,430,720	11,373	12,130	
							1,627,218	11,537	14,337	
							1,437,079	14,810	14,636	
							1,706,427	14,561	18,823	
							1,780,786	16,991	24,873	
							1,830,067	16,884	19,322	
							1,603,579	14,183	14,001	
3,620	6,191	15,737	13,263	37,734	281,321	64,637	1,130,701	9,652	9,036	
3,781	4,868	17,174	13,332	33,904	289,631	34,379	1,036,114	8,174	7,436	
11,401	11,039	32,911	28,817	71,638	370,972	99,036	17,436,203	142,893	161,974	

N° XIX. — *État récapitulatif, PAR MOIS, de la recette*

(Services intérieur,

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYA								
	MUNIS DE COUPONS SIMPLES.								
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.		
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Enfants.	Militaires.	Sociétaires
JANVIER.....	178,841 83	84,607 33	84,447 93	143,742 78	150,638 15	638,167 69	6,565 30	24,959 40	9,154 40
FÉVRIER.. .. .	148,469 26	87,677 63	84,895 04	122,038 70	153,897 44	591,609 07	5,842 10	24,181 75	9,089 05
MARS.....	201,548 46	120,114 86	104,789 01	133,503 12	198,768 77	739,522 »	8,821 62	29,593 28	5,773 11
AVRIL.	219,980 08	133,180 79	106,742 35	136,231 67	232,514 29	779,096 41	12,180 88	4,020 85	7,028 05
MAI.....	292,655 13	161,671 84	119,284 58	169,747 40	259,265 66	877,081 40	12,821 87	12,911 66	17,010 45
JUIN.....	284,234 71	141,041 60	104,008 37	132,395 63	222,565 93	779,072 25	12,021 65	21,809 36	35,258 24
JUILLET.....	372,727 68	168,585 74	130,927 14	156,268 91	270,311 29	870,370 14	16,354 75	16,766 95	25,672 77
AOUT.....	489,417 43	221,756 99	160,440 42	170,316 58	317,438 47	898,811 88	22,367 99	5,036 10	27,481 63
SEPTEMBRE.....	386,450 99	193,329 14	149,467 06	152,028 63	316,992 72	962,489 24	24,506 81	4,560 25	30,517 60
OCTOBRE.....	259,828 08	141,205 47	125,111 06	139,476 67	253,500,79	870,274 72	13,446 04	8,329 »	23,470 20
NOVEMBRE.....	124,766 09	69,633 61	60,747 60	68,472 46	99,510 55	412,314 06	3,604 62	1,876 10	139 80
DÉCEMBRE.....	120,714 94	62,374 23	51,596 97	73,362 64	86,817 82	385,443 32	3,349 88	1,993 15	21,770 20
TOTAUX.....	3,089,654 68	1,609,179 23	1,782,458 43	1,597,595 21	2,562,221 88	8,804,342 21	141,973 52	156,037 85	213,867 72

des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1871.

mixtes et internationaux.)

GEURS								BAGAGES			Observations.
MUNIS DE COUPONS D'ALLER ET RETOUR.							TOTAL GÉNÉRAL.	Au MINIMUM.	Au POIDS.	TOTAL.	
TRAINS EXPRESS			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.					
1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.						
"	"	"	"	"	"	"	1,321,124 81	3,078 83	44,286 93	47,365 76	
"	"	"	"	"	"	"	1,228,710 94	3,461 03	38,936 32	42,397 35	
"	"	"	"	"	"	"	1,551,436 23	5,708 74	61,010 88	66,749 62	
"	"	"	"	"	"	"	1,031,575 40	5,888 53	64,302 46	70,199 59	
"	"	"	"	"	"	"	1,922,419 99	5,600 11	84,789 04	90,400 05	
"	"	"	"	"	"	"	1,732,407 75	7,505 45	80,779 30	88,275 75	
"	"	"	"	"	"	"	2,027,985 37	7,378 08	101,781 51	112,159 50	
"	"	"	"	"	"	"	2,313,057 51	8,780 13	143,654 03	152,434 16	
"	"	"	"	"	"	"	2,220,432 04	8,832 37	178,732 43	127,564 80	
"	"	"	"	"	"	"	1,840,642 03	7,194 85	73,357 31	80,552 16	
39,064 81	23,247 53	42,755 77	46,105 08	70,460 79	270,138 17	40,191 75	1,388,048 81	5,030 81	41,318 36	46,379 17	
40,878 36	21,311 20	36,677 87	53,770 70	57,052 06	257,563 04	15,830 96	1,290,307 43	4,236 86	35,482 08	39,739 54	
79,943 17	49,558 82	79,433 64	99,875 78	127,532 85	527,701 21	55,822 71	20,468,188 91	72,715 79	891,493 15	964,208 94	

N° XX. — *État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement général des transports*

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.									TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.			
	EXPRESS. SERVICES INTÉRIEUR ET MIXTES.					PETITS PAQUETS. SERVICES MIXTES ET INTERNATIONAUX.				SERVICES INTÉRIEUR, MIXTES ET INTERNATIONAUX.			
	Nombre de colls. Taxés au minimum.			Colls. Taxés au poids.		Nombre de colls. Taxés au minimum.			au poids.	Nombre de colls. Taxés au minimum.			au poids.
	de 5 kil. et moins.	de 6 à 10 kil.	de 11 kil. et plus.	Nombre	Poids.	de 2 kil. et moins.	de 3 à 5 kil.	de 6 à 10 kil.		de 5 kil. et moins.	de 6 à 10 kil.	de 11 kil. et plus.	
JANVIER	49,228	4,215	2,150	5,785	274,880	8,959	5,614	5,066	225,876	54,517	22,983	54,413	15,374,830
FÉVRIER	16,256	3,986	1,757	5,181	249,600	8,453	5,486	5,229	366,297	52,206	25,420	60,415	16,220,720
MARS	21,452	5,398	4,972	5,745	291,610	9,634	6,339	6,606	443,753	76,314	33,230	79,787	17,232,060
AVRIL	21,454	5,371	2,490	6,030	257,360	9,517	5,797	6,023	319,222	74,556	32,503	79,286	13,278,793
MAI	24,688	5,481	2,885	5,717	361,930	11,651	6,499	6,908	169,639	78,636	33,805	79,598	13,741,435
JUIN	24,059	5,512	2,806	6,491	289,160	15,771	7,799	9,031	369,536	72,422	30,509	72,585	12,384,920
JUILLET	21,796	5,850	3,061	7,460	325,250	12,906	7,112	6,776	313,132	64,945	29,851	80,230	14,334,480
AOUT	22,412	6,084	3,125	8,665	359,740	14,639	9,691	8,338	265,555	65,013	31,182	76,067	14,004,625
SEPTEMBRE	21,886	6,309	3,046	8,122	324,800	12,756	6,618	6,779	330,918	62,342	31,552	76,260	13,226,905
OCTOBRE	24,188	6,288	3,209	5,809	298,620	16,459	8,794	9,382	204,923	84,130	37,795	85,613	15,831,360
NOVEMBRE	23,301	6,351	3,099	5,030	363,960	14,072	8,089	7,765	163,834	74,131	33,288	75,323	13,572,173
DÉCEMBRE	24,964	6,377	2,816	6,746	294,740	19,047	12,166	12,785	248,265	66,667	30,701	63,880	14,162,170
TOTAUX	267,381	67,222	35,196	76,750	3,693,680	153,856	90,034	90,691	3,120,950	822,819	372,822	883,132	173,364,475

merchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1871.

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
MINIMUM PAR EXPÉDITOR.	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	TARIFS	PRIX	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPE AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOYAGE.	GRANDE VITESSE, PAR VOYAGE.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITOR.			TOTAL.
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	SPÉCIAUX.	RÉDUIT.							1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	
Expédit.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonn.	Tonn.	Tonneaux.					CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	
9,793	53,835	64,780	57,580	376,081	108,926	18,626	17,322	697,150	22,647	87,986	34	208	236	292	4,462	2,188
14,764	54,332	64,456	66,418	333,814	98,070	9,044	14,915	628,046	21,232	82,652	26	258	245	305	4,706	2,514
12,419	55,504	87,534	84,847	382,277	155,841	15,134	5,670	787,804	24,140	67,340	32	267	384	380	2,298	3,329
11,380	44,577	74,936	80,610	341,274	129,223	7,840	3,280	681,740	23,378	49,475	43	200	307	347	4,608	2,462
14,654	48,809	74,952	89,808	429,782	138,537	7,629	4,715	814,252	22,554	54,026	46	268	376	354	2,396	3,394
12,036	52,060	71,949	100,447	457,466	239,043	11,579	4,525	936,769	23,231	77,994	51	241	371	395	2,177	3,184
13,123	52,585	70,211	107,452	451,403	309,069	10,935	6,305	1,007,960	25,723	56,956	48	249	333	309	4,936	2,847
14,619	54,916	76,660	109,601	470,039	321,694	7,469	6,985	1,047,364	25,813	64,276	53	202	380	374	2,719	3,672
12,464	51,293	68,590	95,185	430,918	254,975	15,731	8,660	925,352	29,769	83,496	51	215	334	276	2,461	3,286
15,921	57,806	82,468	107,960	510,593	537,447	13,662	26,833	1,346,469	29,724	99,938	64	229	346	310	2,828	3,713
14,694	66,408	82,901	109,658	501,047	301,099	9,670	55,084	1,125,567	24,955	103,362	37	184	299	342	2,560	3,385
14,078	64,413	78,829	80,472	386,437	272,888	7,890	69,282	960,211	24,703	144,050	37	129	254	277	4,832	2,492
154,946	663,238	898,266	1,094,038	5,060,831	2,887,532	135,203	223,576	10,958,684	297,866	970,968	524	2,650	3,865	3,948	26,003	36,466

N° XXII.

*État des recettes figurant comme produits extraordinaires dans les
comptes de l'exercice 1871.*

DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.		Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et de dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations.	Usage des voies, stations, quais et terrains.	Parcours des wagons sur les embranchem ^{ts} particuliers.	Quote-part des sociétés dans les salaires des garde-exce- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grues, engins, de chargement et de déchargement.
État.	Ancien réseau..	4,040 »	226,285 49	17,030 90	2,470 72	108,778 52	»	»	48,913 89	17,517 99
	Lignes reprises.	»	24,089 10	199 45	441 56	65,226 81	»	»	»	287 13
TOTAL.		4,040 »	250,374 59	18,130 35	8,912 28	174,002 33	»	»	48,913 89	17,603 12
Compagnie du Nord.	Franco-belge. .	»	»	»	26,934 »	»	»	»	»	»
	Mons à Quévy.	»	»	»	15,434 46	»	»	15,519 02	»	»
	Nord-belge . .	»	»	»	108,991 79	»	»	27,783 65	»	»
	Lierre à Turnhout . .	»	»	»	»	»	»	4,346 28	»	»
	Gand à Bruges p ^r Ecclloo	»	»	»	4,300 »	»	»	7,260 58	»	»
	État Néerlandais . . .	»	»	»	1,200 »	»	»	13,480 73	»	»
	Est-Français.	»	»	»	»	»	»	6,598 97	»	»
	Grand Central belge. .	»	»	»	61,874 37	»	»	301,836 47	»	»
	Grand Luxembourg. .	»	»	»	12,409 44	»	2,000 »	222,564 23	»	»
	South Eastern Railway.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Société générale d'ex- ploitation.	»	»	»	14,072 90	»	»	149,637 04	»	»
	Malines à Terneuzen .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Agence Continentale et Anglaise.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX.		4,040 »	250,374 59	18,130 35	254,149 24	174,002 33	2,000 »	748,996 97	48,913 89	17,603 12
TOTAUX GÉNÉRAUX . .		4,040 »	250,374 59	18,130 35	254,149 24	174,002 33	2,000 »	748,996 97	48,913 89	17,603 12

Surtaxes non remboursées.	Avis d'arrivée remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Location et chômage des tapisseries.	Location des locomotives, tenders et matériel.	Éclairage et chauffage.	Amendes pour surcharges.	Conventions diverses.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
5,472 12	581 20	231 »	2,033 »	6,230 64	»	994 79	109,482 61	51,337 41	387,937 28	
883 43	»	»	96 73	7,293 33	»	331 37	13,189 38	2,000 43	114,039 38	
6,355 53	581 20	231 »	2,129 75	13,544 19	»	1,346 36	122,672 19	53,337 86	701,996 66	
Reliquat au profit de l'État du décompte du matériel.								3,243,686 29	3,243,686 29	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	26,934 »	
»	»	750 »	»	»	»	»	»	667 50	32,570 78	
»	»	2,190 »	»	»	»	»	»	1,220 33	140,183 97	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,346 28	
»	»	»	»	»	»	»	6,163 10	»	17,723 68	
»	»	584 »	»	»	»	»	»	»	13,034 75	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,598 97	
»	»	2,081 50	»	»	1,064 »	»	1,383 89	»	368,240 23	
»	»	1,541 83	»	»	»	»	2,822 43	»	241,157 67	
»	»	»	»	»	»	»	»	108 80	108 80	
»	»	1,540 »	»	»	47 53	»	22 500 »	4,291 16	188,808 63	
»	»	»	»	4,880 »	»	»	»	»	4,880 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	540 11	540 11	
6,355 53	581 20	5,418 55	2,129 75	18,424 19	1,111 33	1,346 36	133,343 53	3,293,852 03	4,994,594 80	
A déduire les paiements effectués à {								42,500 »	42,964 13	
Postes allemandes								464 13		
Reste									4,951,630 63	
Minimum de Braine-le-Comte à Gand							40,000 »	»	40,000 »	
6,355 53	581 20	5,418 55	2,129 75	18,424 19	1,111 33	1,346 36	133,343 53	3,242,887 90	4,991,630 63	

N° XXIII. — Tableau indiquant les transports effectués gratuite

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.		UNITÉS.	QUANTITÉS.	SOMMES DUES Aux PRIX DES TARIFS.	
				Fr.	C.
Transports effectués pour la poste.	Dépêches	Nombre . . .	586,468	231,880	80
	Bureaux ambulants	Voitures-lieues	224,856	357,284	»
Transports militaires.	Hommes	Nombre . . .	114,098	206,146	50
	Bagages	Kilogrammes.	2,145,990	17,679	88
	Chevaux	Expéditions .	498	15,653	56
	Besiaux	Id. . . .	510	7,641	06
Transports divers . .	Détenus	Nombre . . .	10,744	79,999	92
	Douaniers	Id. . . .	17,782	19,799	65
	Grains et fourrages pour l'armée, grains et farines pour la boulangerie militaire et les maisons de détention de Bruxelles et de Vilvoorde	Kilogrammes.	5,248,405	22,554	64
	Objets pour le chemin de fer	Id. . . .	244,687,689	691,517	82
	Id. pour expositions	Id. . . .	151,420	1,658	50
	Id. en service	Id. . . .	97,750	518	24
	Id. pour les départements ministériels	Id. . . .	12,794,501	149,875	58
	Charbon pour la marine de l'État	Id. . . .	14,529,550	69,089	90
Transports pour compte d'administrations publiques				1,849,061	65
Transports divers . .	d'émigrants	Nombre . . .	7,565	11,558	97
	de bagages d'émigrants	Kilogrammes.	59,580	579	62
	de sociétaires	Nombre . . .	58,926	114,170	25
	d'électeurs	Id. . . .	562	475	70
	de chevaux de courses	Expéditions .	452	12,286	02
Transports divers				159,070	54
Transports pour compte d'administrations publiques				1,849,061	65
Transports divers				159,070	54
TOTAUX				1,988,132	19

ment ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1871.

SOMMES PAYÉES.	MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.	QUOTITÉ DE LA REMISE.	DISPOSITIONS LÉGALES EN VERTU DESQUELLES LE GOUVERNEMENT A ACCORDÉ LES RÉDUCTIONS.	Observations.
Fr. C.	Fr. C.			
"	251,880 80	Gratuité.	Service de l'administration.	
"	337,284 "	Id.	Id.	
132,648 11	53,498 59	Réduction de 25 p. o/o pen- dant les 10 premiers mois, et de 50 p. o/o en novembre et décembre. Remise de 50 p. o/o	Art. 3 de l'arrêté ministériel du 20 mars 1866.	
8,839 94	8,839 94		" 9 de la loi du 12 avril 1831.	
6,817 68	6,817 68	Id. 50 id.	" 1 id. 1853.	
3,820 53	3,820 53	Id. 50 id.	" 1 id. 1833.	
59,999 96	59,999 96	Id. 50 id.	" 9 id. 1831.	
"	17,799 63	Gratuité.	" 7 id. 1831.	
11,267 32	11,267 32	Remise de 50 p. o/o	" 1 id. 1833.	
"	691,317 82	Gratuité.	Service de l'administration.	
829 15	829 15	Remise de 50 p. o/o	Art. 1 de la loi du 12 avril 1833.	
"	518 24	Gratuité.	" 7 id. 1831.	
74,937 79	74,937 79	Remise de 50 p. o/o	" 1 id. 1833.	
34,544 93	34,544 93	Id. 50 id.	Décision ministérielle du 23 mai 1863. Loi du 12 avril 1833.	
333,703 43	1,515,356 22			
8,640 23	2,918 74	Remise de 25 et 50 o/o	Art. 3 de l'arrêté ministériel du 20 mars 1866.	
"	579 62	Gratuité.	" 10 de la loi du 10 avril 1831	
84,435 87	29,684 56	Réduction de 25 p. o/o pen- dant les 10 premiers mois, et de 50 p. o/o en novembre et décembre. Remise de 50 p. o/o	" 3 de l'arrêté ministériel du 20 mars 1866.	
237 85	257 85		" 3 id. id.	
6,143 01	6,143 01	Id. 50 id.	Lois des 12 avril 1833 et 12 avril 1831.	
99,806 96	59,363 58			
RÉCAPITULATION.				
333,703 43	1,515,356 22			
99,806 96	59,363 58			
433,212 39	1,584,919 80			

N° XXIV.

*Barème des prix de transport des voyageurs.*Tarif du 1^{er} novembre 1871.

Distances en lieues.	BILLETS SIMPLES.						BILLETS D'ALLER ET RETOUR					
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.		
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
1	» 45	» 30	» 25	» 35	» 25	» 20	» 70	» 50	» 40	» 55	» 40	» 30
2	» 90	» 70	» 45	» 70	» 55	» 35	1 45	1 40	» 70	1 40	» 90	» 55
3	1 40	1 »	» 70	1 40	» 80	» 55	2 25	1 60	1 40	1 75	1 30	» 90
4	1 80	1 40	» 90	1 45	1 40	» 70	2 90	2 25	1 45	2 30	1 75	1 40
5	2 25	1 70	1 45	1 80	1 35	» 90	3 60	2 70	1 85	2 90	2 45	1 45
6	2 70	2 »	1 40	2 15	1 60	1 40	4 30	3 20	2 25	3 45	2 55	1 75
7	3 15	2 40	1 55	2 50	1 90	1 25	5 05	3 85	2 50	4 »	3 05	2 »
8	3 65	2 70	1 80	2 90	2 45	1 45	5 85	4 30	2 90	4 65	3 45	2 30
9	4 05	3 05	2 »	3 25	2 45	1 60	6 50	4 90	3 20	5 20	3 90	2 55
10	4 50	3 40	2 25	3 60	2 70	1 80	7 20	5 45	3 60	5 75	4 30	2 90
11	4 95	3 70	2 50	3 95	2 95	2 »	7 90	5 90	4 »	6 30	4 70	3 20
12	5 40	4 05	2 70	4 30	3 25	2 45	8 65	6 50	4 30	6 90	5 20	3 45
13	5 90	4 40	2 95	4 70	3 50	2 35	9 45	7 05	4 70	7 50	5 60	3 75
14	6 30	4 75	3 45	5 05	3 80	2 50	10 40	7 60	5 05	8 40	6 40	4 »
15	6 75	5 05	3 40	5 40	4 05	2 70	10 80	8 40	5 45	8 65	6 50	4 30
16	7 20	5 40	3 65	5 75	4 30	2 90	11 50	8 65	5 85	9 20	6 90	4 65
17	7 65	5 75	3 80	6 40	4 60	3 05	12 25	9 20	6 40	9 75	7 35	4 90
18	8 15	6 05	4 05	6 50	4 85	3 25	13 05	9 70	6 50	10 40	7 75	5 20
19	8 55	6 45	4 25	6 85	5 45	3 40	13 70	10 30	6 80	10 95	8 25	5 45
20	9 »	6 75	4 50	7 20	5 40	3 60	14 40	10 80	7 20	11 50	8 65	5 75
21	9 45	7 05	4 75	7 55	5 65	3 80	15 40	11 30	7 60	12 40	9 05	6 40
22	9 90	7 45	4 95	7 90	5 95	3 95	15 85	11 90	7 90	12 65	9 50	6 30
23	10 40	7 75	5 20	8 30	6 20	4 15	16 65	12 40	8 30	13 30	9 90	6 65
24	10 80	8 15	5 40	8 65	6 50	4 30	17 30	13 05	8 65	13 85	10 40	6 90
25	11 25	8 45	5 65	9 »	6 75	4 50	18 »	13 50	9 05	14 40	10 80	7 20
26	11 70	8 75	5 90	9 35	7 »	4 70	18 70	14 »	9 45	14 95	11 20	7 50
27	12 15	9 15	6 05	9 70	7 30	4 85	19 45	14 65	9 70	15 50	11 70	7 75
28	12 65	9 45	6 30	10 40	7 35	5 05	20 25	15 40	10 40	16 45	12 40	8 40
29	13 05	9 80	6 50	10 45	7 85	5 20	20 90	15 70	10 40	16 70	12 55	8 30
30	13 50	10 45	6 75	10 80	8 40	5 40	21 60	16 25	10 80	17 30	12 95	8 65
31	13 95	10 45	7 »	11 45	8 35	5 60	22 30	16 70	11 20	17 85	13 35	8 95
32	14 40	10 80	7 20	11 50	8 65	5 75	23 05	17 30	11 50	18 40	13 85	9 20
33	14 90	11 15	7 45	11 90	8 90	5 95	23 85	17 85	11 90	19 05	14 25	9 50
34	15 30	11 50	7 65	12 25	9 20	6 10	24 50	18 40	12 25	19 60	14 70	9 75
35	15 75	11 80	7 90	12 60	9 45	6 30	25 20	18 90	12 65	20 45	15 40	10 40
36	16 20	12 45	8 15	12 95	9 70	6 50	25 90	19 45	13 05	20 70	15 50	10 40
37	16 65	12 50	8 30	13 30	10 »	6 65	26 65	20 »	13 30	21 30	16 »	10 65

Distances en lieues.	BILLETS SIMPLES.						BILLETS D'ALLER ET RETOUR.					
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.		
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
38	17 45	12 80	8 53	13 70	10 25	6 85	27 45	20 50	13 70	21 90	16 40	10 95
39	17 55	13 20	8 75	14 03	10 55	7 "	28 10	21 10	14 "	22 50	16 90	11 20
40	18 "	13 50	9 "	14 40	10 80	7 20	28 80	21 60	14 40	23 05	17 30	11 50
41	18 45	13 80	9 25	14 75	11 05	7 40	29 50	22 10	14 80	23 60	17 70	11 85
42	18 90	14 20	9 45	15 10	11 35	7 55	30 25	22 70	15 10	24 15	18 15	12 10
43	19 40	14 50	9 70	15 50	11 60	7 75	31 05	23 20	15 50	24 80	18 55	12 40
44	19 80	14 90	9 90	15 85	11 90	7 90	31 70	23 85	15 85	25 35	19 05	12 65
45	20 25	15 20	10 15	16 20	12 15	8 10	32 40	24 30	16 25	25 90	19 45	12 95
46	20 70	15 50	10 40	16 55	12 40	8 30	33 10	24 80	16 65	26 50	19 85	13 30
47	21 15	15 90	10 55	16 90	12 70	8 45	33 85	25 15	16 90	27 05	20 30	13 50
48	21 65	16 20	10 80	17 30	12 95	8 65	34 65	25 90	17 30	27 70	20 70	13 85
49	22 05	16 55	11 "	17 65	13 25	8 80	35 30	26 50	17 60	28 25	21 20	14 10
50	22 50	16 90	11 25	18 "	13 50	9 "	36 "	27 05	18 "	28 80	21 60	14 40
51	22 95	17 20	11 50	18 35	13 75	9 20	36 70	27 50	18 40	29 35	22 "	14 70
52	23 40	17 55	11 70	18 70	14 05	9 35	37 45	28 10	18 70	29 90	22 50	14 95
53	23 90	17 90	11 95	19 10	14 30	9 55	38 25	28 65	19 10	30 55	22 90	15 30
54	24 30	18 25	12 15	19 45	14 60	9 70	38 90	29 20	19 45	31 10	23 35	15 50
55	24 75	18 55	12 40	19 80	14 85	9 90	39 60	29 70	19 85	31 70	23 75	15 85
56	25 20	18 90	12 65	20 15	15 10	10 10	40 30	30 25	20 25	32 25	24 15	16 15
57	25 65	19 25	12 80	20 50	15 40	10 25	41 05	30 80	20 50	32 80	24 65	16 40
58	26 15	19 55	13 05	20 90	15 65	10 45	41 85	31 30	20 90	33 45	25 05	16 70
59	26 55	19 95	13 25	21 25	15 95	10 60	42 50	31 90	21 20	34 "	25 50	16 95
60	27 "	20 25	13 50	21 60	16 20	10 80	43 20	32 40	21 60	34 55	25 90	17 30
61	27 45	20 55	13 75	21 95	16 45	11 "	43 90	32 90	22 "	35 10	26 30	17 60
62	27 90	20 95	13 95	22 30	16 75	11 15	44 65	33 50	22 30	35 70	26 80	17 85
63	28 40	21 25	14 20	22 70	17 "	11 35	45 45	34 "	22 70	36 30	27 20	18 15
64	28 80	21 65	14 40	23 05	17 30	11 50	46 10	34 65	23 05	36 90	27 70	18 40
65	29 25	21 95	14 65	23 40	17 55	11 70	46 80	35 10	23 45	37 45	28 10	18 70
66	29 70	22 25	14 90	23 75	17 80	11 90	47 50	35 60	23 85	38 "	28 50	19 05
67	30 15	22 65	15 05	24 10	18 10	12 05	48 25	36 25	24 10	38 55	28 95	19 30
68	30 65	22 95	15 30	24 50	18 35	12 25	49 05	36 70	24 50	39 20	29 35	19 60
69	31 05	23 30	15 50	24 85	18 65	12 40	49 70	37 30	24 80	39 75	29 85	19 85
70	31 50	23 65	15 75	25 20	18 90	12 60	50 40	37 85	25 20	40 30	30 25	20 15
71	31 95	23 95	16 "	25 55	19 15	12 80	51 10	38 30	25 60	40 90	30 65	20 50
72	32 40	24 30	16 20	25 90	19 45	12 95	51 85	38 90	25 90	41 45	31 10	20 70
73	32 90	24 65	16 45	26 30	19 70	13 15	52 65	39 45	26 30	42 10	31 50	21 05
74	33 30	25 "	16 65	26 65	20 "	13 30	53 30	40 "	26 65	42 65	32 "	21 30
75	33 75	25 30	16 90	27 "	20 25	13 50	54 "	40 50	27 05	43 20	32 40	21 60

Barème des prix d'abonnement pour transport des voyageurs.

