

(1)

(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
	<hr/>
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	4,445.56
	<hr/>
	558,619.01
<i>En moins.</i> — Partie supprimée du raccorde-	
ment des boulevards à Bruxelles	2,010. »
Suppression de l'embranchement du Kattendyck	800. »
	<hr/>
	2,810. »
	<hr/>
Augmentation égale	555,809.01

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 construites par des Compagnies.	Rachat par annuités (Mons à Manage).	53,019. »
	Location par prélèvements sur la 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 515^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-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	<u>546,638.63</u>
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.	<u>66</u>	<u>233</u>
Ensemble	<u>301</u>	

b. EXPLOITATIONS DES COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES.

Le compte rendu précédent fixait à 2,028 kilomètres 509^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	<u>546,698.63</u>
Reste	1,720,561.74

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	<u>10,363. »</u>
---	------------------

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, 2,834 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 2,000,859 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	1,407,579
Rails à deux bourrelets symétriques	21,492
Rails Vignole { fer	555,280
{ acier	16,508
Total égal.	<u>2,000,859</u>

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.	<u>2,391,162</u>	<u>2,430,038</u>	<u>38,876</u>

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, 750,583 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 4,395. L'augmentation au 31 décembre suivant provient du remploi 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, 801,795 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	<u>742,633</u>

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 735,974 billes en bois comprenaient :

459,940	chêne.
265,614	sapin.
10,420	autres essences.

Total égal. 735,974

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 05
	{ à double voie. 927,729 46
Développement des lignes à section de 1 ^m ,20 ^c .	{ à simple voie. 20,684 50
	{ à double voie. 10,356 20
Total	<u>1,424,491 01</u>
Développement des lignes à simple voie	486,405 55
— à double voie.	938,085 66
Total égal.	<u>1,424,491 01</u>
Développement des voies.	{ principales 2,527,053 »
	{ accessoires 648,548 »
Total	<u>2,975,601 »</u>
Mètres courants de rails existant dans les voies.	{ avec éclisses boulonnées . 2,682,867 »
	{ sans — 5,176,359 »
Total	<u>5,859,226 »</u>

Répartition des rails d'après leur poids au mètre.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{de moins de 54 kilos} \\ \text{de 54 kilos} \\ \text{de plus de 54 kilos} \end{array} \right.$	de moins de 54 kilos	254,891 "
		de 54 kilos	5,482,472 "
		de plus de 54 kilos $\left\{ \begin{array}{l} \text{fer} \\ \text{acier} \end{array} \right.$	2,089,146 "
		53,017 "	
	Total	5,859,226 "	
<hr/>			
Billes non préparées existant dans les voies.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{chêne} \\ \text{sapin} \\ \text{autres essences} \end{array} \right.$	chêne	4,064,579 "
		sapin	41,869 "
		autres essences	4,180 "
		Total	4,077,628 "
<hr/>			
Billes préparées existant dans les voies.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{chêne} \\ \text{sapin} \\ \text{autres essences} \end{array} \right.$	chêne	519,050 "
		sapin	1,751,640 "
		autres essences	45,618 "
		Total	2,084,508 "
<hr/>			
Billes en métal existant dans les voies.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{ystème à plateaux} \\ \text{— Barlow} \\ \text{— Graven} \\ \text{— Vautherin} \end{array} \right.$	ystème à plateaux	41 "
		— Barlow	800 "
		— Graven	5,554 "
		— Vautherin	6,572 "
	Total	40,757 "	
<hr/>			
	Nombre total de billes existant dans les voies	5,172,675 "	
<hr/>			
Répartition des billes préparées, entre les systèmes de préparation employés.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{procédé Boucherie} \\ \text{— Bethell} \\ \text{divers} \end{array} \right.$	procédé Boucherie	7,957 "
		— Bethell	2,066,966 "
		divers	9,405 "
		Total	2,084,508 "
<hr/>			