Tarif du 1^{er} novembre 1871.

DISTANCES EN LIEUES.	ABONNEMENT POUR TROIS MOIS.						ABONNEMENT POUR SIX MOIS.						ABONNEMENT POUR UN AN.					
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.		
	1 ^{re} class.	2 ^e class.	3 ^e class.	1 ^{re} class.	2 ^e class.	3 ^e class.	1 ^{re} class.	2 ^e class.	3 ^e class.	1 ^{re} class.	2 ^e class.	3 ^e class.	1 ^{re} class.	2 ^e class.	3 ^e class.	1 ^{re} class.	2 ^e class.	3 ^e class.
1	70	50	35	55	45	30	405	75	55	85	65	45	470	425	85	435	405	70
2	90	70	45	70	55	40	435	400	70	405	85	55	220	465	110	475	435	90
3	105	80	55	85	65	45	460	420	80	425	95	65	260	495	130	205	160	105
4	125	95	65	100	75	50	490	440	95	450	115	75	310	530	155	245	190	125
5	150	110	75	120	90	60	220	465	115	175	135	90	365	275	185	290	220	145
6	170	130	85	135	100	70	250	490	130	200	150	100	415	315	210	330	250	165
7	185	140	95	150	110	75	280	210	140	220	165	115	460	345	230	365	280	185
8	200	150	100	160	120	80	300	225	150	240	180	120	495	375	250	395	300	200
9	220	165	110	175	135	90	330	250	165	265	200	135	515	410	275	435	330	220
10	220	165	110	180	135	90	330	250	165	265	200	135	550	410	275	440	330	220
11	225	170	115	180	135	90	340	255	170	270	205	135	560	420	280	445	340	225
12	230	170	115	180	140	90	340	255	175	270	205	135	565	425	285	450	340	225
13	230	175	120	185	140	95	345	265	175	280	210	140	575	435	290	460	345	230
14	240	180	120	190	145	95	355	265	180	285	215	145	590	440	295	470	355	235
15	240	180	120	190	145	100	360	270	180	285	220	145	595	450	300	475	360	240
16	240	180	120	195	145	100	360	270	180	290	220	145	600	450	300	480	360	240
17	250	190	125	200	150	100	370	280	190	295	225	150	615	465	310	490	370	245
18	250	190	130	200	150	100	375	285	190	300	225	150	625	470	315	500	375	250
19	255	195	130	205	155	105	385	290	195	305	230	155	635	480	320	505	385	255
20	260	195	130	205	155	105	385	290	195	310	235	155	640	480	320	510	385	255

21	260	195	130	205	155	105	385	290	195	310	235	155	640	480	320	510	385	255
22	260	195	130	210	160	105	390	295	195	315	235	160	650	485	325	520	390	260
23	270	200	135	215	160	110	400	300	205	320	240	160	665	500	335	530	400	265
24	270	205	140	220	165	110	405	310	205	325	245	165	675	510	340	540	405	270
25	280	210	140	220	170	110	415	310	210	330	250	165	690	515	345	550	415	275
26	290	220	145	230	175	115	430	325	220	345	260	175	715	540	360	570	430	285
27	290	220	145	230	175	120	435	325	220	345	265	175	720	540	360	575	435	290
28	300	225	150	240	180	120	450	340	225	360	270	180	750	560	375	600	450	300
29	305	230	155	245	185	125	460	345	230	365	275	185	760	570	380	605	460	305
30	315	240	160	250	190	130	475	355	240	375	285	190	785	590	395	625	475	315
31	315	240	160	250	190	130	475	355	240	375	285	190	785	590	395	625	475	315
32	330	250	170	260	200	130	490	370	250	390	295	195	815	615	410	650	490	325
33	335	255	170	270	200	135	505	380	255	400	300	205	835	630	420	665	505	335
34	340	255	170	270	205	135	505	380	255	405	305	205	840	630	420	670	505	335
35	345	260	175	275	210	140	520	390	260	415	310	210	860	645	430	685	520	345
36	355	270	180	285	215	145	535	400	270	425	320	215	885	665	445	705	535	355
37	365	275	185	290	220	150	550	410	275	435	330	220	910	680	455	725	550	365
38	375	285	190	300	225	150	565	425	285	450	340	225	935	705	470	745	565	375
39	385	290	195	310	230	155	580	435	290	460	345	235	960	720	480	765	580	385
40	395	300	200	315	240	160	595	445	300	475	355	240	985	740	495	785	595	395
41	405	305	205	325	245	165	610	455	305	485	365	245	1,010	755	505	805	610	405
42	415	315	210	330	250	170	625	470	315	495	375	250	1,035	780	520	825	625	415
43	425	320	215	340	255	170	640	480	320	510	385	255	1,060	795	530	845	640	425
44	435	330	220	350	260	175	655	490	330	520	390	265	1,085	815	545	865	655	435
45	445	335	225	355	270	180	670	500	335	535	400	270	1,110	830	555	885	670	445
46	455	345	230	365	275	185	685	515	345	545	410	275	1,135	855	570	905	685	455
47	460	345	230	370	280	185	690	520	345	555	415	280	1,150	860	575	920	690	460
48	470	355	240	380	285	190	705	535	355	565	425	285	1,175	885	590	940	705	470
49	480	360	240	385	290	195	720	540	360	580	435	290	1,200	900	600	960	720	480
50	490	370	250	395	295	200	735	555	370	590	445	295	1,225	920	615	980	735	490
Sur tout le réseau.	540	410	270	435	325	220	840	615	405	650	490	325	1,350	1,020	675	1,080	810	540

N° XXVI. — *État récapitulatif du mouvement, des voyageurs*

DÉSIGNATION DES SERVICES.		VOYA								
		COUPONS SIMPLES.								
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Enfants.	Militaires	Sociétaires
DÉPART.	Intérieur.	264,086	330,364	744,628	548,757	4,582,518	40,702,833	464,609	446,485	559,923
	État vers les chemins de fer concédés . .	41,936	40,420	44,426	35,028	91,422	262,272	358	768	7,342
	État et chemins de fer concédés vers inter- nationaux	75,335	24,214	4,868	28,663	45,440	466,632	4,497	554	»
ARRIVÉE.	Chemins de fer con- cédés vers État et Sociétés belges en relation	74,744	40,239	42,069	34,408	88,893	323,672	3,226	5,003	4
	Internationaux vers État et chemins de fer concédés . . .	41,274	20,420	3,534	32,464	49,680	448,663	3,704	»	»
	Transit	29,949	46,724	»	96	276	3,674	829	»	»
TOTAUX		464,294	444,772	776,422	648,818	4,857,929	44,607,745	476,923	422,497	567,269

et des bagages, par service, pendant l'année 1871.

GEURS.								BAGAGES.		Observations.
COUPONS D'ALLER ET RETOUR.							TOTAL GÉNÉRAL.	Au MINIMUM.	Au POIDS TAXÉ.	
TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.		—	—	
1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE	3 ^e CLASSE.			PAR COLIS.	QUINTAXÉ.	
40,842	40,748	32,733	26,916	68,453	359,822	99,036	15,779,352	91,717	79,534	
46	47	439	580	4,444	4,408	"	436,423	6,947	6,960	
408	226	33	309	322	4,439	"	352,339	33,796	33,675	
"	"	6	286	804	4,904	"	494,928	8,830	8,578	
405	38	"	726	918	999	"	334,949	4,590	26,524	
"	"	"	"	"	"	"	54,542	48	6,706	
41,404	41,059	32,944	28,817	74,638	570,972	99,036	17,456,203	142,898	161,974	

N° XXVII. — *État récapitulatif de la recette des voyageurs*

DÉSIGNATION DES SERVICES.		VOYA								
		COUPONS SIMPLES.								
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Enfants.	Militaires.	Sociétaires.
DÉPART.	Intérieur	1,089,942 09	908,155 »	1,230,832 44	1,286,271 40	2,182,809 28	8,133,683 09	124,117 00	147,569 89	205,277 31
	État vers les chemins de fer concédés.	50,258 10	26,052 70	15,228 71	70,210 09	96,697 62	185,577 60	2,196 39	2,737 36	8,554 11
	État et chemins de fer concédés vers internationaux	620,121 90	161,006 31	12,047 »	77,262 39	82,656 89	142,030 20	6,063 65	550 55	»
ARRIVÉE.	Chemins de fer concédés vers État et Sociétés belges en relation	53,187 60	26,842 70	16,980 53	75,062 28	99,096 49	203,537 82	1,924 59	5,180 05	26 30
	Internationaux vers État et chemins de fer concédés.	627,815 95	163,133 84	7,368 75	87,364 85	97,687 45	127,313 32	5,166 06	»	»
	Transit.	648,328 14	314,987 50	»	1,413 30	3,275 15	12,200 18	2,484 93	»	»
TOTALS		3,089,654 68	1,600,179 23	1,282,458 43	1,597,585 21	2,562,221 88	8,804,342 21	141,973 52	156,067 85	213,867 72

et des bagages, par services, pendant l'année 1871.

GEURS.								BAGAGES.			Observations.
COUPONS D'ALLER ET RETOUR.							TOTAL GÉNÉRAL.	Au MINIMUM.	Au POIDS.	TOTAL.	
TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.					
1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.						
74,854 95	47,539 35	78,663 95	93,042 33	121,986 09	517,902 67	55,822 71	16,236,473 55	47,004 46	328,871 34	375,875 80	
332 15	122 90	546 55	1,341 70	1,176 15	3 044 20	»	464,077 32	4,001 98	30,435 16	34,437 14	
3,222 67	1,433 22	214 50	753 39	484 79	930 50	»	1,108,797 96	16,607 34	196,568 00	213,176 24	
»	»	8 64	1,227 76	1,529 47	4,779 49	»	489,392 72	4,449 20	35,217 59	39,666 79	
1,533 40	463,35	»	3,510 60	2,356 35	1,044 15	»	1,124,758 07	634 81	174,927 49	175,562 30	
»	»	»	»	»	»	»	982,689 29	18 »	125,472 67	125,490 67	
79,943 17	49,558 82	79,433 64	99,875 78	127,532 85	527,701 21	55,822 71	20,458,188 91	72,715 79	891,493 15	964,208 94	

N° XXVIII. — *État récapitulatif du mouvement des transports de marchandises,*

DÉSIGNATION DES SERVICES.		TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.									TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				
		EXPRESS. SERVICES INTÉRIEUR ET MIXTES.					PETITS PAQUETS. SERVICES MIXTES ET INTERNATIONAUX.				SERVICES INTÉRIEUR, MIXTES ET INTERNA- TIONAUX.				
		Nombre de colis. Taxés au minimum.			Colis. Taxés au poids.		Nombre de colis. Taxés au minimum			au poids	Nombre de colis. Taxés au minimum.			au poids.	
		de 5 kil. et moins.	de 6 à 10 kil.	de 11 kil. et plus.	Nombre.	Poids.	de 2 kil. et moins.	de 3 à 5 kil.	de 6 à 10 kil.		de 5 kil. et moins.	de 6 à 10 kil.	de 11 kil et plus.		
DÉPART.	État vers les chemins de fer concédés.	27,228	10,460	2,781	°	423,849	2,781	998	1,338	120,643	83,034	42,603	97,421	19,357,931	
	État et chemins de fer concédés vers internationaux.	23	8	7	°	310	13,230	5,846	7,532	292,231	°	22,017	°	17,592,886	
	Colis postaux . . .	°	°	°	°	°	29,583	16,031	14,076	521,656	°	°	°	°	
ARRIVÉE.	Chemins de fer con- cédés vers État et Sociétés belges en relation.	12,965	6,369	1,339	°	223,942	1,407	628	100	99,762	44,645	20,589	60,451	10,278,640	
	Internationaux vers État et chemins de fer concédés.	83	78	54	°	°	20,014	12,565	17,398	°	°	7,327	°	11,350,310	
	Colis postaux . . .	°	°	°	°	°	28,290	17,525	15,475	641,658	°	°	°	°	
	Transit international.	°	°	°	°	°	568	305	368	60	°	238	°	2,749,330	
	— postal . . .	°	°	°	°	°	56,263	36,436	34,404	1,744,940	°	°	°	°	
	TOTAUX . . .	40,301	16,915	4,181	°	630,071	153,856	90,034	90,691	3,420,930	129,699	92,914	157,572	61,299,117	
	Intérieur	227,080	80,307	31,015	°	3,043,609	°	°	°	°	693,120	279,908	725,560	112,065,358	
	TOTAUX GÉNÉRAUX.	267,381	67,222	35,196	°	3,693,680	153,856	90,034	90,691	3,420,930	822,819	372,822	883,132	173,364,475	

finances, équipages, chevaux et bestiaux, effectués pendant l'année 1871.

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	TARIFS	PRIX	ADJONNEMENT.	TOTAL.	GROUPES de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPES AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR VAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	SPÉCIAUX.	RÉDUIT.							1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	SPÉCIAUX.	RÉDUIT.							CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	
20,270	77,036	113,771	162,410	1,069,864	136,923	10,638	24,804	1,655,443	19,636	34,896	30	436	249	169	1,455	1,679
40,452	70,853	97,920	77,313	329,460	1,077,849	5,314	3,890	1,662,299	3,855	106,954	117	543	43	26	1,429	1,744
"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,151	96,622	"	"	"	"	"	"
46,486	70,210	118,823	280,076	982,666	203,554	"	4,315	1,659,644	33,494	25,278	40	236	340	631	3,606	1,843
40,360	40,700	47,624	23,084	119,526	424,286	12,223	"	667,437	17,836	168,464	83	125	2	"	2,500	2,627
"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,397	45,846	"	"	"	"	"	"
325	9,933	9,160	3,364	20,252	5,637	457	"	48,803	844	251	2	"	"	"	485	485
"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,512	66,804	"	"	"	"	"	"
57,593	268,732	447,295	545,944	2,521,468	1,848,249	28,632	33,006	5,693,326	88,722	545,112	272	1,040	604	826	8,875	11,345
97,353	394,506	450,971	514,094	2,539,363	1,039,283	106,571	490,570	5,265,358	209,144	425,856	252	1,610	3,261	3,122	17,128	25,121
154,916	663,238	898,266	1,090,038	5,060,831	2,887,532	135,203	223,576	10,958,684	297,866	970,968	524	2,650	3,865	3,948	26,003	36,466

DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.								TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.								TARIF N° 4. FINANCES.			FRAIS ACCESSOIRES.										TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 5. ÉQUIPAGES.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	
	EXPRESS. Services Intérieur et mixtes.				PETITS PAQUETS. Services mixtes et internationaux.				TOTAL.	SERVICES INTÉRIEUR, MIXTES ET INTERNATIONAUX.				MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	5 ^e classe.	4 ^e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.	Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Avis d'arrivée.	Assurances.	Frais imprévus.			TOTAL.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.					TOTAL.
	De 5 kilogrammes et moins.	De 6 à 10 kilogramm.	De 11 kilogrammes et plus.	Au poids.	De 2 kilogrammes et moins.	De 3 à 5 kilogrammes.	De 6 à 10 kilogramm.	Au poids.		De 5 kilogrammes et moins.	De 6 à 10 kilogramm.	De 11 kilogrammes et plus.	Au poids.																									1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.			
DÉPART. <																																											

N° XXX

*Résultats comparés des services intérieur, mixtes et internationaux,
pendant l'année 1871.*

NATURE DES TRANSPORTS.	SERVICE INTÉRIEUR.				SERVICES	
	MOUVEMENT.		RECETTE.		MOUVEMENT.	
	Part dans le mouve- ment général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.	Part dans le mouve- ment général.	QUANTITÉS.
	P. %		P. %	Fr. c.	P. %	
Voyageurs. { 1 ^{re} classe	71.07	817,601	52.28	2,544,111 67	8.15	95,698
2 ^e —	84.68	1,992,080	75.15	3,260,490 72	8.60	202,566
3 ^e —	92.70	12,059,918	93.14	9,961,085 55	4.76	618,206
extraordinaires. . .	97.31	939,753	93.84	552,787 81	1.73	16,691
Bagages . . { au minimum.	64.18	Expéditions. 91,717	64.64	47,004 46	11.04	Expéditions. 15,777
au poids.	49.10	Quintaux. 79,834	36.89	528,871 34	9.59	Quintaux. 15,538
Équipages.	48.10	Equipages. 252	46.98	11,501 77	13.56	Equipages. 70
Animaux	68.88	Expéditions. 25,121	70.47	499,947 83	17.81	Expéditions. 6,492
Finances	80.04	Groupes. 653,000	60.87	215,039 18	8.95	Groupes. 113,504
Petits paquets	44.15	Kilog. 4,245,158	46.20	428,251 79	11.75	Kilog. 1,129,594
Petites marchandises	66.60	Quintaux. 1,506,153	69.42	2,707,500 57	17.14	Quintaux. 356,201
Grosses id.	48.10	Tonneaux. 5,290,670	34.24	18,775,453 01	50.22	Tonneaux. 5,524,266
Produits extraordinaires.	"	"	78.86	3,904,718 80	"	"
Totaux.			64.59	45,214,582 10		

MIXTES.		SERVICES INTERNATIONAUX ET TRANSIT.				SERVICES RÉUNIS.	
RECETTE.		MOUVEMENT.		RECETTE.		MOUVEMENT.	RECETTE.
Part dans la recette générale.	SOMMES.	Part dans le mouve- ment général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.		
P. %	Fr. c.	P. %		P. %	Fr. c.		Fr. c.
5.16	251,620 58	20.78	259,051	42.86	2,071,528 59	1,150,530	4,867,058 84
5.80	251,517 12	6.72	137,982	19.07	827,484 94	2,352,398	4,339,492 78
4.02	429,703 54	2.54	329,556	2.83	305,148 60	12,987,750	10,693,935 49
3.63	20,628 80	0.96	9,281	2.51	14,285 19	963,725	567,701 80
11.62	8,451 18	24.78	Expéditions. 35,404	25.74	17,260 15	Expéditions. 142,898	72,715 79
7.36	63,682 75	41.31	Quintaux. 66,902	35.75	496,969 06	Quintaux. 161,974	891,493 15
10.87	2,660 79	58.54	Équipages. 202	42.15	10,320 66	Équipages. 524	24,483 22
11.61	82,547 15	15.51	Expéditions. 4,835	17.92	127,148 54	Expéditions. 50,466	709,443 50
7.90	27,931 10	41.05	Groups. 520,830	31.23	110,331 59	Groups. 1,268,834	555,521 87
7.03	63,099 00	44.12	Kilog. 4,242,748	46.68	431,888 97	Kilog. 9,615,280	925,259 76
12.30	479,556 30	16.26	Quintaux. 518,699	18.28	713,061 10	Quintaux. 1,961,055	3,899,917 77
25.02	8,638,210 65	21.68	Tonneaux. 2,384,034	20.74	7,178,161 21	Tonneaux. 10,998,970	34,609,824 87
20.45	1,012,729 97	"	"	0.69	34,181 88	"	4,951,630 65
16.97	11,356,108 91			18 44	12,355,568 28		66,906,259 29

(Les quantités sont exprimées en tonnes de 1,000 kilogrammes).