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	371
— 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.	<u>403</u>
A déduire : Tenders démolis en 1871.	15
Reste : chiffre égal.	<u>388</u>

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	<u>23,152</u>

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 Houillers 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	56	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.	55	186	51	290
Voitures transformées en 1871	4	158	"	162
Total	57	344	51	452
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 Houillers 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, 4,192 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 accumulés 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	12,535,644
1870	10,161,044	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	17.30 —	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	2.51564
		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 191,955,514 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 165,825,005 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 . . .	11,056,544	12,875,272	1,858,928	»
	{ ordinaires . .	40,795,859	42,411,528	1,617,469	»
	{ spéciaux . .	746,157	565,718	»	180,459
Trains de marchandises	{ ordinaires . .	85,212,611	104,162,628	18,950,017	»
	{ spéciaux . .	7,670,605	5,808,059	»	1,862,546
Totaux . .		145,459,576	165,825,005	22,406,414	2,042,985
Augmentation . . .		20,565,429		20,565,429	

ou 15.99 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 509,700 kilomètres, savoir : 217,540 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	50,487
		spéciaux	564,202	1,516
Trains de marchandises	{	ordinaires	81,991,981	22,170,647
		spéciaux	4,017,106	1,790,953
		Totaux.	144,810,625	24,012,380
Mouvement de 1870			124,767,681	20,691,895
		En plus en 1871	17,042,944	3,320,485
		Ensemble	20,565,429	

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
21.45	— 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 26,152,509 voitures-kilomètres, se décomposant comme il suit :

		MATÉRIEL AVEC CHARGE.	MATÉRIEL A VIDE.
		Voitures-kilom.	Voitures-kilom.
Trains de voyageurs	express	»	»
	ordinaires	10,565,725	3,258
	spéciaux	23,442	»
Trains de marchandises	ordinaires	10,712,482	4,630,351
	spéciaux	259,788	159,285
Totaux		21,559,435	4,772,874
Ensemble		26,132,509	

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.
		Voitures-kilom.	Voitures kilom.
Trains de voyageurs	express	12,856,495	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	1,930,258
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 75 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.
Voitures à voyageurs.	1,566	55,015,083	Kilom. 55,852
Fourgons à bagages	672	24,902,439	37,057
Wagons fermés	3,567	27,596,450	7,680
— à charbon	14,985	78,526,588	5,240
— plats	1,780	5,459,459	3,067
Boxes et trucks à équipages.	184	940,709	5,112
Totaux et moyenne	22,754	190,258,548	8,560

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.
Voyageurs	20,659	2,871,506	Kilom. 159
Marchandises	561,000	61,148,655	109
Totaux et moyenne	581,659	64,020,159	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	<u>0.19670</u>

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	4,531,181	5,197,132	845,971	"
	spéciaux	546,023	523,266	"	22,759
Mouvement général	<u>9,874,310</u>	<u>11,051,782</u>	<u>1,186,668</u>	<u>29,196</u>	
Augmentation en 1871		1,187,472		1,187,472	

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	<u>2,514,045</u>	

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	1,291,558
	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 .	1,291,558	4,220,006	5,520,418	94,182
	Nouveau réseau.	"	1,421,428	1,002,617	"
	Réseaux réunis.	1,291,558	5,641,434	6,615,035	94,182
Nombre de voitures-kilo- mètres.	Ancien réseau .	14,058,525	45,619,508	140,254,256	1,217,642
	Nouveau réseau.	"	10,596,702	17,640,098	"
	Réseaux réunis.	14,058,525	56,216,210	157,894,354	1,217,642
Nombre moyen de véhi- cules composant chaque train.	Ancien réseau .	10. ⁸⁷¹	10. ⁵⁵⁶	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. ⁸⁵⁰		