STATIONS D'EXPÉDITION.	PAR ADINKERKE.		PAR ABEELE.		PAR LE TOUQUET.		PAR MOUSCRON.		PAR BAISIEUX.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR QUÉVY.		PAR ERQUELINES.		PAR HOMIGNIES.		PAR VIERVES.		PAR DOISCHE.		PAR HEER-AGIMONT.		PAR ATHUS.		PAR STERPENICH.		PAR GOUVY.		TOTAUX.		
	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	
Ans.	10.0		40.0				50.0		500.0		50.0				616.0								1,645.0		500.0				180.0		5,589.0		
Haut-Pré							1,000.0		10.0						770.0								4,280.0								6,060.0		
Chénée																												50.0		50.0			
Le Trooz-Aval															150.0		50.0														180.0		
Mons (bassin)									110.0		400.0		250.0																		800.0		
Jemmapes							50.0		251.2		1,536.0		825.0																		2,440.2		
Saint-Ghislain.	275.0				210.0		4,860.0		1,520.0		481.0		1,152.5																		8,298.5		
Boussu													10.0																		10.0		
Bracquegnies.							10.0		40.0		50.0		610.0	100.0					40.0						7,110.0		10.0			690.0	7,260.0		
Bois-du-Luc.							520.0		580.0	100.0	490.0		510.0	20.0											6,895.0		5,945.0			1,700.0	12,960.0		
La Paix.											20.0														5,718.0					20.0	5,718.0		
La Louvière							20.0	250.0		580.0	50.0	30.0		12,854.0	5,002.0			10.0							9,104.0	80.0	10.0			15,021.0	12,926.0		
Haine-Saint-Pierre									319.5		274.5				800.0				148.0									9,204.0			800.0	9,946.0	
Mariemont.									120.0		40.0				270.0																450.0		
L'Olive-l'Étoile.							10.0		90.0				50.0		10.0																160.0		
Bascoup-Etat.							5,850.0		600.0		940.0		9,800.0																		17,170.0		
La Croyère							1,570.0		60.0				20.0		528.0				50.0												2,008.0		
Courcelles-Nord											80.0				60.0																140.0		
Gosselies-Courcelles	50.0		555.0		620.0		9,150.0				6,780.0		5,020.0		54,282.0				1,105.0											55,562.0			
Roux	10.0		1,150.0		490.0		7,780.0		5,550.0		590.7				9,025.0		474.0		425.0												23,074.7		
Marchiennes.							510.0		50.0		100.0														160.0			1.4		800.0	1.4		
Marchiennes-Monceau.							40.0								10,250.0		1,627.0														11,917.0		
Marcinelle.							10.0		97.6		550.0																				637.6		
Charleroi							810.0	100.0	20.0	192.0	210.0	50.0														94.0				1,040.0	416.0		
Châtelineau							16,220.8		1,050.0		5,450.0				60,527.4										650.0						81,838.2		
Couillet.							50.0		40.0	46.8	40.0				14,281.9	51.9	140.0				7.9						6.9			14,551.9	95.5		
Le Campinaire.			2,630.0		450.0		780.0		6,200.0		1,090.0				26,560.0		600.0			5,410.0											41,720.0		
Farciennes.							790.0		9,560.0		1,070.0				15,050.0		1,270.0			1,980.0					50.0						29,530.0		
Tamines.					250.0		770.0		17,590.0		890.0				21,140.0		250.0			1,590.0					510.0						42,570.0		
Auvelais.							4,860.0		1,530.0		1,890.0				9,290.0				540.0						20.0		50.0				18,180.0		
Moustier							5,819.0		791.0																						4,660.0		
Saint-Ghislain (rivages)								50.0	40.0	255.0	160.0	2,287.0	1,754.0	2,751.0																	1,934.0	5,501.0	
Id. (charb.)							410.0	420.0	1,550.0	1,095.0	12,679.0	1,888.0	155,590.0	47,742.0	11,525.0	6,272.0								9,065.0	2,044.0					190,597.0	59,461.0		
Flénu (Mons-Ville)							9,597.0	10.0	2,280.0	20.0	16,656.0	170.0							2,540.0	150.0											50,875.0	550.0	
Jemmapes (Flénu)							5,645.0		460.0																							4,103.0	
Id. (Produits)	520.0		40.0		90.0		21,690.0		1,850.0		2,510.0								4,240.0												50,720.0		
Frameries							150.0	10.0	80.0			10.0														265.0		</					

N° XXXII.

*Relevé des accidents arrivés sur les chemins de fer de l'État, pendant
l'année 1871.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
Accidents survenus aux personnes		
1 ^{er} janvier . .	Un homme.	Trouvé sur la voie.
1/2 — . .	—	Sauté du train, atteint par un autre
7 — . .	—	Sauté d'un train en marche (tentative de suicide)
10 — . .	—	Atteint par un fût pétrole qu'il déchargeait
14 — . .	—	Atteint par un train.
19 — . .	—	Tombé sous un wagon.
30 — . .	—	Atteint par un train.
31 — . .	—	Trouvé mourant dans le train (cas fortuit).
5 février . .	—	Atteint par un train
6 — . .	Une jeune fille	Atteinte par une locomotive.
8/9 — . .	Un homme.	Atteint par un train.
11/12— . .	—	—
14 — . .	Un enfant	Tombé d'un train
17 — . .	Un homme.	Atteint par un train.
17 — . .	Un enfant	Tombé d'un train
20 — . .	Un homme.	Atteint par un train
24/25— . .	—	Pris entre deux buttoirs
26 — . .	Un enfant	Atteint par un train.
6 mars . .	Un homme.	Atteint par les buttoirs d'une locomotive
12 — . .	Une femme	Collision de voitures
14 — . .	Un ouvrier	Chute d'une balle filature qu'il chargeait
24 — . .	Un enfant.	Atteint par un wagon vide
31 — . .	Un homme.	Atteint par un train
10 avril . .	Un homme et une femme.	Atteints par un train.
12 — . .	Un homme.	Pris entre deux buttoirs
15 — . .	—	Atteint par un train
24 — . .	—	—
24 — . .	—	—
26 — . .	Un enfant.	—
26 — . .	Une jeune fille	Atteinte par le même train en voulant sauver sa sœur (l'enfant ci-dessus)
27 — . .	Un enfant	Atteint par un train.
2 mai. . .	Un homme.	Atteint par un train (la victime était ivre).
6 — . .	Une femme	Atteinte par un train
9 — . .	Un homme.	Atteint par un train
11 — . .	—	— (suicide)
12 — . .	—	—

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
étrangères à l'administration.		
Mort.	Melle-Ostende (B. k. 72-75).	
—	Bruxelles-Manage (B. k. 27).	
Blessures graves.	Tronchiennes.	
Jambe gauche fracturée.	Anvers (Borgerhout).	
Mort.	Renaix.	
—	Anvers (Entrepôt).	
—	Boussu.	
—	Louvain.	
—	Hol-Ath (B. k. 41-42).	
—	Berchem (Anvers).	
—	Bruxelles-Tubize.	
—	Manage.	
Aucune blessure.	Lede.	
Mort.	La Louvière-Mons (B. k. 21-22).	
Aucune blessure.	Gand-Courtrai (B. k. 93-94).	
Mort.	Antoing-Callenelle.	
—	Anvers (Bassins).	
Bras droit coupé.	Dolhain.	
Blessures à la hanche, au bras droit et à l'œil droit.	Chénée.	
Blessures légères	Haut-Pré.	
Blessures graves.	Anvers (Bassins).	
—	Bruxelles (Allée-Verte).	
Jambes coupées	Bruxelles-Malines (B. k. 3-6).	
L'homme blessé et la femme tuée	Gand.	
Blessures graves.	—	
Mort.	Bruxelles-Louvain (B. k. 22-23).	
—	Tubize.	
Jambe gauche coupée	Braine-Mons (B. k. 36-37).	
Mort.	Orp-le-Grand.	
Morte	—	
Mort.	La Pinte-Leuze (B. k. 71-72).	
Bras et pied droits écrasés.	Braine-le-Comte.	
Blessures légères	Bruxelles (Raccordement des boulevards).	
Pieds broyés	Marchiennes.	
Mort.	Bruxelles-Manage (B. k. 56).	
—	Blondain.	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
13 mai. . . .	Un ouvrier	Chute de pierres qu'il déchargeait.
17 —	Un homme.	Atteint par un train de marchandises.
17 —	Un conducteur de che- vaux.	Tombé sur le rail et atteint par trois wagons qu'il conduisait.
17 —	Un homme.	Pris entre les buttoirs de deux wagons.
21 —	—	Atteint par un train (folie de la victime)
21 —	—	Atteint par un train.
23 —	—	—
30 —	Une femme	—
31 —	Un homme.	—
5 juin	Un ouvrier.	Pris entre un wagon qu'il chargeait et la queue d'un chariot.
8 —	Un homme.	Atteint par un train (la victime était ivre).
9 —	—	— (suicide).
13 —	Un ouvrier.	En manœuvrant un cric.
18 —	Un homme	Sauté du train
23 —	Une femme	—
1 juillet. . .	Un ouvrier.	Atteint par une rame de wagons vides
2 —	—	Jambe prise entre la roue et le rail en se glissant sous les buttoirs d'un wagon
7 —	Un homme.	Pris entre les buttoirs de deux wagons
10 —	Une femme	Montée sur un wagon de terre, atteinte entre deux portières.
21 —	Un ouvrier.	Atteint par un train
2 août	Une femme	Atteinte par un train (folie de la victime)
2 —	Deux voyageurs	Collision entre deux trains.
7 —	Un conducteur de che- vaux.	Tombé sur la voie et atteint par des véhicules qu'il conduisait.
8 —	Un homme et un enfant .	Atteints par un train avec la charrette qu'ils conduisaient.
10 —	Un homme.	Renversé par une locomotive
17 —	Un journalier	Pris entre les buttoirs de deux wagons
18 —	Un homme.	Atteint par une locomotive
20 —	Une femme	Collision entre deux trains
30 —	—	Atteinte par un train.
4 septembre .	—	Atteinte par un wagon.
4/5 —	Un élève-instituteur. . .	Atteint par une locomotive
8 —	Un voyageur.	Pierre lancée dans une voiture (malveillance)
10 —	Une femme.	Atteinte par un train
14 —	Plusieurs voyageurs. . .	Collision entre deux trains
16 —	Un homme.	Atteint par une locomotive.
18 —	—	Renversé d'une charrette (ivresse de la victime)
23 —	Une femme	Atteinte par un train.
2 octobre . .	Un homme.	Atteint par un train.

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
Blessures graves à la jambe droite	Bruxelles (Allée-Verte).	
Mort.	Pont-à-Celles.	
—	Quaregnon.	
Blessures graves.	Anvers (Bassins).	
Mort.	5 ^e sect. du 6 ^e groupe (B. k. 92-95).	
—	Anvers.	
—	Saint-Vaast.	
Aucune blessure.	Jurbise-Tournai (B. k. 98-96).	
Mort.	Bruxelles-Malines (B. k. 11-12).	
Blessures graves.	Anvers (Bassins).	
Côte fracturée.	Leuze-Frasnes (B. k. 28-29).	
Mort.	Melle-Ostende (B. k. 71-72).	
Jambe cassée	Morlanwelz.	
Blessure à la tête	Farciennes.	
Mort.	Enghien.	
Jambe gauche écrasée	Anvers (Bassins).	
Fracture grave	Angleur.	
Blessures graves.	Anvers (Bassins).	
Jambe broyée	Binche.	
Mort.	Gand-Courtrai (B. k. 79-80)	
—	Alost.	
Contusions	Sotteghem.	
Blessures graves.	Sart-lez-Moulin.	
Homme tué, enfant blessé.	Binche.	
Blessures assez graves	Chaudfontaine.	
Blessures au bas-ventre	Gand (Entrepôt).	
Mort.	2 ^e sect. du 6 ^e groupe (B. k. 40-41).	
—	Bruges.	
—	Tournai-Blandain (B. k. 99-100).	
—	Anvers (Borgerhout).	
—	Landen-Gembloux (B. k. 58).	
Blessure par suite d'un éclat de vitre.	Bruxelles-Louvain (B. k. 4-5).	
Mort.	Asper.	
Contusions	Bruxelles-Melle (B. k. 12).	
Blessures légères	La Pinte à Leuze.	
Blessures graves.	Anvers (Bassins).	
Mort.	Ath-Denderleeuw (B. k. 58-59).	
—	Lauwe.	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
5 octobre . .	Un homme	Atteint par la traverse d'une locomotive
5 — . .	Un ouvrier	Pris entre les buttoirs de deux wagons
12 — . .	Plusieurs voyageurs . . .	Collision entre deux trains
14 — . .	—	—
20 — . .	Un homme	Atteint par une locomotive
28 — . .	—	Atteint par une rame de wagons
30 — . .	Un douanier	Atteint par un train
30 — . .	Un homme	Pris entre les buttoirs de deux wagons
2 novembre .	Un ouvrier	Atteint par la chute de poutrelles qu'il chargeait
6 — . .	Un homme	Atteint par un train
6 — . .	—	Pris entre les buttoirs de deux wagons
6 — . .	Un charretier	Le chariot qu'il conduisait a été atteint par un train
9 — . .	Deux voyageurs	Collision entre deux trains par suite de la séparation de l'un d'eux
11 — . .	Un ouvrier	Pris entre les buttoirs de deux wagons
14 — . .	Un voyageur	Collision entre deux trains par suite de la séparation de l'un d'eux
16 — . .	Un homme	Atteint par un train (suicide)
19 — . .	—	— (la victime était ivre)
21 — . .	Une petite fille	Atteinte par un train
21 — . .	Un ouvrier	Atteint par une locomotive
28 — . .	Un homme	Atteint par un train
4 décembre .	—	—
14 — . .	—	Atteint par des wagons
16 — . .	—	Atteint par un train (suicide)
22 — . .	Un vendeur de journaux .	Atteint par une locomotive
31 — . .	Un voyageur	Collision entre deux trains
Accidents survenus aux		
2 janvier . .	Un ouvrier	Pris entre deux buttoirs
4 — . .	—	—
5 — . .	Un garde-convoi	Atteint, en se penchant hors du train, par le coin d'un wagon
14 — . .	Un garde-barrière	Atteint par un train
21 — . .	Un manœuvre	Atteint par une locomotive
23 — . .	Un machiniste	Atteint par une rame de wagons
31 — . .	Agents divers	Collision de deux trains
6 février . .	Un chef piocheur	Atteint par un train
6 — . .	Un garde-convoi	Tombé du train
10 — . .	Un garde-barrière	Atteint par un train

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Contusions légères.	Alost.	
Mort.	Blandain.	
Contusions	Buyssinghen.	
—	Harmignies.	
Mort.	Manage-Wavre (B. k. 11-12).	
—	Anvers (Bassins).	
—	Schaerbeek.	
Blessures légères	Anvers (Bassins).	
Blessures assez graves	—	
Mort.	La Louvière à Mons (B. k. 13-16).	
Blessures.	Anvers (Bassins).	
Mort.	Aeltre.	
Blessures.	Tubize.	
Blessures légères	Anvers (Bassins).	
—	Hérinnes.	
Mort.	Grammont-Melle (B. 30-31).	
Blessures.	Gand-Courtrai (B. k. 78-79).	
Mort.	Ans à la Prusse (B. k. 141-142).	
Jambes coupées	La Louvière.	
Mort.	Pepinster.	
Blessures légères	Marcinelle.	
Mort.	Bruxelles (Ouest).	
—	Bruxelles-Malines (B. k. 18-19).	
Blessure mortelle	Charleroi.	
Blessures.	Ath.	

agents de l'administration.

Blessures graves.	Bruxelles (Allée-Verte).
Mort.	Landen.
Blessures à la tête.	Quaregnon.
Mort.	Courtrai-Tournai (B. k. 111-112).
—	Ans-Pepinster (B. k. 128-129).
—	Ans.
Blessures légères	Courtrai.
Mort.	Ramillies.
—	Anvers.
—	Ath à Blandain.

DATES.	DÉSIGNATION. DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
12 février . .	Un manœuvre	Pris entre deux buttoirs
16 — . .	Un machiniste et un chauffeur .	Collision entre un train et une locomotive.
17 — . .	Un chef de station . . .	Atteint par un train
26 — . .	Un garde-barrière . . .	—
2 mars . . .	Un ouvrier-graisseur . .	En manœuvrant un cri
3 — . . .	Un garde-excentrique . .	Atteint par un train
3 — . . .	Un ouvrier supplémen- taire.	Pris entre deux buttoirs
8 — . . .	Un chauffeur.	—
15 — . . .	Un serre-frein.	Tombé du train sous les roues d'une locomotive
17 — . . .	Un garde-barrière . . .	Atteint par un train
23 — . . .	Un manœuvre	Glissé du buttoir d'un tender
5/4 avril . .	Un garde-route.	Atteint par un train
8/9 — . . .	Un serre-frein	Tombé en descendant du fourgon
11/12— . . .	Un garde-excentrique . .	Tombé sur les rails au moment du passage d'un train
15 — . . .	Un garde-barrière. . . .	Atteint par un train
16 — . . .	Un piocheur.	—
25 — . . .	Un chef-ouvrier	—
25 — . . .	Un sous-chef de station .	Pris entre deux buttoirs
1 mai. . . .	Un machiniste et un chauffeur .	Choc de deux wagons contre une locomotive.
2 —	Un garde-barrière . . .	Atteint par un train
10 — . . .	Un chauffeur.	— (suicide).
23 — . . .	Un garde-barrière . . .	Renversé par la bêche flottante d'un wagon
23 — . . .	Un piocheur	Atteint par un train
1 juin . . .	Un garde-route.	En voulant se garer d'un train, atteint par un autre
1 —	Un garde-frein.	Tombé du train.
11 — . . .	—	—
12 — . . .	Un ouvrier-nettoyeur . .	Atteint par un train
18 — . . .	Un visiteur	Pris entre les buttoirs de deux wagons
19 — . . .	Un garde-route.	Atteint par un train
21 — . . .	Un visiteur	Atteint par une locomotive.
7/8 juillet. .	Un manœuvre	Atteint par un wagon pendant une manœuvre.
15 — . . .	Un garde-route.	Tombé sur un rail.
15 — . . .	—	Atteint par un train
17 — . . .	Un garde-excentrique. .	Atteint par une locomotive de manœuvre.
18 — . . .	Un sous de piocheur. . .	Atteint par un train.
20/21— . . .	Un garde-barrière. . . .	—
21 — . . .	Un garde-convoi	Tombé du train
23 — . . .	—	—

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
Blessures graves.	Bruxelles (Midi).	
Blessures.	Meirelbeke.	
Mort.	Jemmapes (Produits).	
—	Blaemendael.	
Blessure au pouce	Châtelineau.	
Blessures graves.	Anseghem.	
—	Ostende.	
Blessures.	Bruxelles (Allée-Verte)	
Poignet gauche et extrémité du pied gauche écrasés.	Bruges.	
Mort.	Malines-Tirlemont.	
Pieds écrasés	Saint-Ghislain.	
Mort.	Bruxelles-Tubize (B. k. 12-13).	
Jambe gauche broyée	Schaerbeek.	
Pied droit coupé.	Chatelineau	
Mort.	Braine-Grammont (B. k. 19-20)	
Blessures graves.	Bruxelles-Manage (B. k. 12-13).	
Mort.	Verviers.	
Forte compression.	Liège.	
Blessures.	—	
Blessures graves.	Gouy-lez-Piéton.	
Mort.	Mons.	
Aucune blessure.	Manage-Piéton (B. k. 7-8).	
Blessures à la tête, au sein droit et clavicule fracturée.	Ath-Jurbize (B. k. 50-51).	
Mort.	La Louvière-Mons (B. k. 15-16).	
Blessures assez graves	Saintes.	
Légères égratignures.	Alost-Lede.	
Mort.	Melle-Ostende (B. k. 74-75).	
Blessure	Malines.	
Mort.	Ans à la Brouck.	
—	Mons.	
Pied écrasé ayant déterminé l'amputation d'une partie de la jambe.	Ath.	
Contusion à la jambe droite.	Bruxelles à Louvain.	
Mort.	3 ^e sect. du 6 ^e groupe (B. k. 73-74).	
—	Namur.	
—	Binche - Bonne - Espérance (B. k. 22-23).	
—	Laeken.	
Blessures à la tête.	Grammont.	
Fracture au bras droit et blessure à la tête . .	Termonde.	

DATES.	DÉSIGNATION. DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
27 juillet. . .	Un ouvrier-manœuvre. . .	Pris entre les buttoirs de deux wagons.
29 — . . .	Un floss de garde-barrière. . .	Atteint par un train.
29 — . . .	Un agrée	En voulant sauter sur le train.
29 — . . .	Un piqueur-convoyeur, un machiniste et un chauffeur.	Collision entre un train et un wagon chargé de rails.
5 août . . .	Un garde-barrière.	Atteint par un train.
8 — . . .	Un porteur du télégraphe. . . .	Collision entre un train et un wagon chargé de poutres.
12 — . . .	Un garde-frein.	Collision entre deux trains.
20 — . . .	Un garde-convoi	Tombé du train.
21 — . . .	Un garde-barrière	Atteint par un train.
28 — . . .	Un garde-convoi	Tombé du train.
29 — . . .	Un piocheur.	En aidant à raccorder un tuyau en fonte au puits de la machine fixe. . . .
3 septembre.	Un floss d'accrocheur	Tombé d'un wagon
5 — . . .	Un garde-convoi	Tombé du train.
6 — . . .	—	—
11/12— . . .	Un garde-barrière.	Atteint par un train.
14 — . . .	Un serre-frein	Déraillement d'un fourgon
19 — . . .	Un garde-route.	Atteint par un train.
19 — . . .	Un ouvrier	Tombé d'un wagon qu'il était occupé à corder.
25 — . . .	Un garde-frein	Tombé du train.
27 — . . .	Un ouvrier.	Chute d'une caisse qu'il déchargeait.
4 octobre . .	Un garde-convoi	Tombé du train.
4 — . . .	Un garde-barrière	Atteint par un train.
4 — . . .	Deux machinistes et deux chauffeurs.	Collision entre deux trains.
6 — . . .	Un garde-excentrique	Surpris par une rame de wagons refoulée par une locomotive
12 — . . .	Un machiniste.	Collision entre deux trains.
15 — . . .	Un garde-barrière.	Tombé du marche-pied d'un wagon
27 — . . .	Une garde-barrière	Atteinte par un train
6 novembre .	Un garde-barrière.	Atteint par un train.
6 — . . .	Un chef piocheur.	Atteint par le marche-pied d'une locomotive.
8 — . . .	Un garde-barrière.	Atteint par un train.
9 — . . .	Un chef de train	Collision entre deux trains par suite de la séparation de l'un d'eux.
20 — . . .	Un garde-convoi	Sauté du train en marche.
20 — . . .	Un garde-barrière	Atteint par un train.
23 — . . .	Un ouvrier-transbordeur.	Atteint par une locomotive.
24 — . . .	Un garde-barrière	Atteint par un train.
27 — . . .	Un manœuvre	Pris entre les buttoirs de deux wagons.
29 — . . .	Un chauffeur	Atteint par un train.

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
Mort.	Anvers (Borgerhout).	
—	Hérinnes à Gammerages.	
—	Bruxelles (Rue des Palais).	
Le piqueur a eu la jambe fracturée, le machi- niste et le chauffeur ont été contusionnés.	Scheldewindeke.	
Blessures légères	Leuze à Ligne.	
Blessure à la jambe	Louvain.	
Blessures.	Malines.	
Contusions assez graves	Courtrai-Tournai (B. k. 104).	
Un doigt et un orteil écrasés	Bruxelles à Manage (B. k. 14).	
Blessures sans gravité	Leuze (B. k. 23-26).	
Blessure à la main gauche	Louvain.	
Pied droit écrasé ayant nécessité l'amputation de la jambe.	Couillet.	
Légères égratignures.	5 ^e sect. du 6 ^e groupe (B. k. 66-67).	
Contusion sans gravité.	Courtrai-Tournai (B. k. 113-116).	
Mort.	Wareme.	
Contusions	Braine-le-Comte.	
Mort.	Couillet (B. k. 76-77).	
Contusions légères.	Anvers (Bassins).	
Blessures graves.	Santvoorde (B. k. 139-140).	
Blessures assez graves	Anvers (Bassins).	
Jambes broyées.	Velthem.	
Mort.	Grammont à Melle (B. k. 47).	
Un machiniste tué, les trois autres agents blessés.	Louvain à Rotselaer.	
Mort.	Namur.	
—	Buysingen.	
—	Bassilly.	
Morte	Landen-Aus (B. k. 91-92).	
Mort	Malines-Tirlemont (Barrière 59).	
Jambe droite broyée	Manage.	
Blessures graves.	Hal à Ath (B. k. 24).	
Blessures.	Tubize.	
Blessures légères	2 ^e section du 5 ^e groupe.	
Mort.	Ans à la Prusse (B. k. 141-142).	
—	La Louvière.	
—	Ath-Ligne (Barrière 56).	
—	Louvain.	
Main gauche broyée	Marchiennes.	

DATES.	DÉSIGNATION. DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
4 décembre .	Un chargeur	Atteint par un fût d'huile qu'il chargeait
4/5 — .	Un garde-barrière. . . .	Atteint par un train
4 — .	—	Atteint par un wagon d'une rame qu'on refoulait.
8 — .	Un ouvrier de la route. .	Atteint par une locomotive
10 — .	Un manœuvre	Tombé, en décrochant un wagon, entre la locomotive et ce wagon
13 — .	Un chauffeur.	Tombé du train
30 — .	—	Atteint par une locomotive
31 — .	Un serre-frein	Atteint par un train
31 — .	Deux gardes-convoi . . .	Collision entre deux trains

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Blessures graves. Mort. Contusion au pied droit et clavicule gauche fracturée. Blessures légères Forte blessure au talon droit Partie du pied droit broyée Blessure à la jambe gauche Mort. Blessures.	Anvers (Bassins). Landen-Ans (Barrière 1/90). Courtrai. Bruxelles (Widi). Liège. Melle. Braine-Namur (B. k. 69-70). Châtelineau. Ath.	

N° XXXIII. — Dépenses de premier établissement du chemin de fer

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, frais d'acquisition.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, ouvrages d'art ET POSE DU RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.
A. — ROUTE PROPREMENT DITE.			
LIGNE DU NORD.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
Bruxelles à Malines.	989,589 44	22,636 16	1,170,986 88
Malines à Anvers (Escaut).....	917,150 "	37,432 88	2,091,638 62
Embranchement de Lierre.....	104,930 43	4,932 13	114,801 49
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers.	"	"	18,637 94
Totaux.....	1,981,659 89	65,041 17	3,596,101 93
LIGNE DE L'OUEST.			
Malines à Termonde.....	598,811 33	11,668 39	1,231,614 11
Termonde à Gand, y compris la branche de raccordement de la station de Gand à l'entrepôt.	1,740,408 81	45,749 27	1,826,892 09
Chemin de fer de ceinture à Gand.....	1,480,199 32	2,037 41	1,692,776 02
Gand à Bruges.....	1,206,551 40	53,209 57	2,509,012 58
Bruges à Ostende, y compris la branche de raccordement de la station de Bruges au bassin du commerce.	590,565 94	11,660 75	1,592,866 63
Raccordement de la station d'Ostende au nouveau quai des bateaux à vapeur.	81,597 21	1,617 85	441,315 23
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAY.			
Gand à Deynze-Peteghem.....	524,158 99	15,796 05	606,829 76
Deynze-Peteghem à Courtrai.....	731,525 01	8,005 77	1,118,315 26
Courtrai à la frontière de France.....	675,190 32	41,856 82	1,473,886 72
Mouscron à Tournai.....	922,151 43	11,800 19	1,674,263 52
Totaux.....	3,150,718 18	201,400 03	13,487,969 76
LIGNE DE L'EST.			
Bruxelles à Louvain.....	1,146,772 32	7,401 24	3,274,828 "
Malines à Louvain.....	853,590 17	13,193 62	1,762,842 96
Louvain à Tirlemont.....	748,759 69	7,620 58	4,068,424 53
Tirlemont à Waremme.....	533,812 54	1,269 08	2,922,749 05
Waremme à Ans.....	511,556 49	26,516 27	1,794,528 98
Ans à la Meuse. { Route proprement dite.....	1,573,000 96	20,262 39	1,946,434 82
{ Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.	"	"	1,561,677 53
Pont du Val-Benoît.....	"	"	1,451,743 97
Raccordement entre les stations des Guillemins et Vivegnies, à Liège.	2,093,601 12	13,307 62	1,820,293 53
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	5,896,045 28	121,008 29	17,536,549 03
Jonction des voies en dehors de Verviers.....	151,984 77	2,150 14	89,505 99
EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.			
Landen à Saint-Trond.....	262,294 22	9,711 14	377,192 60
Totaux.....	11,593,197 56	224,620 17	58,486,370 41

de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1871.

FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.	Observations.
BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.				
Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
392,567 40	1,306,112 93	11,140 16	59,173 82	4,101,978 79	
370,474 31	1,619,349 92	19,333 23	53,728 41	5,091,346 37	
42,742 50	128,592 83	4,704 30	"	400,723 92	
163,532 33	270,924 96	"	"	433,133 23	
969,136 74	3,325,180 66	35,179 89	74,904 23	10,047,184 31	
337,234 20	1,615,459 46	16,773 20	231 "	3,649,793-91	
371,197 34	1,823,193 43	13,014 56	23,328 79	3,543,984 29	
71,390 "	290,001 30	"	"	3,556,604 43	
430,129 37	2,103,544 46	28,123 26	4,448 23	6,134,800 67	
310,137 62	1,591,845 03	12,522 31	3,938 47	3,913,354 97	
"	"	"	"	524,528 29	
523,203 77	2,338,922 62	371 20	3,591 33	5,666,833 94	
292,581 30	13,793 30	421 32	3,591 33	2,170,032 01	
270,797 30	1,031,085 30	52 30	500 "	3,522,567 66	
190,647 62	304,713 69	12,236 20	1,942 40	5,617,737 03	
2,648,319 32	11,682,339 01	33,318 73	43,411 99	36,301,877 24	
333,936 "	939,885 14	30,289 14	"	3,733,139 84	
311,397 03	1,498,673 97	12,040 40	13,160 27	4,468,898 42	
198,733 74	1,077,810 49	16,998 94	2,239 73	6,120,607 34	
267,699 02	1,306,834 61	13,687 13	"	3,070,031 21	
233,368 66	962,882 49	6,104 33	"	3,339,937 24	
140,803 44	633,333 66	3,874 03	3,102 60	4,143,033 92	
"	"	"	"	1,361,677 33	
"	"	"	"	1,431,743 97	
120,032 32	429,227 29	"	"	4,133,683 68	
639,643 39	1,950,841 06	3,906 41	18,171 63	24,146,163 29	
4,860 "	21,394 90	"	"	270,073 30	
39,243 31	309,720 67	7,394 03	3,046 73	1,228,803 24	
2,326,209 61	9,133,024 28	96,494 47	41,741 "	61,923,837 30	

N° XXXIII (suite). — Dépenses de premier établissement du chemin de

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, frais d'acquisition.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, ouvrages d'art ET POSE DU RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.
LIGNE DU MIDI.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
Bruxelles à Tubise.....	2,088,228 08	37,654 75	1,708,432 04
Tubise à Soignies.....	865,298 67	8,021 56	3,056,599 72
Soignies à Mons.....	1,099,069 82	30,604 53	2,658,481 53
Mons à la frontière de France.....	1,424,708 05	44,019 52	1,903,850 04
Branche de raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles et nouvelle station du Nord (ligne des boulevards).	661,590 09	15,517 73	272,208 53
Raccordement extérieur entre les stations du Nord et du Midi à Bruxelles.	2,587,401 65	10,174 98	1,808,060 25
Bruxelles à Luttre.....	2,124,855 67	16,286 43	2,142,068 22
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.			
Braine-le-Comte à Charleroi.....	2,224,500 10	47,358 77	5,177,972 65
Charleroi à Namur.....	1,480,632 84	26,791 75	4,438,106 09
Totaux.....	14,555,464 95	254,279 60	23,125,758 87
RÉCAPITULATION.			
Ligne du Nord.....	1,981,659 89	65,041 17	5,596,101 93
— de l'Ouest.....	8,150,718 18	201,400 03	15,487,969 76
— de l'Est.....	11,595,197 56	224,620 17	58,486,570 41
— du Midi.....	14,555,464 95	254,279 60	23,125,758 87
Totaux.....	56,281,020 58	725,340 97	78,496,400 97
Braine-le-Comte à Gand (a).....	"	"	4,490 54
Ligne de raccordement entre les stations de Bruxelles- Nord et Bruxelles-Quartier Léopold (Luxemb.) (a).	"	"	10,431 55
Mons à Manage (a).....	11,546 98	"	188,658 07
Dendre-et-Waes (a).....	5,651 20	"	125,350 18
Saint-Trond à Hasselt (a).....	"	"	7,522 80
Tournai à Jurbise (a).....	780 72	"	74,508 06
Hal à Ath et Tournai à Blandain (a).....	28 52	"	5,706 42
TOTAUX GÉNÉRAUX.....	56,299,007 60	725,340 97	78,908,868 59

fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1874.

FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.	Observations.
BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.				
Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
444,969 34	1,338,470 10	9,972 16	11,480 03	5,636,186 52	(a) Ligne construite par une compagnie et exploitée par l'État.
204,885 50	1,049,878 11	2,594 74	241 45	3,167,219 75	
328,691 03	1,486,635 09	7,856 53	16,864 53	5,608,892 48	
306,106 53	1,223,660 14	10,105 23	"	4,914,429 29	
26,180 80	216,490 79	"	84,257 05	1,273,824 97	
126,308 30	544,980 80	856 07	"	5,077,982 05	
"	"	"	"	4,283,190 32	
603,386 25	2,664,076 93	5,179 69	854 "	10,723,503 41	
603,870 09	1,891,184 51	6,824 81	1,596 76	8,450,807 55	
2,648,498 74	10,417,596 29	41,569 03	115,045 82	51,153,811 30	
969,136 74	3,525,180 66	33,179 89	74,904 25	10,047,184 51	
2,648,519 52	11,682,339 01	33,518 75	45,411 99	36,301,877 24	
2,526,209 61	9,155,024 28	96,494 47	41,741 "	61,923,837 50	
2,648,498 74	10,417,596 29	41,569 03	115,045 82	51,153,811 30	
8,592,564 61	54,777,940 24	238,362 14	277,101 04	159,408,750 55	
13,313 56	19,202 40	10,841 40	"	47,832 50	
"	"	"	"	10,431 53	
534,894 63	418,265 70	14,179 90	"	967,543 28	
15,070 "	176,553 92	7,874 53	"	328,461 65	
4,721 81	"	"	"	12,044 61	
29,849 80	4,200 "	12,547 63	"	121,686 23	
17,508 28	44,256 30	50 "	"	63,529 32	
9,007,524 49	53,440,578 76	303,838 44	277,101 04	160,962,079 69	

N° XXXIII (suite). — Dépenses de premier établissement du chemin de

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.	TOTAL PAR LIGNE.
	B. — STATIONS, BATIMENTS, CONSTRUCTIONS ET DÉPENSES DIVERSES DES STATIONS ET ATELIERS.	Fr. C.	Fr. C.
NORD.	Bruxelles (rue des Éperonniers)	133,636 11	
	Bruxelles (Ministère des Travaux Publics)	1,500 »	
	Bruxelles (rue du Pepin)	4,746 35	
	Bruxelles (rue des Chartreux)	7,801 77	
	Bruxelles (Saint-Josse-ten-Noode, rue de l'Astronomie)	4,517 87	
	Bruxelles (hôtel, rue Latérale, 2)	12,897 60	
	Bruxelles (bureau central)	44,406 25	
	Bruxelles (Nord)	3,448,084 32	
	Bruxelles (Entrepôt)	9,028 65	
	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde	969,343 76	
	Schaerbeek, Haeren, Weerde, Eppegheem	106,424 42	
	Malines	2,252,384 85	
	Anvers, Duffel, Vieux-Dieu, Wavre-Ste-Catherine,	3,103,017 33	
	Contich, Lierre	106,471 61	
			10,206,163 43
OUEST,	Termonde, Capelle, Londerzeel, Malderen, Buggenhout, Schoonaerde, Hoombeke, Baesrode	262,438 »	
	Gand, Wetteren, Audeghem, Wichelen, Melle, Quatrecht, Ledeborg	3,288,938 97	
	Bruges, Hansbeke, Bloemendaale, Aeltre, Oostcamp	1,545,502 77	
	Landeghem	21,540 07	
	Tronchiennes	50,540 75	
	Ostende, Jabbeke, Plasschendaale	807,615 90	
	Deynze, Deurle, St-Denis-Westrem, La Pinte	114,900 68	
	Waereghem, Harlebeke, Courtrai	689,372 53	
	Olsene	19,643 08	
	Machelen	12,486 39	
	Dessalghem	7,575 39	
	Mouscron	407,696 95	
	Lauwe	19,420 50	
	Templeuve, Néchin	57,731 99	
	Tournai	981,512 46	
			8,044,354 43
EST	Dieghem, Saventhem, Cortenberg, Velthem, Hérent	57,927 74	
	Louvain, Haecht, Wespelaer, Wygmael	446,817 03	
	Boortmeerbeek	45,200 31	
	Tirlemont, Vertryck, Corbeek-Loo	533,462 45	
	Gingelom	60,825 24	
	Esmael	57,684 60	
	A reporter	979,913 37	18,230,717 88

fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1871.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.	TOTAL PAR LIGNE.
		Fr. C.	Fr. C.
	Report	979,915 67	18,250,717 88
	Rosoux	54,177 04	
	Waremmes	129,446 18	
	Ans, Fexhe, Remicourt, Bierset	539,440 90	
	Liège, Haut-Pré	2,028,610 99	
	Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée, Angleur	369,558 66	
	Dolhain, Herbesthal	193,580 53	
EST (Suite.)	Verviers	733,985 07	
	Le Trooz	43,410 54	
	Ensival	139,538 30	
	Welkenraedt	107,046 71	
	Saint-Trond, Landen	123,483 87	
	Hasselt	2,539 66	
			5,468,554 04
	Bruxelles (Midi)	4,417,269 65	
	Hal, Tubise, Lembecq	577,017 45	
	Loth, Buysingen	47,895 22	
	Forest	46,488 43	
	Ruysbroeck	51,630 53	
	Braine-le-Comte	513,508 95	
	Soignies	84,020 93	
	Hennuyères	36,253 36	
	Jurbise	105,158 03	
	Ghlin	8,298 15	
MIDI	Mons	1,976,903 02	
	Neufvilles	52,117 54	
	Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain, Quaregnon	715,925 78	
	Manage, Écaussinnes, Luttre, Roux, Gosselies, Marchiennes	729,733 05	
	Pont-à-Celles	57,319 95	
	Marche-lez-Écaussinnes	9,851 29	
	Gouy-lez-Piéton, Familleureux, Godarville	64,594 31	
	Couillet	157,847 07	
	Charleroi	1,472,161 95	
	Le Campinaire	65,810 35	
	Floreffe, Tamines, Châtelain, Moustier, Auvélais	712,297 42	
	A reporter	11,461,678 21	23,719,271 92

N° XXXIII (suite). — Dépenses de premier établissement du chemin de

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.	TOTAL PAR LIGNE.
		Fr. C.	Fr. C.
	Report	11,461,678 21	23,719,271 92
MIDI (Suite.)	Farciennes	134,443 06	
	Flawinne	6,162 04	
	Franière (halte)	4,982 92	
	Namur	813,289 71	
			12,422,823 94
BRAINE & GAND . .	Smissenhoeck	35,902 80	
	Sotteghem, Rebecq-Rognon, Gammerage, Lierde-St-Ma- rie, Baelegem, Scheldewindeke, Moortzele, Lands- cauter, Erwetegem, Moerbeke	13,212 85	
			51,115 65
TOURNAI & JURBISE	Ath, Leuze	44,897 66	
	Chièvres-Autres	13,072 53	
	Maffles	53,237 43	
	Bary-Maulde	5,852 86	
	Brugelotte	6,743 43	
	Havannes	24,707 12	
	Ligne	26,520 »	
	Lens	2,538 73	
			137,371 78
HAL & ATH et TOUR- NAI & BLANDAIN.	Silly, Brages, Saintes, Hérinocs	13,821 62	
	Enghien	1,293 27	
	Blandain	1,811 93	
			18,928 82
DENDRE-ET-WAES.	Lacken, Jette-St-Pierre, Berchem-St-Agathe, Dilbeck, Bodeghem-St-Martin	193,217 54	
	Ternath	7,566 82	
	Alost	50,930 28	
	Lede, Schellebelle	7,564 96	
	Erembodegem	26,883 79	
	Grammont	23,284 27	
	Rebaix	2,947 42	
	Lessines	8,464 94	
	Okegem	24,637 47	
	Esschenc-Lombeek	13,736 58	
	Santbergen	1,261 57	
	Grembergen	7,344 18	
	Schendelbeke	19,289 80	
	A reporter	371,171 21	36,569,214 09

fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1871.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.	TOTAL PAR LIGNE.
		Fr. C.	Fr. C.
	Report.	371,171 21	34,560,821 70
DENDRE-ET-WAES. (Suite.)	Idegem	8,744 08	
	Deux-Acren	1,940 88	
	Ninove	500 78	
	Denderleeuw	27,185 28	
	Papignies	2,688 82	
	Zelee	7,568 13	
	Gyseghem	5,958 »	
	Lokeren	298 88	425,625 76
MONS A MANAGE.	Nimy-Maisières	59,881 85	
	L'Olive	45,658 11	
	Haine-Saint-Pierre	60,982 77	
	Mariemont	42,841 59	
	Bracquegnies	45,265 06	
	Havré	51,660 51	
	Bascoup	21,698 09	
	Bois-du-Luc	51,957 65	
	La Paix	22,101 70	
	La Louvière	44,821 90	
	Obourg	28,865 46	
	L'Étoile	18,157 93	
	Houssu	22,472 52	474,024 82
GRAND LUXEMBOURG.	Bruxelles (Josaphat), Bruxelles (rue Rogier), Bruxelles (Saint-Josse-ten-Noode), Bruxelles (rue de la Loi), Bruxelles (rue des Palais)		44,581 04
	Établissements maritimes d'Anvers (Anvers-bassins)		510,472 79
	Chemin de fer de ceinture de Bruxelles (Pannenhuy, Cureghem, Koekel- berg, station de l'Ouest)		179,742 97
	Chemin de fer de ceinture de Gand (Meirelbeke)		196,878 58
	Ensemble pour bâtiments et constructions		38,198,558 05
	Excentriques, rails mobiles, évitements, plaques-tournantes, etc.	6,104,549 27	
	Réservoirs	550,299 06	
	Colonnes hydrauliques et machines à pomper	144,545 86	
	Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz	441,915 60	
	Machines à vapeur de l'atelier	218,021 22	
	Enclumes, étaux, creusets	491,501 79	
	Pompes à incendie	91,998 70	
	Montage et outillage d'un atelier à Malines	1,154,427 56	
	Pavés	1,989,152 40	
	Ensemble pour dépendances		10,066,207 26
	TOTAUX		49,164,745 51

N° XXXIII (suite). — *Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1871.*

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.	Observations.
C. — DÉPENSES GÉNÉRALES.	Fr. C.	
Personnel	4,641,389 59	
Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.	281,854 11	
Études de projets, frais d'enquêtes, levées de plans. . .	252,970 51	
Mobilier, instruments, etc.	268,520 42	
Secours	15,992 90	
Dépenses imprévues et extraordinaires.	204,119 68	
TOTAUX	5,642,847 21	
D. — MATÉRIEL DES TRANSPORTS.		
Locomotives et accessoires	18,291,233 27	
Pièces de rechange	407,583 51	
Voitures et approvisionnements de construction y relatifs.	56,951,450 85	
Métaux, fers divers, etc.	1,708,752 57	
Brouettes, charrettes et canots	56,617 15	
Bascules et poids	129,445 74	
Paniers pour le transport des marchandises.	42,847 01	
Objets de ferblanterie	84,545 55	
Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	714,485 80	
Transport de matériel anglais.	84,104 86	
Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires.	5,212,152 70	
TOTAUX	61,662,976 57	

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DE LA DÉPENSE AU 31 décembre 1871.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.	Observations.
	Fr. C.	Fr. C.	
1 ^o Établissement de la route	160,962,079 69	243,767 5	
2 ^o Construction des bâtiments et dépendances des stations.	49,164,745 51	78,458 64	
3 ^o Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau).	5,642,847 21	8,816 82	
	215,769,672 21	331,022 46	
4 ^o Matériel des transports	61,662,976 57	102,289 12	
TOTAL ET MOYENNE	277,432,648 78	433,311 58	

N° XXXIV.

Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État faites en 1871, à charge du versement de 3,000,000 de francs de la Compagnie des Bassins Houillers. (Art. 5, § 3, de la convention.)

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, frais d'acquisition.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS ouvrages d'art ET ROSE DU RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.
A. — ROUTE PROPREMENT DITE.			
Denderleeuw à Courtrai	"	"	1,828 88
Manage à Wavre.	450 "	"	"
Tamines à Landen	"	"	2,641 65
Tirlemont à Namur.	48 20	"	1,164 25
Écaussines à Erquelines.	3,576 07	"	40,818 39
Baume à Marchiennes.	"	"	1,472 95
Mons à Bonne-Espérance.	"	"	1,007 12
La Louvière à Saint-Vaast.	"	"	28,349 54
Piéton à Leval.	"	"	1,401 15
Embranchement du Centre	"	"	480 70
Ensemble des lignes reprises	42,705 07	"	171 48
TOTAUX.	46,779 34	"	81,395 98

B. — STATIONS, BATIMENTS, CONSTRUCTIONS ET DÉPENDANCES DIVERSES DES STATIONS ET ATELIERS.

	MONTANT des DÉPENSES.
Forchies-la-Marche . .	2,274 34
Baume.	720 59
Jauche.	200 "
Stations de Flawinne.	22,033 90
Anvaing	2,149 04
Antoing	262 06
Callenelle	1,399 47
TOTAL.	29,039 40

C. — DÉPENSES GÉNÉRALES.

Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.	386 23
Mobilier, instruments, etc.	432 56
TOTAL.	818 79

D. — MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

Grues de chargement.	35,095 58
------------------------------	-----------

FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES DIVERSES.	TOTAL.	Observations.
BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.				
•	•	•	•	4,528 88	
•	•	•	•	450 •	
•	•	•	•	2,541 55	
•	•	•	•	1,212 45	
•	•	•	•	44,394 46	
•	•	•	•	4,472 95	
•	•	•	•	4,007 12	
•	•	•	•	28,349 51	
•	•	•	•	4,401 15	
•	•	•	•	480 70	
90,806 50	896,424 45	•	36,518 25	4,066,322 45	
90,806 50	896,424 45	•	36,518 25	4,452,464 22	

RÉCAPITULATION.

A. Établissement de la route	4,452,464 22
B. Construction des bâtiments et dépendances des stations.	29,039 40
C. Dépenses générales (personnel, frais de con- duite et de bureau)	848 79
	4,482,049 41
D. Matériel des transports (grues de chargement)	35,095 58
TOTAL GÉNÉRAL	4,217,144 99

MONTANT des DÉPENSES.

N° XXXV.

*Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État.***Valeur du matériel inventorié des lignes de chemin de fer reprises
à la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut.**

NATURE DES OBJETS.	IMPORT.
Locomotives et tenders mis en service le 1 ^{er} juillet 1868	3,752,200 »
Locomotives et tenders mis en service après le 1 ^{er} juillet 1868	5,680,069 34
Voitures et wagons mis en service avant le 1 ^{er} juillet 1868	9,512,570 »
Voitures et wagons mis en service après le 1 ^{er} juillet 1868	6,753,816 »
Wagons fournis neufs depuis le 1 ^{er} janvier 1871.	2,962,685 »
Chevaux, petit matériel, mobilier, outillage, bâches, chaînes et cordes d'arrimage, appareils télégraphiques, etc.	408,291 06
TOTAL	27,069,629 40
A déduire une somme de. représentant la valeur du matériel de la compagnie de Manage à Wavre, pris en location.	800,000 »
Reste	26,269,629 40^(a)

(a) Dont fr. 43,469,629-40 payés au comptant.
et fr. 42,800,000-00 par annuités.

N° XXXVI.

Compte de capital et d'amortissement d'une dette de 12,800,000 francs du chef de la reprise d'une partie du matériel de la Compagnie des Bassins Houillers (1).

N° d'ordre des ANNUITÉS.	ANNÉES cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS (4 1/2 %).	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
1	2	3	4	5	6	7
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
1	1871	549,450 »	26,550 »	576,000 »	12,483,450 »	Les chiffres des colonnes 4 et 5 représentent la valeur nominale à amortir au pair.
2	1872	548,280 »	27,720 »	576,000 »	12,455,730 »	
3	1873	547,065 »	28,935 »	576,000 »	12,426,795 »	
4	1874	545,760 »	30,240 »	576,000 »	12,096,555 »	
5	1875	544,440 »	31,590 »	576,000 »	12,064,965 »	
6	1876	542,970 »	33,030 »	576,000 »	12,031,935 »	
7	1877	541,485 »	34,515 »	576,000 »	11,997,420 »	
8	1878	539,910 »	36,090 »	576,000 »	11,961,330 »	
9	1879	538,290 »	37,710 »	576,000 »	11,923,620 »	
10	1880	536,625 »	39,375 »	576,000 »	11,884,245 »	
11	1881	534,825 »	41,175 »	576,000 »	11,843,070 »	
12	1882	533,025 »	42,975 »	576,000 »	11,800,095 »	
13	1883	531,045 »	44,955 »	576,000 »	11,755,140 »	
14	1884	529,020 »	46,980 »	576,000 »	11,708,160 »	
15	1885	526,905 »	49,095 »	576,000 »	11,659,065 »	
16	1886	524,700 »	51,300 »	576,000 »	11,607,765 »	
17	1887	522,405 »	53,595 »	576,000 »	11,554,170 »	
18	1888	519,975 »	56,025 »	576,000 »	11,498,145 »	
A reporter.		9,656,145 »	744,855 »	10,368,000 »	11,498,145 »	

(1) La dépense annuelle correspondante aux capitaux employés par le Gouvernement pour la reprise de cette partie du matériel, primitivement cédée à la Compagnie des Bassins Houillers par d'autres Compagnies, comprend pour l'année 1874, savoir :

1° Une annuité de 567,000 francs calculée à 4 1/2 p. % sur un capital de 12,600,000 francs.