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	
		Fr.	c.	mojeus.	
1° Billets simples.					
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	1.65
Trains ordinaires	Voyageurs de 1 ^{re} classe	648,818 ^h	1,597,583	21	2.46
	— de 2 ^e —	1,837,929	2,562,221	88	1.38
	— de 3 ^e —	11,607,743	8,804,342	21	0.76
2° 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	0.89
	— de 3 ^e —	1,141,944	527,701	21	0.46
3° Billets à prix réduits.					
Enfants, militaires, sociétaires, etc. (les trois classes réunies).	1,064,761	567,701	80	0.55	
Totaux	18,282,037	20,468,188	91	1.12	
Recette afférente aux lignes reprises		2,403,354	39		
Reste pour recette de l'ancien réseau		18,064,834	52		
Recette correspondante de 1870		16,139,076	72		
Augmentation en 1871		1,925,757	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 <i>minimum</i>	142,898	72,718 79	5 51
	au poids.	161,974	891,493 13	5 50
Total			964,208 94	
Recette afférente aux lignes reprises			45,183 19	
Reste pour recette de l'ancien réseau.			924,025 75	
Recette correspondante de 1870			676,393 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	3,133,533	490,714	67	» 10
Petits paquets	4,479,743	434,323	09	» 10
Petites marchandises	496,403,526	5,899,917	77	» 02
Totaux	203,720,606	4,825,157	53	0 02
Recette afférente aux lignes reprises		433,333	38	
Reste pour recette de l'ancien réseau		4,391,624	13	
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	491,467 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	4,308,935	25	6 80
— à la 2 ^e —	898,266	4,307,928	09	5 02
— à la 3 ^e —	1,090,038	3,891,185	51	5 57
— à la 4 ^e —	3,060,851	13,514,779	16	2 64
Tarifs spéciaux	2,887,352	4,750,250	70	1 64
Expéditions à prix réduits	133,203	1,048,414	68	7 75
— par abonnement.	223,376	761,449	89	5 40
Totaux	10,998,970	35,159,406	75	3 01
Frais accessoires	»	1,470,418	12	» 13
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		23,351,345	99	
Recette correspondante de 1870		22,156,637	97	
Augmentation en 1871		3,394,706	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 afférentes 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	288,680 44	16,423 45
— à la 1 ^{re} classe.	4,508,955 25	512,002 99	3,996,952 26	3,559,494 40	437,437 86
— à la 2 ^e —	4,507,928 09	551,732 75	3,956,195 24	2,974,041 45	982,153 89
— à la 3 ^e —	3,891,183 31	713,500 62	3,147,682 69	2,701,822 48	445,860 21
— à la 4 ^e —	13,314,770 16	4,224,948 44	9,089,830 72	8,032,404 29	1,057,426 43
Tarifs spéciaux.	4,750,230 70	1,665,977 96	3,084,252 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	231,010 75	530,439 14	427,579 37	102,859 77
TOTAUX.	33,139,406 75	8,910,676 54	24,223,730 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. % 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.
		Fr.	c.	Fr. c.
Finances	Groups. 1,268,854	353,521	87	n 28
Équipages	Voitures. 524	24,483	22	46 72
Chevaux et bestiaux	Expéditions. 56,466	709,443	30	19 45
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. 12,205-79 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.	69,103 70	226,285 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	103,773 32	»	68,258 49
Salaires des gardes-excentriques.	5,177 91	2,000 »	»	3,177 91
Quote-part des sociétés dans les dépenses du personnel des stations.	1,248,733 66	748,996 97	»	499,736 69
Déclarations en douane.	43,429 92	48,913 80	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 »	3,418 33	»	1,431 63
Location de tapisseries	2,168 »	2,033 »	»	135
Location de locomotives, etc.	2,880 08	11,150 64	8,270 56	»
Éclairage et chauffage	8,486 04	1,111 33	»	7,374 51
Amendes pour surcharges.	1,377 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 13
Reste.	fr.	3,240,887 43