CETTE ANNUITÉ SE DÉCOMPOSE COMME IL SUIT :

Intérêts payés aux porteurs des titres.	fr. 540,900 »	} 567,000 »
Amortissement des titres	26,000 »	
Somme à valoir sur amortissement ultérieur.	400 »	

2° Une autre annuité de 9,000 francs calculée à 4 1/2 p. % sur un capital de 200,000 francs.

CETTE DERNIÈRE SE DÉCOMPOSE COMME IL SUIT :

Intérêts payés aux porteurs des titres.	fr. 8,550 »	} 9,000 »
Somme à valoir sur amortissement ultérieur.	450 »	

TOTAL. fr. 576,000 »

N° d'ordre des annuités	ANNÉES cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT À AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS (4½ %).	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
1	2	3	4	5	6	7
	Report.	Fr. c. 9,656,445 »	Fr. c. 744,855 »	Fr. c. 10,368,000 »	Fr. c. 11,498,145 »	
49	1889	517,453 »	58,545 »	576,000 »	11,439,600 »	
20	1890	514,845 »	61,455 »	576,000 »	11,378,445 »	
21	1891	512,055 »	63,945 »	576,000 »	11,314,500 »	
22	1892	509,175 »	66,825 »	576,000 »	11,247,675 »	
23	1893	506,205 »	69,795 »	576,000 »	11,177,880 »	
24	1894	503,055 »	72,945 »	576,000 »	11,104,935 »	
25	1895	499,770 »	76,230 »	576,000 »	11,028,705 »	
26	1896	496,305 »	79,695 »	576,000 »	10,949,010 »	
27	1897	492,750 »	83,250 »	576,000 »	10,865,760 »	
28	1898	489,015 »	86,985 »	576,000 »	10,778,775 »	
29	1899	485,055 »	90,945 »	576,000 »	10,687,830 »	
30	1900	481,005 »	94,995 »	576,000 »	10,592,835 »	
31	1901	476,685 »	99,315 »	576,000 »	10,493,520 »	
32	1902	472,275 »	103,725 »	576,000 »	10,389,795 »	
33	1903	467,595 »	108,405 »	576,000 »	10,281,390 »	
34	1904	462,690 »	113,310 »	576,000 »	10,168,080 »	
35	1905	457,650 »	118,350 »	576,000 »	10,049,730 »	
36	1906	452,295 »	123,705 »	576,000 »	9,926,025 »	
37	1907	446,715 »	129,285 »	576,000 »	9,796,740 »	
38	1908	440,910 »	135,090 »	576,000 »	9,661,650 »	
39	1909	434,790 »	141,210 »	576,000 »	9,520,440 »	
40	1910	428,445 »	147,555 »	576,000 »	9,372,885 »	
41	1911	421,830 »	154,170 »	576,000 »	9,218,715 »	
42	1912	414,855 »	161,145 »	576,000 »	9,057,570 »	
43	1913	407,655 »	168,345 »	576,000 »	8,889,225 »	
44	1914	400,050 »	175,950 »	576,000 »	8,713,275 »	
45	1915	392,130 »	183,870 »	576,000 »	8,529,405 »	
46	1916	383,850 »	192,150 »	576,000 »	8,337,255 »	
47	1917	375,210 »	200,790 »	576,000 »	8,136,465 »	
48	1918	366,210 »	209,790 »	576,000 »	7,926,675 »	
49	1919	356,745 »	219,285 »	576,000 »	7,707,390 »	
50	1920	346,905 »	229,095 »	576,000 »	7,478,295 »	
51	1921	336,555 »	239,445 »	576,000 »	7,238,850 »	
52	1922	325,800 »	250,200 »	576,000 »	6,988,650 »	
53	1923	314,505 »	261,495 »	576,000 »	6,727,155 »	
A reporter.		25,045,155 »	5,482,845 »	30,528,000 »	6,727,155 »	

Nos d'ordre des ANNUITÉS.	ANNÉES cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS ($\frac{1}{2}$ %).	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
1	2	3	4	5	6	7
	Report.	Fr. c 25,045,155 »	Fr. c 5,482,845 »	Fr. c. 30,528,000 »	Fr. c. 6,727,155 »	
54	1924	302,760 »	273,240 »	576,000 »	6,453,915 »	
55	1925	290,475 »	285,525 »	576,000 »	6,168,390 »	
56	1926	277,605 »	298,395 »	576,000 »	5,869,995 »	
57	1927	264,495 »	311,805 »	576,000 »	5,558,190 »	
58	1928	250,155 »	325,845 »	576,000 »	5,232,345 »	
59	1929	235,485 »	340,515 »	576,000 »	4,891,830 »	
60	1930	220,140 »	355,860 »	576,000 »	4,533,970 »	
61	1931	204,165 »	371,835 »	576,000 »	4,164,135 »	
62	1932	187,425 »	388,575 »	576,000 »	3,775,560 »	
63	1933	169,920 »	406,080 »	576,000 »	3,369,480 »	
64	1934	151,695 »	424,305 »	576,000 »	2,945,175 »	
65	1935	132,870 »	443,430 »	576,000 »	2,504,745 »	
66	1936	112,635 »	463,365 »	576,000 »	2,038,380 »	
67	1937	91,755 »	484,245 »	576,000 »	1,554,135 »	
68	1938	70,020 »	505,980 »	576,000 »	1,048,155 »	
69	1939	47,205 »	528,795 »	576,000 »	519,360 »	
70	1940	23,400 »	519,360 »	542,760 »	—	
TOTAL. . .		28,076,760 »	12,240,000 »	40,286,760 »	»	

N° XXXVII.

LIGNE DE MONS A MANAGE.

Compte de capital et d'amortissement.

N° d'ordre des annuités.	ANNÉES cor- respondant aux annuités	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
1	1857	664,643 34	40,686 66	672,330 »	43,224,848 83	
2	1858	661,402 33	41,227 67	672,330 »	43,243,594 48	
3	1859	660,533 93	41,796 07	672,330 »	43,204,798 44	
4	1860	659,936 75	42,393 25	672,330 »	43,489,404 86	
5	1861	659,309 33	43,020 67	672,330 »	43,476,381 49	
6	1862	658,650 47	43,679 83	672,330 »	43,462,704 36	
7	1863	657,957 62	44,372 38	672,330 »	43,448,328 98	
8	1864	657,230 02	45,099 98	672,330 »	43,433,229 »	
9	1865	656,465 59	45,864 41	672,330 »	43,417,364 59	
10	1866	655,662 45	46,667 55	672,330 »	43,400,697 04	
11	1867	654,848 65	47,514 35	672,330 »	43,083,485 69	
12	1868	653,932 45	48,397 85	672,330 »	43,064,787 84	
13	1869	653,000 76	49,329 24	672,330 »	43,045,458 60	
14	1870	652,022 24	50,307 79	672,330 »	43,025,450 84	
15	1871	650,994 43	51,335 87	672,330 »	43,003,844 94	
16	1872	649,944 »	22,446 »	672,330 »	42,984,398 94	
17	1873	648,779 49	23,550 84	672,330 »	42,937,848 43	
18	1874	647,586 93	24,743 07	672,330 »	42,933,405 06	
19	1875	646,334 34	25,995 69	672,330 »	42,907,409 37	
20	1876	645,048 28	27,344 72	672,330 »	42,879,797 65	
21	1877	643,635 64	28,694 36	672,330 »	42,851,103 29	
22	1878	642,182 98	30,447 02	672,330 »	42,820,956 27	
23	1879	640,656 78	31,673 22	672,330 »	42,789,283 05	
24	1880	639,053 34	33,276 69	672,330 »	42,756,006 36	
25	1881	637,368 70	34,964 30	672,330 »	42,724,045 06	
26	1882	635,598 77	36,734 23	672,330 »	42,684,343 83	
27	1883	633,739 26	38,500 74	672,330 »	42,645,723 09	
28	1884	634,785 60	40,544 40	672,330 »	42,605,478 69	
29	1885	629,733 04	42,596 96	672,330 »	42,562,584 73	
30	1886	627,576 57	44,753 43	672,330 »	42,547,828 30	
A reporter.		49,452,222 79	747,677 24	20,469,900 »	42,547,828 30	

N° d'ordre des associés	ANNÉES cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	Fr. c. 49,452,222 79	Fr. c. 747,677 24	Fr. c. 20,469,900 "	Fr. c. 42,547,828 30	
31	1887	625,310 93	47,049 07	672,330 "	42,470,809 23	
32	1888	622,930 59	49,399 44	672,330 "	42,421,409 82	
33	1889	620,429 74	51,900 26	672,330 "	42,369,509 56	
34	1890	617,802 30	54,527 70	672,330 "	42,314,981 86	
35	1891	615,044 82	57,288 48	672,330 "	42,257,693 68	
36	1892	612,444 64	60,488 39	672,330 "	42,197,505 29	
37	1893	609,094 58	63,235 42	672,330 "	42,134,269 87	
38	1894	605,893 29	66,436 71	672,330 "	42,067,833 46	
39	1895	602,529 93	69,800 07	672,330 "	41,998,033 09	
40	1896	598,996 29	73,333 71	672,330 "	41,924,699 38	
41	1897	595,283 78	77,046 22	672,330 "	41,847,653 46	
42	1898	591,383 32	80,946 68	672,330 "	41,766,706 48	
43	1899	587,285 39	85,044 61	672,330 "	41,681,661 87	
44	1900	582,980 01	89,349 99	672,330 "	41,592,311 88	
45	1901	578,456 65	93,873 35	672,330 "	41,498,438 53	
46	1902	573,704 32	98,625 68	672,330 "	41,399,812 85	
47	1903	568,744 40	103,618 60	672,330 "	41,296,194 25	
48	1904	563,465 70	108,864 30	672,330 "	41,187,329 95	
49	1905	557,954 44	114,375 56	672,330 "	41,072,954 39	
50	1906	552,464 49	120,465 84	672,330 "	40,952,788 58	
51	1907	546,080 80	126,249 20	672,330 "	40,826,539 38	
52	1908	539,689 42	132,640 58	672,330 "	40,693,898 80	
53	1909	532,974 50	139,355 50	672,330 "	40,554,543 30	
54	1910	525,919 62	146,440 38	672,330 "	40,408,432 92	
55	1911	518,507 60	153,822 40	672,330 "	40,254,340 52	
56	1912	510,720 34	161,609 66	672,330 "	40,092,700 86	
57	1913	502,538 85	169,794 45	672,330 "	9,922,909 71	
58	1914	493,943 48	178,386 82	672,330 "	9,744,522 89	
59	1915	484,942 34	187,447 66	672,330 "	9,557,408 23	
60	1916	475,424 33	196,905 67	672,330 "	9,360,499 56	
61	1917	465,455 97	206,874 03	672,330 "	9,153,325 53	
62	1918	454,982 98	217,347 02	672,330 "	8,935,978 54	
63	1919	443,979 78	228,350 22	672,330 "	8,707,628 29	
64	1920	432,449 56	239,910 44	672,330 "	8,467,717 85	
65	1921	420,274 09	252,055 91	672,330 "	8,215,661 94	
A reporter.		38,684,606 43	5,019,843 57	43,704,450 "	8,215,661 94	

N° d'ordre des annuités.	ANNÉE cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT À AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %.)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	Fr. c. 38,684,606 43	Fr. c. 5,019,843 57	Fr. c. 43,704,450 »	Fr. c. 8,215,661 94	
66	1922	407,513 78	264,816 22	672,330 »	7,950,845 72	
67	1923	394,407 44	278,222 56	672,330 »	7,672,623 16	
68	1924	380,022 42	292,307 58	672,330 »	7,380,315 58	
69	1925	365,224 35	307,106 65	672,330 »	7,073,209 93	
70	1926	349,677 43	322,652 87	672,330 »	6,750,557 06	
71	1927	333,342 83	338,987 17	672,330 »	6,414,569 89	
72	1928	316,481 59	356,148 41	672,330 »	6,055,424 48	
73	1929	298,451 59	374,178 41	672,330 »	5,681,243 07	
74	1930	279,208 81	393,421 19	672,330 »	5,288,424 88	
75	1931	259,307 04	413,022 96	672,330 »	4,875,098 92	
76	1932	238,397 75	433,932 25	672,330 »	4,444,166 67	
77	1933	216,429 94	455,000 06	672,330 »	3,985,266 61	
78	1934	193,349 99	478,980 01	672,330 »	3,506,286 60	
79	1935	169,401 64	503,228 36	672,330 »	3,003,058 24	
80	1936	143,625 69	528,704 31	672,330 »	2,474,353 93	
81	1937	116,860 05	555,469 95	672,330 »	1,918,883 98	
82	1938	88,739 38	583,590 62	672,330 »	1,335,293 36	
83	1939	59,195 40	613,434 90	672,330 »	722,158 46	
84	1940	28,155 44	644,174 86	672,330 »	77,983 60	
85	1941	454 90	77,983 60	78,438 50	»	12 février 1941.
TOTAUX.		43,318,652 90	43,235,505 51	56,554,158 50	»	

N° XXXVIII.

*Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration
payés sur le budget de 1871.***STATIONS.**

Bruxelles (Nord)	Distribution d'eau dans les lieux d'aisances	225	} 4,680
	Amélioration de la canalisation conduisant au ventilateur des forges dans l'atelier	175	
	Établissement de quatre bureaux pour le contrôle des recettes	4,260	
Bruxelles (Entrepôt)	Prolongement de la voie longeant le canal derrière l'entrepôt		4,170
Bruxelles (Chartreux)	Modifications aux locaux		4,030
Bruxelles (Allée-Verte)	Cloisons dans les bureaux des hangars. (Tarifs 2 et 3.)		445
Bruxelles (Duquesnoy)	Modifications aux locaux	4,290	} 4,740
	Id. pour assurer le service des marchandises	420	
Bruxelles (Chaussée de Louvain)	Pose de deux tuyaux pour la décharge des eaux pluviales. (Bâtiment des recettes)		65
Bruxelles (Sablon)	Appropriation de la maison louée. (4 ^e direction)		4,540
Malines	Construction de cabinets pour latrines et de deux hangars à l'arsenal	5,370	} 7,440
	Atelier pour fabrication de tendeurs et crochets à l'arsenal	650	
	Atelier pour fabrication des graisses à l'arsenal	40	
	Établissement d'un plancher à l'étage du hangar-sud situé dans la cour du magasin central	390	
	Conduite d'alimentation des grues	690	
Laeken	Remplacement par un garde-corps en fer du garde-corps en bois près du pont tournant		2,480
Ternath	Assainissement des caves et construction d'un puits		520
Benderleeuw	Modification à la distribution intérieure du bâtiment		970
Lede	Établissement d'un raccordement		360
Gand	Établissement de l'éclairage au gaz dans les maisons louées pour bureaux	575	} 755
	Agrandissement du bureau du chef de station à l'entrepôt	480	
Bleemendaale	Reconstruction d'un pavillon pour latrines et pissoirs		4,025
Ostende	Travaux d'appropriation pour le buffet-restaurant		485
Waereghem	Travaux de pavage		475
Courtrai	Clôture en vieilles billes le long du boulevard du chemin de fer		335
Mouscron	Établissement d'un enclos dans le hangar de la douane		410
Néchin	Bureau pour facteurs et compartiment pour colis dans le magasin		65

A reporter. fr. 24,740

		Report fr.	24,740
Lauwe	Établissement de cheminées en maçonnerie.		225
Scheldewindeke	Modification au bâtiment		90
Ilerde-Sainte-Marie . .	Consolidation des tranchées aux abords de la station, etc.		4,295
Burst	Assèchement de la cave du bâtiment de la station		460
Eename	Appropriation de la maisonnette servant de bureau de recettes.		410
Renaix	Clôture dans le hangar aux marchandises.		445
Avelghem	Citernage d'un pont à peser.		420
Okegem	Établissement d'une cheminée en maçonnerie		205
Grammont	Modification au bâtiment des recettes.		205
Lessines	Id. à la distribution du bâtiment des recettes		220
Papignies	Voie reliant le pont à peser à la voie principale de droite, etc.		4,300
Chilèvres-Attres	Modification au bâtiment.		965
Brugelle	Travaux au raccordement des sieurs Louens et C ^e		485
Haecht	Travaux d'appropriation au bâtiment		400
Wespelaer	Construction d'une loge en maçonnerie de remploi. . . .		225
Tirlemont	Reconstruction du bureau des facteurs dans le hangar aux marchandises	290	4,350
	Reconstruction du trottoir extérieur du bâtiment des recettes	4,060	
Landen	Établissement et modifications de voies.		44 670
Bierset-Awans	Établissement de cheminées dans le bâtiment des recettes.		465
Liège	Cloison dans le bureau du garde-magasin.	440	4,345
	Trottoir dans la gare couverte et modification de voies .	4,235	
Nessonvaux	Modification au système d'alimentation d'eau		2,670
Ensisval	Clôture le long de la propriété de M. Lambert.	585	4,080
	Perré Id. id.	495	
Verviers	Établissement d'un comptoir, etc., dans le local affecté à la manipulation des valeurs.		80
Welkenraedt	Redressement du ruisseau, dit le <i>Macrou</i>		450
Perwez	Travaux d'appropriation des salles d'attente.		340
Eghée	Raccordement des sucreries centrales.		980
Bruxelles (Midi)	Travaux divers dans la gare.	240	3,480
	Établissement des bureaux de la 1 ^{re} section du 6 ^e groupe dans la station.	4,460	
	Travaux d'appropriation du bureau du chef de service des voies et travaux du 6 ^e groupe	4,965	
	Établissement de cheminées. — Bâtiment loué rue Fonsny.	445	
Buysbroeck	Remplacement d'un pont à peser, etc.		225
Buysingen	Établissement de cheminées en maçonnerie.		440
Tubise	Établissement de deux disques répéteurs et déplacement de deux signaux à distance		65

A reporter fr. 54,000

		Report fr.	54,000
Braine-le-Comte	{ Expériences sur un puits 290 Modifications au bâtiment des recettes 25 }		315
Neufvilles	Établissement de cheminées en maçonnerie.		470
Ghlin	Id. id. id.		470
Mons	Travaux d'appropriation au bureau du chef de service des voies et travaux du 5 ^e groupe.		4,320
Jemmapes	Travaux d'aménagement de la place de la station. . .		695
Quaregnon	Établissement de cheminées en maçonnerie.		470
Thulin	Modifications au bâtiment des recettes		445
Binche	{ Id. au bureau du chef de service 4,235 Éclairage au gaz des bureaux des chefs de service . . . 515 }		4,750
Morlanwelz	Raccordement du sieur Cambier		475
Bracquegnies	Modifications aux voies.		48,470
Baume	{ Raccordement de fondries 430 Id. Hiart et C ^e 450 }		280
Engbien	Raccordement de l'usine des sieurs Garitte et de Haspe. .		80
Ath	Fosse de visite, remplacement des rails, etc.		4,040
Leuze	{ Loge en bois pour abri de portier 235 Exhaussement de la cloison vitrée du bureau des facteurs. . 280 }		515
Tournai	{ Percement de feuilles de zinc avec tasseaux isolateurs (magasin aux marchandises). 830 Élargissement des portes d'entrée de la remise aux locomotives 95 Établissement d'une clôture à claire-voie, entrepôt de la douane 490 Élargissement d'une baie de porte. Bureau du chef de service 95 }		4,210
Blandain	Placement de nouveaux indicateurs en quatre langues .		245
Saint-Ghislain	Modifications au bâtiment des recettes.		500
Écaussinnes	Id. aux voies		900
Marche-lez-Écaussinnes	Établissement de cheminées en maçonnerie.		440
Familleureux	Id. id. id.		440
Manage	Travaux de clôture de la remise provisoire aux locomotives.		470
Godarville	{ Établissement de cheminées en maçonnerie. 440 Appropriation d'une cave et construction d'un escalier. . 235 }		375
Pont-à-Celles	Construction d'un perré.		345
Luttre	Modifications au bâtiment des recettes.		25
Marchiennes	{ Travaux d'achèvement de la station 3,280 Établissement d'une liaison de voies 5,465 Travaux de raccordement. 90 Cloison à l'étage du bâtiment des recettes. 410 }		8,645
Marcinelle	Agrandissement d'une maisonnette de garde		4,210
Charleroi	Modifications au bâtiment des recettes.		30

A reporter. fr. 93,800

	Report fr.	93,800
Couillet	Travaux d'appropriation au bâtiment des recettes . . .	4,865
Châteaumeau	Id. au raccordement de l'usine Dupont	90
Tamnes	Remplacement d'une grue hydraulique	885
Auvclais	Id. des voûtes des arches d'inondation . . .	3,865
Moustier	Établissement d'une voie de raccordement des charbon- bonnages de Ham-sur-Sambre	4,300
Frankère	Remplacement des voûtes des arches d'inondation . . .	3,865
Floréffe	Placemènt de barreaux en fer aux portes vitrées du bureau des recettes	25
Flawinne	Établissement de cheminées en maçonnerie	445
Namur	Poteaux avertissant les machinistes qu'ils doivent siffler.	60

ROUTES.

	Canalisation pour les trains éclairés au gaz	250	
	Remplacement de toitures, (Bodeghem, Saint-Martin). .	445	
	Indemnité pour abatage d'arbres à Evere	290	
1^{er} Groupe	Id. substitution de toitures à Wilsele et Muysen	145	2,300
	Substitution de toitures	4,125	
	Abatage d'arbres.	25	
	Objets d'éclairage au gaz.	50	
	Clôture en vieilles billes à Vorviers et Gingelom. . . .	385	
2^e Groupe	Indemnité pour substitution de toiture à Daussoulx . .	270	780
	Id. id. Autre-Eglise	75	
	Objets d'éclairage au gaz	50	
	Abatage d'arbres à Melle.	200	
	Consolidation des talus entre les bornes 38 et 39 de Grammont à Melle.	950	
3^e Groupe	Établissement d'un dalot à Chapelle-Wattignes	420	2,035
	Abatage d'arbres.	275	
	Objets d'éclairage au gaz	50	
	Placement d'une 7 ^e bille dans les courbes de Braine à Gand	440	
	Placement d'une 7 ^e bille dans les courbes de Braine à Gand	435	
	Indemnité pour abatage d'arbres.	355	
	Substitution de toiture; construction d'un aqueduc à Moerbeke.	750	
	Substitution de toiture à Ath	400	
4^e Groupe	Abatage d'arbres.	750	3,400
	Amélioration d'un chemin à Heyse (Denderleeuw à Courtrai)	495	
	Mise en état du chemin communal de Welden (Dender- leeuw à Courtrai).	320	
	Raccordement de la sucrerie Dusart et C ^e , à Silly- Hellebecq	445	
	Objets d'éclairage au gaz	50	

A reporter fr. 444,415

		Report. . . . fr.	414,415
5 ^e Groupe	{	Abatage d'arbres.	75
	{	Objets d'éclairage au gaz	50
			425
	{	Abatage d'arbres à Tubize.	260
	{	Établissement de portes aux passages de Braine à Manage.	465
	{	Id. de clôtures en vieilles billes, à Marchiennes.	4,050
6 ^e Groupe	{	Substitution de toiture (M ^e V ^e Basse), à Malonne.	250
	{	Reconstruction du pont de Montigny-sur-Sambre	40,653
	{	Abatage d'arbres.	3,465
	{	Établissement de portes aux passages de piétons (Bruxelles à Namur)	460
	{	Objets d'éclairage au gaz	50
			46,055
7 ^e Groupe		Objets d'éclairage au gaz.	60
		Différence ou plus-value résultant de la substitution, sur l'ancien réseau, de rails Vignole éclissés, de 37 kilogrammes par mètre, aux rails de plus faible calibre, remplacés dans les voies pendant l'exercice 1874, soit 964,000 kilogrammes à fr. 472-50	
			466,290
		Total fr.	296,945

N° XXXIX. — *Compte de l'emploi du combustible*

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	UNITÉ.	APPROVISIONNEMENTS restant au 1 ^{er} janvier 1871.		APPROVISIONNEMENTS reçus des lignes nouvelles au 1 ^{er} janvier 1871.		LIVRAISONS des fournisseurs payées sur les fonds du budget.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
			Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
Bois d'allumage neuf . . .	M³	1,441,690	12,672 98	12,498,168	119,982 41	6,453,525	43,789 58
Bois d'allumage vieux . . .	M³	1,983,914	9,919 57	711,908	3,539 54	"	"
Fagots pour locomotives . .	Pièce.	29,182	4,221 57	87,084	13,062 60	53,000	8,470 "
Briquettes	1,000 k.	12,900	90 58	111,964	1,959 37	"	"
Charbon en roche	1,000 k.	220,403	5,131 22	133,253	2,198 67	1,293,700	21,630 21
Charbon gailleux	1,000 k.	2,703,498	18,893 47	2,241,872	23,221 06	79,347,150	898,621 63
Charbon maigre	1,000 k.	8,934,019	53,454 41	439,898	3,939 08	138,514,900	1,424,059 54
Coke	1,000 k.	88,890	1,669 57	"	"	1,106,673	23,312 89
Charbon de bois	Hectol.	834.5	1,371 02	63	119 70	334	634 60
TOTAL GÉNÉRAL DU COMBUS- TIBLE			103,624 19		170,062 43		2,420,518 43
Torches-falots	Pièce.	4,923	3,290 43	"	"	23,278	14,204 90
Huile de pétrole	Kil.	138,893	84,714 43	12,763	6,382 30	394,623	191,622 36
Huile épurée	Kil.	74,507.3	66,831 57	"	"	342,126	366,403 83
TOTAL DE L'ÉCLAIRAGE . . .			154,856 27		6,382 30		572,231 29
Huile de graissage	Kil.	233,123	213,209 55	"	"	390,012	420,281 26
Suif et huile de palme . . .	Kil.	18,666.3	20,108 73	103	113 30	43,920	50,927 53
Graisse pour voitures	Kil.	9,667	3,932 90	"	"	"	"
TOTAL DU GRAISSAGE			241,271 20		113 30		471,208 79
TOTAL GÉNÉRAL DES CORPS GRAS			396,127 47		6,49		1,043,410 08

et des corps gras en 1871. — SITUATION GÉNÉRALE.

LIVRAISONS du service de la voie et de l'arsenal de Melines.		TOTAL DES ENTRÉES.		TOTAL DES CONSOMMATIONS OU TRANSFORMATIONS.			RESTANT AU 31 DÉCEMBRE.	
QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
	Fr. c.		Fr. c.			Fr. c.		Fr. c.
		18,373,383	176,444 97	12,688,632	9 60	121,811 06	3,686,731	34,633 91
4,810,882	24,034 41	7,306,704	57,333 52	6,167,774	3 »	50,838 87	1,338,930	6,694 65
3,000	420 »	174,266	26,175 07	131,641	» 13	19,746 13	42,623	6,427 82
»	»	124,864	2,049 93	119,944	16 30	1,979 08	4,920	70 87
»	»	1,647,533	26,980 10	1,270,280	16 30	20,939 62	377,078	6,020 48
»	»	84,292,520	942,736 16	79,881,980	11 20	894,678 18	4,410,340	48,037 98
»	»	167,688,817	1,481,433 03	163,312,941	8 80	1,438,915 88	4,175,876	42,359 13
»	»	1,193,363	24,982 46	836,025	21 »	17,976 48	339,342	7,003 98
»	»	1,231.5	2,523 32	119,813	1 90	2,277 13	33	48 17
	24,474 41		2,720,679 48			2,349,180 47		171,499 01
»	»	50,201	17,493 33	23,160	» 38	14,392 80	3,041	2,902 53
»	»	366,283	282,719 31	378,641	» 30	189,320 30	187,642	93,399 01
»	»	416,433.5	433,233 20	261,682	1 04	272,149 28	134,731.5	161,103 92
	»		733,470 06			476,062 38		237,407 48
»	»	623,137	633,490 81	334,630	1 02	363,722 60	68,307	69,768 21
»	»	64,691.3	71,131 78	37,329	1 10	63,061 90	7,362.5	8,039 88
36,400	32,333 96	66,067	38,338 86	38,216	» 38	33,763 28	7,831	4,373 38
	32,333 96		744,981 43			662,349 78		82,431 07
	32,333 96		1,478,431 31			1,138,612 36		339,839 13

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	UNITÉ.	PRIX MOYEN de l'unité.	DIRECTION GÉNÉRALE, magasin central, commission de ré- ception et masse d'habillement.		SERVICE DES VOIES ET TRAVAUX.		SERVICE DES TRANSPORTS.		ARSENAL DE MALINES.		STATIONS.		TRACTION : LOCOMOTIVES.		TRACTION : PLANS INCLINÉS.		MACHINES FIXES.		ATELIERS DES LOCOMOTIVES.		ATELIERS DES VOITURES.		POSTES : TIMBRE ET BUREAU AMBULANTS.		TÉLÉGRAPHES.		TOTAUX.	
			QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.
Bois d'allumage neuf.	M³	Fr. c. 9 60	30,000	Fr. c. 288	"	"	229,833	2,206 59	"	"	168,567	1,618 24	10,983,777	103,444 26	"	"	502,703	4,823 97	728,300	6,995 60	23,930	249 12	11,730	112 80	7,350	72 48	12,688,632	121,811 06
Bois d'allumage vieux.	M³	5	"	"	2	10	219,688	1,098 44	284,329	1,421 63	151,503	636 32	3,260,433	26,502 18	"	"	218,863	1,094 33	19,023	95 12	23,062	115 51	3,843	19 22	5,220	26 10	6,167,774	30,838 87
Fagots pour locomotives.	Pièce.	15	"	"	353	52 93	1,294	194 10	"	"	1,290	193 50	124,396	18,639 40	"	"	2,400	560	1,104	165 60	491	73 63	68	10 20	243	36 73	151,641	19,740 13
Briquettes.	1,000 k.	16 30	"	"	"	"	4,600	75 90	"	"	17,140	282 81	94,204	1,334 37	"	"	1,000	16 30	3,000	49 30	"	"	"	"	"	"	119,944	1,979 08
Charbon en roche.	1,000 k.	16 30	428,130	7,064 48	153,230	2,231 63	333,080	3,528 82	"	"	296,060	4,834 99	"	"	"	"	17,730	292 88	4,730	78 37	4,730	78 37	21,763	359 12	26,723	440 96	1,230,280	20,959 62
Charbon gailleteux.	1,000 k.	11 20	28,300	519 20	862,390	9,638 77	2,740,906	30,698 15	7,394,320	82,816 38	2,792,279	31,273 33	59,432,100	666,199 32	192,930	2,161 04	3,108,634	34,816 93	1,746,873	19,363	1,107,343	12,404 48	197,511	2,212 12	227,932	2,333 06	79,831,980	894,678 18
Charbon maigre.	1,000 k.	8 80	"	"	7,180,300	63,188 40	37,866	309 22	"	"	26,613	254 21	131,245,600	1,530,943 68	5,348,900	29,470 32	1,196,410	10,328 41	332,830	3,569 08	73,800	667 04	"	"	400	3 32	163,312,941	1,438,913 88
Coke.	1,000 k.	21	"	"	"	"	61,600	1,293 60	271,337	3,702 70	22,800	478 80	"	"	"	"	187,606	3,939 72	293,260	6,200 46	17,200	561 20	"	"	"	"	836,023	17,976 48
Charbon de bois.	Hectol.	1 90	"	"	"	"	"	"	737	1,400 30	"	"	"	"	"	"	"	"	54,3	63 33	"	"	2	3 80	423	807 30	119,313	2,277 13
Total général de la consumma- tion du combustible.				7,671 68		73,141 73		41,604 82		91,541 03		39,622 60		2,149,103 41		31,651 36		33,874 74		36,332 28		13,949 17		2,717 26		3,940 37		2,349,180 47
Torches-falots.	Pièce.	38	"	"	18,097	10,496 26	3,717	2,135 86	232	134 36	602	549 16	1,194	692 32	2	1 16	339	312 62	733	423 14	44	23 32	"	"	"	"	23,160	14,392 80
Huile de pétrole.	Kilog.	50	2,611	1,303 30	30,786	23,393	133,823	76,912 30	320	160	100,902	50,431	20,014	14,307	938	479	2,033	1,041 30	10,647	3,323 30	18,911	9,433 30	4,033,3	2,027 73	4,328,3	2,264 23	378,641	189,520 30
Huile épurée.	Kilog.	1 04	462	480 48	18,674	19,420 96	90,064	93,666 36	9,179	9,346 16	21,873	22,730	3,970	4,128 80	906	942 24	42,691	44,398 64	20,339	21,381 36	44,741	46,330 64	8,001	8,321 04	360	332 40	261,682	272,149 28
Total des consommations de l'éclairage.				1,733 98		33,310 22		172,734 92		9,840 72		73,330 16		19,328 32		1,422 40		43,732 76		27,130		36,011 66		10,348 79		2,846 63		476,062 38
Huile de graissage.	Kilog.	1 02	"	"	18,609	18,981 18	169,043,3	172,426 41	40,828	41,644 36	3,700	3,814	290,721	296,333 42	2,279	2,524 38	2,341,3	2,392 33	23,214	23,678 28	1,692	1,723 84	"	"	"	"	334,630	363,722 60
Suif et huile de palme.	Kilog.	1 10	"	"	173	192 30	297	326 70	1,338	1,471 80	23,628	23,990 80	28,463,3	31,312 03	749	823 90	279,3	307 43	2,243	2,467 30	134	169 40	"	"	"	"	37,329	63,061 90
Graisse pour voiture.	Kilog.	38	"	"	223	130 30	43,836	23,436 48	14,000	8,120	"	"	"	"	133	78 30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33,216	33,763 28
Total des consommations du graissage.				"		19,304 18		193,189 39		31,236 36		31,804 80		327,847 47		3,226 78		2,899 78		26,143 38		1,893 24		"		"		662,349 78
Total général des consumma- tions des corps gras.				1,733 98		74,614 40		370,924 31		61,077 08		73,330 16 31,804 80		347,173 79		4,649 18		48,632 34		33,273 38		37,906 90		10,348 79		2,846 63		1,138,612 36

N° XLI.

Relevé de la dépense faite, en 1871, pour le chauffage, l'éclairage et le graissage dans les stations et dans les ateliers qui en dépendent.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	CHAUFFAGE.				
	SALLES D'ATTENTE et bureau.	MACHINES fixes.	ATELIERS		TOTAL.
			des LOCOMOTIVES.	des VOITURES.	
Bruxelles (Nord)	Fr. c. 473 82	Fr. c. 379 88	Fr. c. 2,760 27	Fr. c. 580 16	Fr. c. 4,593 83
— (Allée-Verte)	653 21	263 50	"	104 16	1,000 67
Anvers.	582 01	3,653 80	1,065 "	675 40	5,954 21
Louvain (Station et bassin)	604 80	2,313 48	"	201 20	5,211 48
Tirlemont	104 87	2,380 42	103 62	447 40	5,038 51
Waremmes	196 96	1,391 28	"	"	1,788 24
Ans	898 43	2,294 01	61 60	666 44	3,920 80
Liège	867 13	6,494 67	5,228 12	417 76	11,007 70
Verviers.	608 68	54 17	66 46	674 78	1,584 09
Malines	409 85	332 20	619 14	160 27	1,521 44
Termonde	182 44	1,155 59	"	"	1,558 03
Gand	560 98	958 90	2,107 24	624 62	4,251 74
Ostende	208 51	18 40	99 88	128 68	435 27
Alost.	295 71	1,054 01	801 87	288 12	2,417 71
Courtrai	1,259 40	5,555 50	72 80	556 "	7,201 70
Mouscron	396 11	47 61	60 "	136 37	640 08
Tournai	1,261 56	907 40	2,031 90	1,000 22	4,066 08
Ath	252 90	2,482 99	727 86	425 53	5,867 08
Bruxelles (Midi)	1,829 68	5,702 62	1,571 11	1,509 56	8,412 97
Braine-le-Comte	489 46	3,068 80	292 90	2,944 54	6,795 70
Manège	672 07	212 04	1,718 84	555 23	2,936 18
Mons (Station et bureau de ville)	414 02	3,128 97	5,605 59	90 13	7,258 51
Saint-Ghislain	1,057 44	1,163 12	7,409 72	134 40	9,764 68
Quiévrain	572 14	2,475 86	636 65	452 98	3,037 61
La Louvière	551 88	719 68	"	482 68	1,554 24
Charleroi	1,466 83	1,926 50	6,219 68	500 88	10,115 71
Namur (Station et bureau de ville)	467 06	3,104 86	1,500 23	672 93	5,545 12
Les autres stations réunies	23,882 12	4,554 88	"	74 91	28,291 91
TOTAUX	59,622 60	53,874 74	56,882 28	15,949 17	146,028 79

ÉCLAIRAGE A L'HUILE.					GRAISSAGE.					TOTAUX GÉNÉRAUX.
SALLES D'ATTENTE et bureau.	MACHINES fixes.	ATELIERS		TOTAL.	MACHINES fixes.	ATELIERS		TOTAL.		
		des LOCOMOTIVES.	des VOITURES.			des LOCOMOTIVES.	des VOITURES.			
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
575 74	2,906 96	1,543 44	4,006 78	9,094 92	21 42	859 58	»	860 80	14,349 55	
44 80	»	»	88 50	135 »	»	»	103 60	103 60	1,259 27	
781 50	2,926 12	419 72	2,933 62	7,030 96	54 06	1,019 67	16 50	1,090 23	14,093 40	
373 »	263 »	»	168 68	804 68	141 02	»	»	141 02	4,137 18	
51 »	143 58	78 92	878 24	1,131 74	43 90	»	»	43 90	4,215 95	
291 96	66 58	»	»	588 54	8 80	»	»	8 80	2,155 58	
757 46	1,215 16	68 64	405 40	2,442 66	67 52	»	»	67 52	6,450 48	
2,078 18	12,562 16	4,168 86	1,963 42	20,774 62	335 68	4,918 02	»	5,232 30	37,054 62	
414 94	273 52	176 80	2,528 06	3,394 22	15 40	»	»	15 40	4,793 71	
94 »	1,331 64	510 64	738 52	2,874 60	»	174 66	»	174 66	4,570 70	
82 40	141 80	»	»	223 90	80 58	»	»	80 58	1,642 51	
262 58	4,251 28	3,877 14	5,236 06	13,627 06	23 23	1,533 66	4 40	1,581 29	19,240 09	
178 46	149 76	190 74	1,789 72	2,308 68	141 86	51 79	143 86	559 51	5,105 46	
62 14	632 32	48 68	443 96	1,187 10	46 55	133 70	19 58	199 61	5,804 42	
853 58	735 92	»	203 02	1,859 52	244 85	»	466 14	710 97	9,752 19	
635 30	286 »	92 58	1,050 54	2,064 42	»	»	»	»	2,704 50	
3,323 64	81 64	1,135 60	1,816 60	6,407 48	55 80	1,910 58	6 60	1,975 07	12,446 65	
435 14	976 68	566 08	2,465 60	4,245 50	103 52	768 61	50 60	902 75	9,015 51	
1,239 60	1,266 72	556 »	6,923 90	9,988 22	43 90	1,138 43	350 48	1,514 85	19,916 02	
26 10	437 80	441 96	2,805 96	3,711 82	509 63	144 84	480 94	955 45	11,442 95	
1,141 08	2,447 78	2,044 04	2,881 92	8,514 82	87 72	803 85	»	891 57	12,562 57	
1,018 50	47 66	2,604 08	1,220 02	4,890 26	225 04	2,114 07	»	2,557 11	14,465 88	
97 20	1,876 16	2,756 10	944 28	5,653 74	162 50	1,534 44	»	1,496 74	16,915 16	
714 32	1,703 94	1,788 94	2,456 54	6,645 74	72 29	713 90	»	788 19	11,569 54	
666 44	46 75	»	282 06	993 23	»	»	»	»	2,529 49	
1,044 58	4,785 90	2,409 28	2,316 16	10,555 92	5 10	5,625 74	»	5,650 84	26,500 47	
14 »	3,765 15	1,819 76	9,089 72	14,688 63	522 48	1,035 58	82 70	1,460 76	21,694 51	
56,342 82	173 08	»	524 68	56,840 58	287 26	2,042 04	206 04	2,555 54	87,667 85	
73,550 16	45,752 76	27,130 »	56,011 66	202,444 58	2,899 78	26,143 88	1,895 24	30,940 60	579,415 97	

N° XLII. — *Redevances variables, ou parts payées aux Compagnies dans les recettes de l'État.*

ANNÉES.	COMPAGNIES DONT LES LIGNES SONT EXPLOITÉES PAR L'ÉTAT.						TOTAL.	Observations.
	Tournay-Jurbise et LANDEN-HASSELT.	Dendre-et-Waes.	Tournay-Lille et HAL A ATH.	Braine-le-Comte A GAND.	Jonction belge-prussienne.	Bassins houillers.		
1847	(1) 46,368 32	"	"	"	"	"	46,368 32	(1) La recette des années 1847 et 1848 a été versée entre les mains des concessionnaires qui ont payé aux actionnaires un intérêt de 4 p. c. sur les versements effectués jusqu'au 31 décembre 1848. (2) L'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt ayant été remise par l'État à la Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht le 1 ^{er} octobre 1856, la somme de fr. 570,834-23 ne comprend pas la recette de cette ligne du 1 ^{er} octobre au 31 décembre.
1848	(1) 449,890 58	"	"	"	"	"	449,890 58	
1849	305,510 87	"	"	"	"	"	305,510 87	
1850	388,155 61	"	"	"	"	"	388,155 61	
1851	402,976 40	"	"	"	"	"	402,976 40	
1852	424,031 15	"	"	"	"	"	424,031 15	(3) Cette somme ne comprend pas celle de fr. 150,212-18 qui a été retenue à titre d'à-compte du minimum de recette garanti à l'État par l'art. 8 de la convention du 9 mars 1871. (4) Même observation pour fr. 105,470-44. (5) — fr. 40,000 à compte du minimum garanti.
1853	467,406 81	440,353 83	"	"	"	"	607,760 64	
1854	503,598 44	396,255 23	"	"	"	"	899,853 64	
1855	551,041 36	650,396 39	"	"	"	"	1,201,437 75	
1856	(2) 570,334 23	854,089 67	"	"	"	"	1,424,423 90	
1857	483,885 61	1,025,195 10	"	"	"	"	1,509,080 71	
1858	551,861 75	1,131,144 33	"	"	"	"	1,683,006 08	
1859	583,979 36	1,183,673 41	"	"	"	"	1,767,652 77	
1860	621,336 41	1,179,038 27	"	"	"	"	1,800,374 68	
1861	692,869 17	1,297,646 98	"	"	"	"	1,990,516 15	
1862	677,914 26	1,323,026 84	"	"	"	"	2,000,941 10	
1863	742,721 02	1,404,450 20	"	"	"	"	2,147,171 22	
1864	801,613 01	1,555,858 17	"	"	"	"	2,357,471 18	
1865	824,826 45	1,649,972 76	5,609 13	"	"	"	2,480,408 34	
1866	926,147 19	1,823,071 01	331,201 91	"	"	"	3,080,420 11	
1867	917,438 35	1,619,722 45	418,105 15	417,040 93	"	"	3,372,306 88	
1868	900,039 65	1,726,992 13	475,428 68	568,831 22	"	"	3,674,291 68	
1869	824,853 49	1,706,905 99	526,533 79	(3) 458,218 29	"	"	3,516,511 56	
1870	607,689 52	1,816,252 68	501,823 38	(4) 546,241 16	1,126 23	"	3,473,132 97	
1871	601,333 81	1,912,605 91	639,911 50	(5) 828,619 30	37,086 49	4,928,130 95	8,947,687 76	
Totaux.	44,567,822 59	24,396,651 35	2,898,613 54	2,818,950 90	38,212 72	4,928,130 95	49,648,382 05	

A. — Tableau indiquant, pour 1874, le nombre : 1° des communes rurales;
2° des bureaux de poste, et 3° des tournées rurales.

PROVINCES.	NOMBRE de COMMUNES RURALES. (a)	NOMBRE de BUREAUX DE POSTE.	NOMBRE DE TOURNÉES RURALES.			Observations.
			Ordinaires.	De relais.	TOTAL.	
Anvers.	446	35	82	2	84	(a) Dans cette colonne ne sont pas comprises les com- munes où se trouve établi un bureau de poste. (b) Dont neuf sans service de distribution.
Brabant	280	67	465	•	465	
Flandre occidentale	203	46	440	7	447	
Flandre orientale .	240	57	456	6	462	
Hainaut	345	94	284	5	286	
Liège.	288	50	464	10	474	
Limbourg	488	48	68	7	75	
Luxembourg. . . .	469	33	435	5	440	
Namur.	314	27	475	8	483	
TOTAL	2,443	434(b)	4,366	50	4,416	
En 1870	2,449	427	4,329	45	4,374	
Différence {	en plus. .	•	37	5	42	
	en moins.	6	•	•	•	

B. — *Tableau indiquant le nombre de boîtes à lettres existant dans les villes et communes à la fin de l'année 1871.*

DÉSIGNATION DES BOÎTES.	NOMBRE.	
	1871.	1870.
Boîtes principales établies aux bureaux.	434	427
Boîtes placées dans les villes et localités sièges d'un bureau de poste. {	Boîtes-bornes en fonte	572 549
	Boîtes ordinaires en bois . . .	288 281
Boîtes établies dans les communes rurales. {	Au chef-lieu des communes. .	2,278 2,280
	Dans les sections.	918 868
Boîtes mobiles placées aux voitures affluentes	121	119
TOTAL.	4,411	4,524
Nombre des boîtes existant en plus en 1871	87	

C. — *Situation du service de la distribution dans les communes rurales
(non pourvues d'un bureau de poste).*

ANNÉES.	NOMBRE TOTAL des COMMUNES RURALES	NOMBRE DE DISTRIBUTIONS JOURNALIÈRES ACCORDÉES A CHAQUE COMMUNE.			Observations.
		1 DISTRIBUTION.	2 DISTRIBUTIONS.	3 DISTRIBUTIONS.	
1870	2,149	1,716	402	51	
1871	2,143	1,690	419	54	
Différence en 1871	en plus .	"	17	5	
	en moins.	26	"	"	



D. — *Situation du personnel des facteurs et facteurs ruraux, pendant les
années 1870 et 1871.*

ANNÉES.	NOMBRE DE FACTEURS		TOTAL.	Observations.
	DE VILLE.	RURAUX.		
1870	716	1,574	2,090	
1871	725	1,416	2,141	
En plus en 1871.	9	42	51	

E. — Tableau présentant la situation des bureaux ambulants pendant l'année 1871.

LIGNES PARCOURUES.		NOMBRE de VOYAGES.	DISTANCE.	PARCOURS kilométrique par jour.	PARCOURS kilométrique par an.	Observations.
MIDI . .	Bruxelles à Quiévrain.	4	80	320	116,800	
	Mons à Maubeuge. . .	2	30	60	21,900	
	Bruxelles à Namur . .	4	108	432	157,680	Par Braine-le-Comte.
	Tournai à Jurbise . . .	2	48	96	35,040	
	Tournai à Bruxelles . .	2	85	170	62,050	
	Bruxelles à Arlon . . .	2	190	380	138,700	
OUEST .	Bruxelles à Ostende. .	3	124	372	135,780	Par Denderleeuw.
	Id. id. . .	1	144	144	52,560	Par Malines.
	Mouscron à Gand . . .	4	56	224	81,760	
NORD . .	Bruxelles à Anvers . .	6	44	264	96,360	
EST . . .	Bruxelles à Verviers. .	4	124	496	181,040	Par Cortenbergh.
	Id. id. . .	2	139	278	101,470	Par Malines.
	Liège à Erquelinnes. .	4	127	508	185,420	
TOTAUX.		40	1,299	3,744	1,366,560	
Situation en 1870.		42	1,322	3,790	1,383,350	
Diminution pour 1871		2	23	46	16,790	

F. — Tableau indiquant le nombre des services en voiture spécialement affectés au transport des dépêches et le nombre de kilomètres parcourus annuellement par ces services.