NATURE DES TRANSPORTS.	TRAFFIC DES CHEMINS DE FER exploités par l'Etat (2).		MOUVEMENT DES LIGNES CONCÉDÉES EXPLOITÉES PAR L'ÉTAT ET PRÉLÈVEMENTS, A LEUR PROFIT, SUR LES RECETTES CORRESPONDANTES.											TOTAL DES PRÉLÈVEMENTS ou profits DES SOCIÉTÉS concessionnaires. (Col. 4, 6, 8, 10, 12 et 14, à déduire de la col. 2.)	RESTE AU PROFIT du TRÉSOR.	PROPORTION pour cent relativement à la recette de chaque tarif.		Observations.		
	SOCIÉTÉ DE DENDRE - ET - WAES.		SOCIÉTÉ DE TOURNAI A JURBISE.		SOCIÉTÉ de Hal à Ath et de Tournai à la frontière.		SOCIÉTÉ de Braine-le-Comte à Gand.		SOCIÉTÉ DES BASSINS NOUILLERS.		SOCIÉTÉ de la Jonction belge-prussienne.		17			18	19			
	SOCIÉTÉ DE DENDRE - ET - WAES.		SOCIÉTÉ DE TOURNAI A JURBISE.		SOCIÉTÉ de Hal à Ath et de Tournai à la frontière.		SOCIÉTÉ de Braine-le-Comte à Gand.		SOCIÉTÉ DES BASSINS NOUILLERS.		SOCIÉTÉ de la Jonction belge-prussienne.								TOTAL.	
	Mouvement général.	Recette générale.	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			
Voyageurs.	Trains express. (Par billets simples.)	1 ^{re} classe 461,294 2 ^e id. 411,772 5 ^e id. 776,122	Fr. c. 3,089,654 68 1,600,179 25 1,282,438 45	4,656 9,940 53,728	Fr. c. 12,533 91 18,104 11 40,200 64	54,999 23,469 56,078	Fr. c. 49,119 29 18,872 70 14,603 50	54,495 22,862 54,603	Fr. c. 72,797 96 26,980 07 21,519 67	5,746 6,600 12,450 90	Fr. c. 4,969 06 3,631 41 11,476	Fr. c. 6,270 25 6,389 89 11,981 17	Fr. c. 143,490 43 76,178 18 100,737 88	Fr. c. 2,944,164 25 1,324,001 03 1,181,720 33	15 09 7 82 6 27	4 62 2 59 1 91	(1) On a compté le poids moyen à 1 kil. par colis. (2) id. 1 id. (3) id. 3 id. (4) id. 7 id. (5) id. 20 kil. par expédition. (6) id. 260 id.			
	Trains express. (Par billets d'aller et retour.)	1 ^{re} classe 11,401 2 ^e id. 41,059 5 ^e id. 52,911	Fr. c. 79,945 17 49,538 82 79,453 64	249 442 1,794	Fr. c. 951 70 1,086 70 5,230 48	248 402 905	Fr. c. 473 24 597 11 783 67	419 573 849	Fr. c. 1,465 46 651 19 1,176 06	83 155 775	Fr. c. 267 77 292 65 1,176 06	Fr. c. 83 155 824	Fr. c. 1,465 46 2,735 53 812 93	Fr. c. 5,895 52 3,164 56 6,789 05	Fr. c. 74,049 63 46,394 46 72,644 61	59 24 59	12 07 12			
	Trains ordinaires. (Par billets simples.)	1 ^{re} classe 648,818 2 ^e id. 1,837,929 5 ^e id. 11,607,743	Fr. c. 1,597,583 21 2,562,221 88 8,804,342 21	26,218 104,815 842,437	Fr. c. 56,442 75 78,235 11 445,553 88	26,205 68,763 478,915	Fr. c. 18,162 07 50,323 81 124,702 67	43,086 82,691 449,351	Fr. c. 28,107 56 54,871 76 122,128 97	8,874 40,204 584,210	Fr. c. 7,926 72 22,614 17 118,398 26	Fr. c. 94,777 569,063 2,638,808	Fr. c. 64,303 80 148,143 