ANNÉES.	NOMBRE DE SERVICES.	PARCOURS ANNUEL en KILOMÈTRES.	PARCOURS quotidien EN KILOMÈTRES	NOMBRE de voyageurs transportés (par an).	Observations.
1870	441	2,581,260	6,524	536,148	
1871	445	2,431,995	6,665	578,828	
En plus en 1871.	4	50,735	159	42,680	

G — Relevé du nombre des services de messagerie quotidiens et autres, existant au 31 décembre 1871.

NATURE DES SERVICES.	NOMBRE DES SERVICES		DISTANCES EN KILOMÈTRES PARCOURUS			
	quotidiens.	non quotidiens.	Journelement par les services quo- tidiens.	hebdomadaie- rement en moyenne par les services non quotidiens.	annuellement par les divers services.	
Services de messagerie (dili- gences, chars-à-bancs, omni- bus, fourgons, etc.)	en 1874.	82	139	3,036	7,678	4,507,396
	en 1870.	97	136	3,942	7,670	4,837,670
En plus en 1874. . .		•	3	•	8	•
En moins en 1874. .		45	•	906	•	330,274

II. — Tableau résumant les opérations effectuées pendant l'année 1871,

PROVINCES.	NOMBRE DE LIVRETS				SOLDE DES COMPTES des déposants ou 31 décemb. 1870.	MONTANT de la répartition quin- quennale.	TOTAL.	OPÉRA.	
	Existants au 31 décembre 1870.	Délivrés en 1871.	Soldés en 1871.	Existants au 31 décembre 1871.				VERSEMENTS.	
								NOMBRE.	SOMME.
Anvers	295	246	87	454	Fr. c. 73,137 44	Fr. c. 914 83	Fr. c. 74,052 27	4,344	Fr. c. 183,457 34
Brabant.	382	244	104	522	84,988 54	339 44	85,327 95	964	182,006 75
Flandre occidentale.	502	243	126	619	150,205 34	43 72	150,249 06	4,094	117,417 50
Flandre orientale. .	344	304	63	585	68,178 13	54 55	68,232 68	4,317	112,398 19
Hainaut.	644	502	145	1,004	148,566 04	413 81	148,979 85	2,785	216,435 13
Liège.	613	323	134	802	94,876 58	122 98	94,999 56	4,761	128,587 69
Limbourg.	337	143	64	448	87,576 54	20 63	87,597 14	788	110,540 02
Luxembourg. . . .	641	586	147	980	100,224 96	89 20	100,314 16	4,729	137,140 27
Namur.	658	280	104	834	86,360 35	111 08	86,471 43	4,373	105,580 29
TOTAL	4,416	2,773	974	6,215	891,113 86	2,110 24	893,224 10	13,449	1,293,263 18
En 1870	"	5,107	694	4,416	"	"	"	14,389	1,162,689 26
Différences { en plus. .	4,416	"	283	1,799	891,113 86	2,110 24	893,224 10	"	130,573 92
	"	2,334	"	"	"	"	"	4,210	"

Classification des versements effectués pendant l'année 1871, suivant

	NOMBRE.	SOMMES de 1 à 10 francs.	NOMBRE.	SOMMES de 10 à 100 francs.	NOMBRE.	SOMMES de 100 à 500 francs.	NOMBRE.	SOMMES de 500 à 1,000 fr.
En 1871.	7,038	28,125 59	4,090	125,845 44	1,300	258,592 37	408	254,067 56
En 1870.	10,338	37,211 82	2,717	97,995 93	849	233,448 75	269	198,144 11
Différences { en plus. .	"	"	1,373	27,849 51	451	25,143 62	139	55,923 45
{ en moins. .	3,320	9,116 23	"	"	"	"	"	"

Classification des livrets existants au 31 décembre 1871.

En 1871.	2,092	7,119 34	2,214	80,164 05	1,176	267,706 64	389	269,248 66
En 1870.	1,607	5,821 76	1,705	56,352 34	684	148,691 29	220	143,921 85
Différences { en plus. .	485	1,297 58	509	23,811 71	492	119,015 35	169	125,326 81
{ en moins. .	"	"	"	"	"	"	"	"

par les bureaux de poste pour compte de la Caisse générale d'épargne.

TIONS.		SOLDE DES COMPTES des déposants au 31 décembre 1871.	INTÉRÊTS CAPITALISÉS ou 31 décembre 1871.	TOTAL.	Observations.
REMBOUSEMENTS.					
NOMBRE.	SOMME.				
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
297	65,551 33	494,657 78	4,069 84	495,727 59	(a) Versements chez les percepteurs des postes, fr. 1,226,278 44
342	60,901 82	206,432 88	3,495 99	209,928 87	Transferts opérés, soit de la Caisse générale, soit de l'une des agences de la Banque nationale, ou de l'une des succursales sur un bureau de poste. 66,084 74
494	38,272 90	229,393 66	5,497 41	234,590 77	Fr. 1,293,263 18
275	64,872 50	445,758 37	2,738 07	448,496 44	
445	83,626 04	284,788 94	6,095 73	287,884 67	(*) Remboursements. . fr. 440,029 19
342	60,608 32	459,978 93	3,244 74	463,223 67	Achats de fonds publics au nom de soixante- quatre déposants. . . 105,206 67
460	55,889 40	442,247 76	3,517 21	445,764 97	(b) Payements, achats de fonds publics et sous- criptions à l'emprunt 4 p. % 1871
285	53,989 45	483,464 98	4,261 62	487,736 60	Souscriptions à l'em- prunt 4 p. % 1871, versements d'août et de novembre . . . 2,092 70
257	63,616 30	428,435 42	2,923 43	431,358 55	Fr. 547,328 56
2,567	(b) 547,328 56	4,639,458 72	35,543 44	4,674,702 43	(*) En outre, il a été payé du chef des intérêts sur comptes soldés dans le courant de l'année, la somme de fr. 1,503-84.
4,545	287,243 42	875,476 44	45,637 72	891,443 86	
4,052	260,445 44	763,682 58	49,905 69	783,588 27	
"	"	"	"	"	

l'importance de chacun.

NOMBRE.	SOMMES de 1,000 à 3,000 fr.	NOMBRE.	SOMMES au-dessus de 3,000 francs.
267	365,844 48	46	260,787 74
456	268,484 44	40	327,674 54
444	97,660 37	6	"
"	"	"	66,886 80

277	449,885 40	67	630,578 40
464	239,381 59	39	296,945 03
443	480,503 51	28	333,633 37
"	"	"	"

I. — *Tableau des recettes de toute*

	LETTRES taxis (a).	LETTRES AFFRANCHIES en timbres-poste (b).	TOTAL DU PRODUIT des LETTRES.	JOURNAUX ET IMPRIMÉS affranchis en timbres-poste (b).	JOURNAUX ET IMPRIMÉS affranchis en espèces.	DROIT sur LES ARTICLES d'argent (c).
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultat de l'année 1870 . . .	299,344 37	5,823,603 55	6,424,946 92	308,169 20	589,609 84	159,886 40
	330,597 50	5,435,464 40	5,765,758 60	285,550 44	566,327 40	145,532 30
Différences { en plus	"	390,444 45	359,188 32	22,619 06	23,282 71	14,354 40
{ en moins	31,256 43	"	"	"	"	"

Relevé du nombre et du montant des timbres-poste, chiffres-

NOMBRE DE TIMBRES-POSTE.						
	A 1 centime.	A 2 centimes.	A 3 centimes.	A 4 centimes.	A 10 centimes.	A 20 centimes.
Résultat de l'année 1870 . . .	20,945,443	4,402,568	4,157,304	463,767	39,632,379	2,985,549
	20,354,664	4,298,982	928,943	449,708	31,635,196	6,078,309
Différences { en plus	560,482	403,586	228,356	44,059	7,997,183	"
{ en moins	"	"	"	"	"	3,492,790

VALEUR DES TIMBRES-POSTE.

	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultat de l'année 1870 . . .	209,151 43	28,054 36	57,865 05	43,404 36	3,963,237 90	577,403 80
	203,546 64	25,979 64	46,447 25	9,576 64	3,463,519 60	1,215,664 80
Différences { en plus	5,604 82	2,074 72	11,417 80	3,524 72	799,718 30	"
{ en moins	"	"	"	"	"	638,558 "

ANNÉES.	LETTRÉS TRANSPORTÉES A L'INTÉRIEUR.						LETTRÉS			TOTAL GÉNÉRAL.			CARTES-CORRESPONDANCE				LETTRÉS DE SERVICE.			JOURNAUX.			IMPRIMÉS.			Observations.	
	DANS LE RAYON DE 30 KILOMÈT.			AU DELA DU RAYON DE 30 KILOM.			DE OU POUR L'ÉTRANGER.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR		DE OU POUR L'ÉTRANGER												
	NOMBRE DE LETTRES à 10 centimes.	AUGMENTATION proportionnelle		NOMBRE DE LETTRES à 20 centimes et au-dessus.	AUGMENTATION proportionnelle		NOMBRE DE LETTRES.	AUGMENTATION proportionnelle		NOMBRE DE LETTRES.	AUGMENTATION proportionnelle		NOMBRE DE CARTES	Augmentation sur l'année précédente	NOMBRE DE CARTES.	Augmentation sur l'année précédente	NOMBRE DE LETTRES.	AUGMENTATION proportionnelle		NOMBRE de JOURNAUX.	AUGMENTATION proportionnelle		NOMBRE D'IMPRIMÉS.	AUGMENTATION proportionnelle			
		de chaque année sur la précédente.	de chaque année sur l'année 1847.		de chaque année sur la précédente.	de chaque année sur l'année 1847.		de chaque année sur la précédente.	de chaque année sur l'année 1847.		de chaque année sur la précédente.	de chaque année sur l'année 1847.						de chaque année sur la précédente.	de chaque année sur l'année 1847.		de chaque année sur la précédente.	de chaque année sur l'année 1847.					
1847-1848 (a).	(a) 2,863,789	P. % »	P. % »	(a) 3,646,555	P. % »	P. % »	(a) 2,628,362	P. % »	P. % »	(a) 9,438,706	P. % »	P. % »	»	P. % »	»	P. % »	3,500,000	P. % »	P. % »	4,200,000	P. % »	P. % »	4,300,000	P. % »	P. % »	(a) D'après l'exposé des motifs présenté à la Chambre le 27 avril 1848. Une statistique prise au commencement de fé- vrier 1847 donne, pour les lettres à 40 centimes, 2,724,474 lettres; pour les lettres à 20 centimes, 3,728,526 lettres; pour la correspondance étrangère, 2,751,529 lettres; et pour les chargements 24,357; soit un total de 9,048,886 lettres.	
1849	3,053,206	6.61	6.61	4,209,044	45.43	45.43	2,875,000	9.38	9.38	10,437,247	10.93	10.93	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1850	3,455,886	43.49	20.67	4,451,650	5.76	22.07	2,987,000	3.90	43.26	10,894,536	7.47	49.24	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1851	4,077,829	48.00	42.39	4,909,798	40.29	34.64	3,491,436	46.89	32.84	12,479,063	44.54	36.55	»	»	»	»	3,378,461	»	— 3.47	11,440,400	»	474.68	3,789,000	»	491.46		
1852	4,519,101	40.82	57.80	5,728,966	46.68	57.44	3,680,000	5.40	40.04	13,928,067	44.61	52.44	»	»	»	»	2,517,280	— 25.49	— 28.08	14,000,000	+ 22.70	233.33	4,000,000	+ 5.75	207.69		
1853	5,340,096	48.46	86.47	6,316,982	40.26	73.23	4,046,570	9.45	52.82	15,673,648	42.53	74.54	»	»	»	»	2,706,283	+ 7.51	— 22.68	14,450,000	+ 4.07	236.90	4,230,000	+ 5.57	225.24		
1854	5,849,563	9.54	104.26	7,080,343	42.08	94.47	4,406,184	9.70	67.64	17,336,090	40.60	89.70	»	»	»	»	2,756,300	+ 4.85	— 21.25	16,055,000	+ 43.46	282.26	3,244,000	— 23.38	449.34		
1855	6,493,834	5.89	116.28	7,404,390	4.58	103.05	4,700,000	6.67	78.82	18,298,221	5.55	100.23	»	»	»	»	2,998,765	+ 8.79	— 44.32	19,669,000	+ 22.51	368.31	3,872,000	+ 49.47	497.18		
1856	6,316,325	4.98	120.56	7,869,296	6.28	115.80	4,950,000	5.32	88.33	19,435,621	4.58	109.39	»	»	»	»	3,824,244	+ 27.43	+ 9.18	21,510,227	+ 9.36	412.45	5,060,407	+ 30.69	289.26		
1857	6,958,203	10.46	142.97	8,446,330	3.52	123.40	5,425,000	3.54	94.99	20,229,533	5.72	121.36	»	»	»	»	3,854,765	+ 0.88	+ 10.44	22,820,634	+ 6.09	443.35	4,842,874	— 4.30	272.53		
1858	6,840,000	— 2.43	137.80	8,375,000	2.81	129.67	5,425,000	5.85	106.40	20,640,000	4.88	125.52	»	»	»	»	3,933,500	+ 2.04	+ 12.38	23,302,742	+ 2.44	454.83	5,040,624	+ 4.08	287.74		
1859	7,946,740	46.25	176.45	8,307,208	— 0.80	127.84	5,573,204	2.73	112.04	21,797,452	5.76	138.51	»	»	»	»	4,321,824	+ 9.87	+ 23.48	28,444,348	+ 22.05	577.17	5,758,792	+ 44.25	342.98		
1860	8,525,634	7.69	197.70	9,006,868	8.42	147.00	6,428,344	15.34	144.58	23,960,846	9.93	162.19	»	»	»	»	3,995,056	— 7.56	+ 44.44	26,358,020	— 7.33	527.57	6,668,452	+ 45.80	412.96		
1861	8,626,592	4.48	204.23	10,558,808	47.23	189.55	7,414,328	10.67	170.68	26,299,728	9.76	187.78	»	»	»	»	4,249,956	+ 5.63	+ 20.57	25,493,740	— 3.39	506.99	7,794,950	+ 46.89	499.64		
1862	9,484,472	6.43	220.59	10,589,644	2.79	190.40	7,235,176	4.70	175.27	27,005,992	2.69	195.51	»	»	»	»	4,444,420	+ 4.56	+ 26.04	26,992,460	+ 5.88	542.67	9,007,284	+ 45.55	592.87		
1863	9,904,440	7.85	245.74	11,635,660	9.88	219.09	7,942,632	9.36	204.04	29,449,732	9.05	224.24	»	»	»	»	4,632,408	+ 5.00	+ 32.34	26,722,280	— 4.00	533.86	9,228,232	+ 2.45	609.86		
1864	10,385,428	4.88	262.63	11,886,680	2.46	225.97	8,439,496	2.86	209.66	30,441,004	3.26	232.77	»	»	»	»	4,735,420	+ 2.22	+ 35.28	25,837,312	— 3.31	515.17	10,965,916	+ 48.83	743.53		
1865	11,353,680	9.32	296.45	13,177,008	40.85	264.38	9,469,836	12.66	244.24	33,700,524	10.82	268.54	»	»	»	»	5,453,720	+ 8.84	+ 47.25	27,925,884	+ 8.42	564.78	12,694,084	+ 45.75	876.48		
1866	12,762,048	42.40	345.63	13,417,416	— 0.46	259.74	9,529,404	3.92	262.54	35,408,568	5.07	287.45	»	»	»	»	5,603,520	+ 8.02	+ 60.40	40,449,300	+ 43.66	855.22	12,423,268	— 2.48	855.63		
1867	12,503,800	— 2.06	336.61	13,597,544	3.66	272.88	10,872,862	14.20	313.67	36,974,473	4.42	304.59	»	»	»	»	5,518,084	— 4.54	+ 57.64	38,360,672	— 4.58	843.35	14,664,345	+ 48.04	1,028.03		
1868	13,400,998	7.47	367.94	14,463,594	4.46	288.44	11,062,493	4.74	320.89	38,627,082	4.47	322.67	»	»	»	»	6,396,520	+ 15.94	+ 82.76	38,966,382	+ 4.58	827.77	16,485,638	+ 42.42	1,468.42		
1869	14,349,517	7.07	404.06	14,632,059	3.30	304.25	11,643,804	5.25	343.04	40,625,377	5.47	344.54	»	»	»	»	6,706,480	+ 4.84	+ 94.60	40,822,967	+ 4.76	871.49	17,980,677	+ 9.06	1,283.42		
TAXE UNIFORME A 10 CENTIMES. (Lot du 15 mai 1870.)																											
Lettres transportées à l'intérieur du royaume.																											
	NOMBRE de lettres.	AUGMENTATION proportionnelle			AUGMENTATION proportionnelle			AUGMENTATION proportionnelle			AUGMENTATION proportionnelle																
		de chaque année sur la pré- cédente.	de chaque année sur l'année 1847.		de chaque année sur la pré- cédente.	de chaque année sur l'année 1847.		de chaque année sur la pré- cédente.	de chaque année sur l'année 1847.																		
1847-1848.	6,510,344	P. % »	P. % »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1870	32,763,835	43.05	403.26	»	»	»	12,348,696	5.79	368.68	45,082,534	10.97	393.34	»	»	»	»	7,964,460	+ 48.72	+ 127.47	16,874,539	+ 44.82	1,015.98	18,425,498	+ 0.80	1,294.24		
1874	36,393,474	44.08	459.01	»	»	»	15,744,622	27.79	498.94	52,435,096	15.64	470.49	682,475	»	5,174	»	6,854,572	— 46.49	93.76	49,403,536	+ 5.40	1,076.27	18,033,253	— 0.51	1,287.17		
Moyenne (depuis 1848.) de l'augmentation annuelle durant les 5 années des lettres précédant 1871.																											
		P. % 49.96		»		»	P. % 24.69		»	P. % 20.46		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
		6.74		»			6.87			6.76										40.90			43.56			8.56	

K. — *Statistique des chargements avec déclaration de valeur.*

ANNÉES.	CHARGEMENTS AVEC DÉCLARATION DE VALEUR DÉPOSÉS POUR L'INTÉRIEUR ET POUR L'ÉTRANGER.					Observations.	
	NOMBRE TOTAL DES LETTRES.	MONTANT global DES DÉCLARATIONS.	PRODUIT.				
			PORT.	DROIT PROPORTIONNEL.	TOTAL.		
1870	 147,097	Fr. c. 55,089,508 92	Fr. c. 26,096 10	Fr. c. 90,905 70 (a)	Fr. c. 117,001 80	(a) La somme de fr. 90,905-70 représente, outre le droit proportionnel, le droit fixe qui a été supprimé à partir du 1 ^{er} janvier 1874.	
1871	Pour l'intérieur 145,053 } Pour l'étranger 16,957 } 159,992	78,215,800 46	28,555 70	80,562 30	108,716 »		
Différence {	en plus	12,895	25,124,491 54	2,257 60	.		.
	en moins	.	.	.	40,543 40		8,285 80

L. — *Statistique des objets recommandés et des objets à remettre par exprès.*

	OBJETS RECOMMANDÉS à destination DE L'INTÉRIEUR et de L'ÉTRANGER.	OBJETS A REMETTRE PAR EXPRÉS.			
		DÉPOSÉS		DISTRIBUÉS à l'intérieur et originaux tant de l'intérieur que de l'étranger.	
		Pour L'INTÉRIEUR.	Pour L'ÉTRANGER.	Dans l'agglomération où est établi le bureau des postes.	En dehors de cette agglomération.
Résultats de 1870 . . .	246,485	7,385	280	10,456	694
Résultats de 1871 . . .	304,920	8,519	575	11,567	855
Différences en plus. .	58,437	956	295	1,251	161

M. — Lettres admises à la déclaration de valeur pendant les années 1868 à 1871, tant pour l'intérieur que pour l'étranger, avec indication des pertes et des détournements.

ANNÉES.	MOUVEMENT.			REMBOURSEMENTS.							Observations.
	NOMBRE de lettres avec valeur déclarée déposées.	SOMMES DÉCLARÉES.	DROIT PERÇU.	NOMBRE DE LETTRES perdues ou spolées.	MONTANT des valeurs insérées.	MONTANT des valeurs disparues.	MONTANT des remboursements effectués.	SOMMES tombees à charge du Trésor.	SOMMES supportées par les agents en cause.	SOMMES restituées à l'ad- ministration, en exécution de dé- cisions judiciai- res.	
1868 (a)	22,603	Fr. c. 8,698,100 58	Fr. c. 13,716 40	1	Fr. c. 40 »	Fr. c. 40 »	Fr. c. 40 »	Fr. c. 40 »	»	»	(a) Le service des valeurs dé- clarées a commencé le 1 ^{er} novem- bre 1868.
1869.	138,459	49,481,029 67	82,329 50	2	3,160 »	3,160 »	3,160 »	3,000 »	160 »	»	(b) Le tarif des valeurs décla- rées a été abaissé à partir du 1 ^{er} janvier 1871.
1870.	147,097	55,089,508 92	90,903 70	6	5,280 »	2,317 50	2,317 50	1,733 »	582 80	»	
1871 (b)	159,992	78,213,800 46	80,362 30	9	2,285 05	2,003 »	2,003 »	1,234 30	733 70	»	
Différence entre 1870 et 1871. .	+ 12,895	+23,124,491 54	-10,543 40	+ 3	- 994 95	- 312 50	- 312 50	- 483 70	+ 171 20	»	

N. — Récapitulation des renseignements statistiques recueillis concernant le service des postes, pendant l'année 1871.

DÉSIGNATION.	LÉTTRES (a).	LÉTTRES avec valeurs déclarées.	LÉTTRES et autres objets recom- mandés.	LÉTTRES recommandées d'office.	LÉTTRES EXPRÉS.	LÉTTRES contre-signées ou de service.	CARTES CORRESPONDANCE.	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.	MANDATS-POSTE (b).	ABONNEMENTS demandés à la poste		BOITES pour retrait de corres- pondances au bureau.	QUITTANCES déposées à l'encaisse- ment.
													aux journaux belges.	aux journaux étrangers.		
Mouvement à l'inté- rieur.	56,593,474	143,053	477,196	62,712	12,793	6,798,552	682,173	45,330,260	15,126,818	528,289	54,158	510,592	150,528	5,450	1,268	295,287
Mouvement internatio- nal (expéditions et réceptions)	15,741,622	21,546				35,040	3,174	5,835,276	2,906,755	544,141	18,915	104,358	•	•	•	•
TOTAUX pour 1871. .	52,135,096	164,581	477,196	62,712	12,793	6,831,572	687,549	49,405,536	18,035,285	872,450	55,055	615,150	150,528	5,450	1,268	295,287
Résultats correspon- dants pour l'année 1870.	45,082,531	151,426	377,459	98,644	11,110	7,961,460	•	46,871,559	18,125,198	756,964	55,469	616,027	151,878	5,249	1,295	290,026
Différence . . .	+6,052,565	+13,155	+99,737	-35,932	+1,683	-1,109,888	•	+2,531,997	-91,945	+115,466	-416	-877	-1,350	+201	-25	+5,261

(a) Non compris les lettres de service.

(b) Déduction faite de 182,562 mandats émis pour le service des abonnements et des encaissements.

O. — *Mouvement des articles d'argent intérieurs et internationaux durant l'exercice 1871, avec indication du droit proportionnel perçu.*

SERVICES.	NOMBRE de MANDATS émis.	MONTANT GLOBAL.	PRÔDÛIT AU PROFIT de la BELGIQUE. — Droit proportionnel.	Observations.
Intérieur	(a) 695,184	Fr. c. 50,530,195 02	Fr. c. 110,968 10	(a) Y compris 182,562 mandats émis pour le service des abonnements et des encaissements
Résultat de l'année 1870 . . .	704,677	24,968,187 73	115,835 50	
Différence	(b) 11,325 en moins.	5,562,007 27 en plus	4,887 40 en moins.	
Internationaux.				(b) Soit 1.63 p. 100. Cette différence en moins provient du retour en congé des militaires rappelés sous les drapeaux pendant la guerre franco-allemande.
De la Belgique pour la France.	24,247	985,105 28	10,429 60	
Année 1870. . . .	22,482	818,160 44	8,776 60	
Différence en plus. . .	1,765	166,942 84	1,653 »	
De la France pour la Belgique.	29,200	1,125,514 77	12,016 »	
Année 1870. . . .	54,287	1,101,278 74	11,855 80	
Différence	5,087 en moins.	24,256 05 en plus.	162 20 en plus.	
De la Belgique pour les Pays-Bas	5,659	157,626 22	1,795 80	
Année 1870. . . .	4,708	110,860 81	1,285 50	
Différence en plus. . .	951	46,765 41	510 30	
Des Pays-Bas pour la Belgique.	4,417	118,672 83	1,576 70	
Année 1870. . . .	4,181	112,819 58	1,541 48	
Différence en plus. . .	236	5,855 47	55 22	
De la Belgique pour l'Angleterre	7,281	768,754 10	5,521 40	
Année 1870. . . .	5,520	299,705 56	1,241 25	
Différence en plus. . .	5,761	469,048 54	2,280 15	
De l'Angleterre pour la Belgique	4,850	520,147 90	1,815 20	
Année 1870. . . .	5,828	275,982 50	1,055 52	
Différence en plus. . .	1,022	44,165 40	781 88	
De la Belgique pour l'Allemagne du Nord	16,849	425,116 69	4,552 50	
Année 1870. . . .	9,986	370,599 88	2,827 »	
Différence en plus. . .	6,865	54,516 81	1,705 50	

SERVICES.	NOMBRE de MANDATS émis.	MONTANT GLOBAL.	PRODUIT AU PROFIT de la BELGIQUE. — Droit proportionnel.	Observations.
De l'Allemagne du Nord pour la Belgique	3,843	Fr. c. 374,332 25	Fr. c. 1,797 25	
Année 1870. . . .	3,429	237,074 94	1,063 06	
Différence en plus. . .	2,416	137,257 31	734 19	
De la Belgique pour la Suisse.	1,762	125,603 12	556 »	
Année 1870. . . .	422	42,633 83	148 25	A partir du 1 ^{er} avril 1870.
Différence en plus. . .	1,340	82,951 59	407 73	
De la Suisse pour la Belgique.	963	64,004 94	293 75	Id.
Année 1870. . . .	576	29,976 37	168 »	
Différence en plus. . .	389	34,028 57	127 75	
De la Belgique pour le grand- duché de Luxembourg . . .	900	41,548 04	149 53	A partir du 15 mars 1871.
Du grand-duché de Luxem- bourg pour la Belgique. . .	1,524	117,432 10	296 40	Id.
De la Belgique pour l'Italie . .	465	42,697 78	217 75	A partir du 1 ^{er} mai 1871.
De l'Italie pour la Belgique . .	614	69,625 34	553 »	Id.
Résultat de l'année 1871 . . .	104,558	4,734,181 38	39,150 90	
Id. 1870	87,419	5,599,112 15	29,736 26	
Différence en plus. . .	17,139	1,535,069 23	9,414 64	Soit 19.60 p. %.

P. — *Statistique du nombre des lettres mises au rebut, pendant l'année 1871.*

CATÉGORIES.	LETTRES			LETTRES RESTITUÉES AUX AUTEURS		LETTRES RESTÉES EN REBUT			Observations.
	de l'intérieur pour l'intérieur.	de l'intérieur pour l'étranger.	de l'étranger pour l'intérieur.	de l'intérieur pour l'intérieur.	de l'intérieur pour l'étranger.	de l'intérieur pour l'intérieur.	de l'intérieur pour l'étranger.	de l'étranger pour l'intérieur.	
Lettres refusées	31,048	46,559	•	25	2,957	31,020	43,609	•	
Lettres poste-restante non réclamées.	3,435			45		3,420			
Lettres adressées à des personnes inconnues ou parties sans faire connaître leur nouveau domicile.	54,839		43,578					43,578	
Lettres dont les adresses sont illisibles ou incomplètes.	6,565	33,083		43,946	22,417	47,693	40,666		
Lettres renfermant des objets de valeur	235								
Lettres saisies en fraude.	46	•	•	•	•	46	•	•	
Lettres dont l'affranchissement a été omis	•	223	•	•	457	•	66	•	
Lettres contresignées refusées	54	•	•	54	•	•	•	•	
Lettres sous couvert.	84	•	•	44	•	70	•	•	
TOTAUX	96,273	49,865	43,578	44,054	25,531	52,219	94,334	43,578	
TOTAUX GÉNÉRAUX	189,716			69,585		420,434			

Q. — *Nombre de lettres réclamées pendant l'année 1871.*

NATURE DES LETTRES RÉCLAMÉES.	RÉCLAMÉES.		RETROUVÉES.		NON RETROUVÉES.	
	Originaires et à destination de l'intérieur.	Originaires ou à destination de l'étranger.	Originaires et à destination de l'intérieur.	Originaires ou à destination de l'étranger.	Originaires et à destination de l'intérieur.	Originaires ou à destination de l'étranger.
Lettres sans valeurs.	881	1,253	489	832	592	401
•						
Id. avec valeurs déterminées. .	365	522	96	125	269	597
Id. avec valeurs indéterminées.	56	74	11	12	23	62
TOTAUX.	1,282	1,849	596	969	686	860
TOTAUX RÉUNIS.	3,131		1,585		1,546	

R. — *Tableau comparatif du mouvement des lettres expédiées et de celles tombées en rebut, pendant les années 1862 à 1871.*

ANNÉES.	LETTRES DE ET POUR L'INTÉRIEUR.					LETTRES DE OU POUR L'ÉTRANGER.				
	NOMBRE DE LETTRES		Proportion du nombre des lettres en rebut avec celui des lettres expédiées.	Nombre des lettres-rebuts remises en distribution et placées après ouverture ou vérification.	Proportion du nombre des rebuts remis en distribution et placés avec le nombre total des rebuts.	NOMBRE DE LETTRES		Proportion du nombre des lettres en rebut avec celui des lettres en circulation.	Nombre des lettres-rebuts replacés ou renvoyés aux offices étrangers.	Proportion du nombre des rebuts replacés ou renvoyés aux offices étrangers avec le nombre total des rebuts.
	EXPÉDIÉES.	Tombées EN REBUT.				Expédiées OU REÇUES.	Tombées EN REBUT.			
			P. %		P. %			P. %		P. %
1862	19,770,816	90,263	0.40	21,212	23.50	7,235,176	46,331	0.65	33,801	72.95
1863	21,537,100	91,649	0.42	26,946	29.40	7,912,632	44,378	0.56	52,705	73.69
1864	22,271,808	92,881	0.41	29,507	31.76	8,439,196	47,365	0.58	55,631	75.23
1865	24,550,688	113,593	0.46	31,552	27.77	9,169,856	50,299	0.55	56,176	71.92
1866	25,879,464	114,966	0.44	54,673	30.15	9,529,104	51,948	0.55	40,509	77.98
1867	26,101,311	99,746	0.38	52,856	32.92	10,872,862	55,627	0.51	59,551	71.10
1868	27,564,589	89,196	0.32	27,023	50.29	11,062,493	57,899	0.52	59,232	67.79
1869	28,981,576	88,697	0.31	27,452	30.93	11,643,801	61,542	0.53	42,158	68.80
1870	52,763,838	95,039	0.29	58,199	40.19	12,318,696	61,982	0.50	48,586	78.39
1871	56,593,474	96,273	0.26	44,054	43.76	15,741,622	93,443	0.59	69,109	73.95
Totaux et moyennes	265,794,661	972,503	0.37	315,454	52.24	105,625,418	570,814	0.55	417,478	75.14

(226)

TABLE DES MATIÈRES.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES	PAGES. VII
--------------------------------------	---------------

CHAPITRE PREMIER.

CHEMIN DE FER. — ÉTENDUE DU RÉSEAU. — SITUATION DES VOIES ET DU MATÉRIEL.

I. Chemins de fer existant en Belgique.	4
a. Exploitation par l'État.	ib.
b. Exploitations des Compagnies concessionnaires	3
c. Chemins de fer en construction.	ib.
II. Doubles voies. — Voies accessoires. — Rails. — Éclisses. — Billes	4
a. Ancien réseau	ib.
b. Lignes reprises.	3
c. Réseaux réunis.	6
III. Matériel. — Machines fixes, locomotives et voitures	7
a. Machines fixes	ib.
b. Matériel de traction	8
c. Matériel des transports (voitures)	9

CHAPITRE DEUXIÈME.

STATISTIQUE DU MOUVEMENT ET DE LA RECETTE.

I. Parcours	13
a. Locomotives.	ib.
b. Matériel des transports	14
c. Trains	18
II. Mouvement et recette des voyageurs.	20
III. Mouvement et recette des bagages	21
IV. Mouvement et recette des marchandises.	22
a. Petits paquets et articles de messagerie	ib.
b. Grosses marchandises.	23
V. Mouvement et recette des transports de finances, équipages, chevaux et bestiaux.	24
VI. Produits extraordinaires	23
VII. Récapitulation	26
VIII. Comparaison résumée avec 1870.	28
a. Mouvement.	ib.
b. Recette	ib.
c. Recette par kilomètre de route exploité	29
IX. Tarifs	31

CHAPITRE TROISIÈME.

CHEMINS DE FER EN RELATION.

I. Services mixtes	33
II. Transit et services internationaux.	ib.

CHAPITRE QUATRIÈME.

Accidents	36
---------------------	----

CHAPITRE CINQUIÈME.

DÉPENSES.

I. Frais de premier établissement, d'extension et d'achèvement	38
§ 1 ^{er} . Capitaux mis à la disposition du Gouvernement	ib.
§ 2. Dépense annuelle pour le service des capitaux employés par le Gouvernement	44
II. Frais de rétribution des capitaux engagés dans les lignes concédées exploitées par l'État	45
§ 1 ^{er} . Ligne rachetée	ib.
§ 2. Lignes exploitées par l'État moyennant des prélèvements sur la recette.	ib.
III. Dépenses d'exploitation.	ib.
a. Rails et fers de la voie	45
1 ^o Ancien réseau	ib.
2 ^o Lignes reprises	46
b. Billes.	ib.
1 ^o Ancien réseau	ib.
2 ^o Lignes reprises	ib.
c. Combustibles	47
d. Huiles et graisses	49
e. Comparaison résumée des dépenses avec celles de 1870	ib.

CHAPITRE SIXIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

I. Quels sont les résultats des recettes et des dépenses?	51
II. Quel est l'excédant réel des recettes sur les dépenses, en tenant compte des intérêts acquis des emprunts, mais non encore échus ou payés au 31 décem- bre 1871?	56
III. De quelle somme le Trésor est-il redevable au chemin de fer à l'expiration de l'exercice 1871?	ib.
IV. Résumé. Résultats financiers des opérations de 1871	62

CHAPITRE SEPTIÈME.

Poste aux lettres.	66
----------------------------	----

CHAPITRE HUITIÈME.

Télégraphes	73
-----------------------	----

ANNEXES.

I. Tableau indicatif des longueurs des chemins de fer en exploitation et en construction au 31 décembre 1871	83
II. Reprise des lignes de la Société des Bassins Houillers du Hainaut. — Convention du 25 avril 1870	85
III. Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1871. (Ancien réseau.) . . .	110
IV. Résumé statistique de l'emploi et de la durée des rails et accessoires pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1871. (Ancien réseau.)	112
V. Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails effectués au 1 ^{er} janvier 1872. (Ancien réseau.) . .	114
VI. Résumé statistique de l'emploi des rails, en 1871. (Lignes reprises.) .	115
VII. Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires pour les voies exploitées par l'État au 31 décembre 1871	116
VIII. Rails. — Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1871	118
IX. Résumé statistique de l'emploi des billes pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1871. (Ancien réseau.)	119
X. État des billes mises hors de service pendant l'année 1871. (Ancien réseau.)	122
XI. Résumé statistique de l'emploi des billes en 1871. (Lignes reprises.) .	124
XII. Billes. — Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1871. . . .	126
XIII. Situation du matériel des locomotives et des tenders, pendant l'année 1871.	127
XIV. Situation du matériel des voitures et des wagons, pendant l'année 1871.	150
XV. Parcours kilométrique des locomotives en 1871	131
XVI. Tableau du parcours kilométrique du matériel des transports, pendant l'année 1871.	132
XVII. Tableau du parcours kilométrique des trains, pendant l'année 1871. .	134
XVIII. État récapitulatif, par mois, du mouvement des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1871. (Services intérieur, mixtes et internationaux.)	136
XIX. État récapitulatif, par mois, de la recette des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1871. (Services intérieur, mixtes et internationaux.)	138
XX. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1871.	140
XXI. État récapitulatif, par mois, des recettes pour transport de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1871.	142
XXII. État des recettes figurant comme <i>produits extraordinaires</i> dans les comptes de 1871	145
XXIII. Tableau indiquant les transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1871	146
XXIV. Barème des prix de transport des voyageurs. (Tarif du 1 ^{er} novembre 1871.)	148
XXV. Barème des prix d'abonnement pour transport des voyageurs. (Tarif du 1 ^{er} novembre 1871.)	150
XXVI. État récapitulatif du mouvement des voyageurs et des bagages, par service, pendant l'année 1871	152
XXVII. État récapitulatif de la recette des voyageurs et des bagages, par service, pendant l'année 1871.	154

XXVIII. État récapitulatif du mouvement des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, effectués pendant l'année 1871 . . .	156
XXIX. État récapitulatif des recettes pour transport de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1871	158
XXX. Résultats comparés des services intérieur, mixtes et internationaux, pendant l'année 1871	159
XXXI. Relevé des quantités de houille et de coke expédiées vers la France, pendant l'année 1871	162
XXXII. Relevé des accidents arrivés sur les chemins de fer de l'État, pendant l'année 1871	163
XXXIII. Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, depuis le 1 ^{er} mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1871	176
XXXIV. Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État faites en 1871, à charge du versement de 5,000,000 de francs de la Compagnie des Bassins Houillers. (Arr. 5, § 5, de la convention.) . . .	185
XXXV. Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État. — Valeur du matériel inventorié des lignes de chemin de fer reprises à la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut	188
XXXVI. Compte de capital et d'amortissement d'une dette de 12,800,000 francs, du chef de la reprise d'une partie du matériel de la Compagnie des Bassins Houillers.	189
XXXVII. Ligne de Mons à Manage. — Compte de capital et d'amortissement . .	192
XXXVIII. Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration payés sur le budget de 1871.	193
XXXIX. Compte de l'emploi du combustible et des corps gras, en 1871. — Situation générale	200
XL. Compte de l'emploi du combustible et des corps gras, en 1871. — Subdivision de la consommation par nature d'emploi.	202
XLI. Relevé de la dépense faite, en 1871, pour le chauffage, l'éclairage et le graissage dans les stations et dans les ateliers qui en dépendent . .	203
XLII. Redevances variables ou parts payées aux compagnies dans les recettes de l'État	206
A. Tableau indiquant, pour 1871, le nombre : 1° des communes rurales; 2° des bureaux de poste, et 3° des tournées rurales	207
B. Tableau indiquant le nombre de boîtes à lettres existant dans les villes et communes, à la fin de l'année 1871.	208
C. Situation du service de la distribution dans les communes rurales (non pourvues d'un bureau de poste)	209
D. Situation du personnel des facteurs et facteurs ruraux, pendant les années 1870 et 1871	ib.
E. Tableau présentant la situation des bureaux ambulants, pendant l'année 1871	210
F. Tableau indiquant le nombre des services en voiture spécialement affectés au transport des dépêches et le nombre de kilomètres parcourus annuellement par ces services.	211
G. Relevé du nombre des services de messagerie quotidiens et autres, existant au 31 décembre 1871	ib.
H. Tableau résumant les opérations effectuées, pendant l'année 1871, par les bureaux de poste pour compte de la caisse générale d'épargne. . .	212
I. Tableau des recettes de toute nature effectuées pendant l'année 1871. (Relevé du nombre et du montant des timbres-postes et chiffres-taxes vendus en 1871. — Valeur des timbres-poste.)	214

<i>J.</i> Mouvement des correspondances d'après les moyennes fournies par des dénombrements partiels	216
<i>K.</i> Statistique des chargements avec déclaration de valeur.	217
<i>L.</i> Statistique des objets recommandés et des objets à remettre par exprès.	218
<i>M.</i> Lettres admises à la déclaration de valeur pendant les années 1868 à 1871, tant pour l'intérieur que pour l'étranger, avec indication des pertes et des détournements	219
<i>N.</i> Récapitulation des renseignements statistiques recueillis concernant le service des postes, pendant l'année 1871	220
<i>O.</i> Mouvement des articles d'argent intérieurs et internationaux durant l'exercice 1871, avec indication du droit proportionnel perçu	221
<i>P.</i> Statistique du nombre des lettres mises au rebut, pendant l'année 1871.	223
<i>Q.</i> Nombre de lettres réclamées, pendant l'année 1871.	224
<i>R.</i> Tableau comparatif du mouvement des lettres expédiées et de celles tombées en rebut, pendant les années 1862 à 1871	225



(11)

MESSIEURS,

En exécution de l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'État pendant l'année 1871.

Ce travail est suivi de renseignements analogues, concernant les postes et les télégraphes.

Tous nos services de transport et de correspondance ont été soumis, en 1871, à des épreuves exceptionnelles.

Cet exercice a été, notamment pour l'exploitation des chemins de fer de l'État, une période de prospérité sans exemple et de difficultés parfois insurmontables.

L'administration a dû faire face aux exigences locales que créaient les événements politiques de 1870 et de 1871, aux entraves qu'ils faisaient surgir dans le trafic international et à la reprise d'affaires qui leur a subitement succédé.

C'est au milieu de ces difficultés que le service des chemins de fer de l'État a dû étendre son action à un réseau nouveau, égal, en étendue, aux trois quarts des lignes qu'il exploitait en 1870.

Cette crise pouvait-elle être prévue? Les réductions successives de nos tarifs devaient-elles être accompagnées des dépenses nécessaires pour préparer les moyens de satisfaire au trafic le plus développé et de répondre, sans entrave et sans délai, aux besoins les plus étendus? Fallait-il exercer cette coûteuse prévoyance à l'époque même où le railway national se privait généreusement d'une partie de sa recette?

Ces questions renferment les éléments principaux de la théorie des transports. Je ne crois pas, Messieurs, qu'on puisse les résoudre d'une manière absolue.

On a dit, non sans quelque raison, que le public demande, avant tout, les transports à bon marché; que tout en souffrant, jusqu'à un certain point, des irrégularités qu'entraîne une affluence exceptionnelle, en exagérant même les plaintes en pareil cas, il préfère ces inconvénients passagers au relèvement des tarifs.

Les tarifs élevés se traduisent aisément en exploitation économique, régulière et productive. Les recettes grandissent, les unités de travail et de dépense diminuent; toutes les forces vives de l'exploitation, tous les moyens dont elle dispose sont concentrés à loisir pour satisfaire pleinement à un trafic limité.

Mais nos tarifs actuels sont bien loin de réaliser cette situation.

Faut-il, dès lors, se résigner aux crises de transports et considérer comme des compensations suffisantes, le bienfait des tarifs réduits et l'excès de prospérité auquel ils ont contribué?

Ce système a fait l'objet d'un essai auquel le dévouement de l'administration n'a pas manqué. Après cette expérience, après la crise de 1871, il semble nécessaire de se rapprocher, dans une certaine mesure, de l'opinion exprimée par la chambre de commerce de Liège, dans les termes suivants :

« On est unanime pour repousser l'idée qui a été préconisée naguère et »
» qui consistait à soutenir que le matériel d'un chemin de fer devait être »
» proportionné seulement aux besoins normaux d'une exploitation, sans »
» tenir compte de l'accroissement de demandes qui se produisait en cer- »
» taines saisons Pour que ce service public »
» soit réglé de manière à satisfaire en tout temps à tous les besoins, il faut »
» une longue et incessante prévoyance de l'avenir (1). »

Tous les efforts du Département des Travaux Publics se sont donc appliqués à satisfaire aux exigences du moment, tout en exerçant, dans la mesure du possible, cette incessante prévoyance que réclament les besoins de l'avenir. Je n'ai pas hésité même, vu l'urgence, à engager, en vue de ce double objet, des dépenses supérieures aux allocations accordées par la Législature, dépenses pour lesquelles j'aurai à vous demander un bill d'indemnité.

(1) Rapport au Ministre des Affaires Étrangères sur la situation du commerce et de l'industrie de 1871.

Il importe de rappeler cette situation au moment où le compte rendu de 1871 va faire ressortir, à vos yeux, des résultats financiers supérieurs à tous ceux qui ont été obtenus auparavant. Si le tantième de dépense s'est abaissé, si le produit net dépasse notablement celui des années précédentes, c'est qu'en même temps le service a souffert faute de moyens d'action suffisants.

En complétant ces moyens de manière à satisfaire, de mieux en mieux, aux exigences du public, il devient momentanément impossible de ralentir la progression des dépenses et d'obtenir que le produit net aille toujours en augmentant.

Les besoins croissants de l'industrie et la nécessité d'exploiter de nouvelles lignes, relativement improductives, contribuent en outre à arrêter le développement des bénéfices. Il me paraît donc, Messieurs, que, pour prévenir tout mécompte, les résultats de 1871 doivent être considérés comme une exception et non comme un point de départ.

Avant tout, les opérations de cette année doivent avoir le caractère d'une expérience utile et mon département ne négligera rien pour en faire profiter le pays.

Le Ministre des Travaux Publics,

F. MONCHEUR.

(vi)

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Depuis 1835 jusqu'en 1853 le chemin de fer de l'État ne parvenant pas à couvrir complètement ses dépenses annuelles (exploitation et service des emprunts, amortissement compris) au moyen de ses recettes, le Trésor public fit, de ce chef, au railway de l'État des avances qui montèrent progressivement à 59 millions de francs. Mais la situation se modifia à partir de 1854 et les produits réalisés atteignirent chaque année un chiffre suffisant pour que la dette prémentionnée s'effaçât davantage tous les jours. Cette dette était descendue à environ 2 millions au 31 décembre 1870 : elle a complètement disparu en 1871.

D'un autre côté, l'État a fourni, sur les ressources ordinaires des budgets, une partie (68 millions de francs) du capital appliqué aux travaux de premier établissement du chemin de fer. En 1871, l'exploitation a donné une recette qui a permis de rembourser 11,400,000 francs sur cette avance et de la ramener ainsi à 56,600,000 francs.

En d'autres termes, le chemin de fer a tenu le Trésor indemne quant aux dépenses généralement quelconques que sa gestion a exigées en 1871 et il a, en outre, versé dans les caisses de l'État une somme de plus de 11 millions de francs, absolument libre de toute charge.

En appliquant cette somme de la manière indiquée ci-dessus, on se conforme au principe posé par la loi du 1^{er} mai 1834, en vertu duquel le pays doit demeurer propriétaire d'un réseau de voies ferrées qui ne coûte rien à la nation.

C'est là un fait qui s'accomplit. On doit le constater dans le présent rapport ; ce n'est pas le lieu de le discuter.

Les indications qui précèdent démontrent, à elles seules, combien les opérations du chemin de fer de l'État pendant l'année 1871, ont été fructueuses et remarquables au point de vue du résultat financier obtenu.

Aussi le solde créditeur du compte général des recettes et des dépenses,

qui était de 73 millions de francs à la clôture de l'exercice 1870, atteignait-il 88 millions de francs à la date du 31 décembre 1871.

La dépense a absorbé 52.03 p. % de la recette. Le rapport correspondant avait été de 60.73 p. % en 1867, de 59.15 p. % en 1868, de 55.53 p. % en 1869 et de 55.20 p. % en 1870.

Le kilomètre de route exploité a donné, en moyenne :

Une recette brute de	47,043 74
Une dépense de	24,477 03
Un excédant de fr.	<u>22,566 71</u>

La recette nette ainsi calculée dépasse celle de 1869.

La plupart des renseignements réunis dans le présent compte rendu sont comparés aux résultats des années précédentes. Pour appliquer ce mode de comparaison à l'exercice 1871, il a fallu séparer les éléments se rapportant à l'ancien réseau des données afférentes aux lignes reprises de la Compagnie des Bassins Houillers, ce qui a dû nécessairement compliquer chaque exposé. Cet inconvénient ne se reproduira pas dans les comptes rendus suivants, pour lesquels le travail sera simplifié dans la mesure du possible.