99 614,681 73	Fr. c. 155,123 70 514,410 84 1,423,647 53	Fr. c. 1,442,439 31 2,247,811 04 7,580,694 68	7 81 12 52 43 01	2 59 5 85 15 16	(7) Produit des transports effectués suivant conventions ou contrats. (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 Jurbiise, de Hal à Ath et de Tournai à la frontière française, de Braine-le-Comte à Gand, des Bassins nouillers et de la Jonction belge-prussienne.		
	Trains ordinaires. (Par billets d'aller et retour.)	1 ^{re} classe 28,817 2 ^e id. 71,658 5 ^e id. 370,972	Fr. c. 99,875 78 127,552 85 527,701 21	1,776 4,938 53,523	Fr. c. 4,602 82 7,565 85 53,853 04	1,167 2,364 25,046	Fr. c. 1,511 21 4,721 44 8,185 18	941 1,624 13,335	Fr. c. 1,534 79 4,684 16 6,221 45	558 1,684 25,466	Fr. c. 487 88 1,536 92 9,763 36	Fr. c. 4,644 7,097 42 14,056	Fr. c. 7,097 42 11,103 03 32,735 13	Fr. c. 15,054 42 23,066 40 110,820 56	Fr. c. 84,821 66 104,466 43 416,880 83	49 62 2 38	19 19 80			
	Transports d'enfants.	Id. militaires 176,925 Id. extraordinaires 122,497 Id. extraordinaires 666,503	Fr. c. 141,975 52 156,037 83 269,690 45	11,441 8,074 5,074	Fr. c. 5,089 81 8,624 64 5,500 05	8,570 6,374 4,665	Fr. c. 2,005 23 1,518 20 2,482 52	9,622 4,414 4,473	Fr. c. 2,650 47 1,517 20 2,384 78	5,120 944 5,721	Fr. c. 1,242 88 281 65 2,286 86	Fr. c. 28,853 15,577 12,410	Fr. c. 5,228 12 5,499 12 6,372 01	Fr. c. 16,196 65 140,995 29 19,226	Fr. c. 123,776 89 140,995 29 230,464 45	69 76 1 32	21 25 40			
	Totaux des voyageurs.	17,436,205	20,408,188 91	4,115,159	698,973 47	718,168	274,648 41	705,558	523,304 53	302,460	188,916 34	5,570,874	942,797 81	2,450,843 56	18,057,346 53	100	50 39			
	Bagages Transports.	au minimum	142,898	72,715 79	6,051	1,843 33	5,428	985 18	4,921	990 50	2,249	458 52	20,037	5,476 61	7,753 96	64,981 85	7 54	11		
		au poids taxé (quintaux)	161,974	891,493 15	5,759	5,194 75	10,860	9,506 52	12,448	15,238 88	2,495	2,947 94	16,285	12,989 61	43,677 50	847,815 63	92 46	1 53		
	Totaux des bagages		964,208 94		7,040 50		10,289 50		14,229 18		5,386 26		16,466 22		51,411 46	912,797 48	100	1 44		
	Petites marchandises. (Tarifs nos 1 et 2.)	Expéditions par expresse.	Jusqu'à 5 kilogramm. inclus (nomb. 267,381). Kil. (1)	267,381	200,599 75	21,379	12,090 61	19,477	2,195 50	17,774	1,858 54	10,500	1,488 77	86,757	8,444 60	71	10 74	26,026 56	174,375 57	4 16
De 5 à 10 id. (id. 67,222). » (1)		470,354	58,565 96	52,221	5,104 32	40,943	753 18	44,170	809 86	21,951	490 23	111,762	2,781 02	65	1 51	7,920 12	50,643 84	1 21	09	
Au-dessus de 10 kilogramm. (id. 33,190). » (2)		703,920	53,920 81	60,140	2,552 18	90,920	664 05	111,580	4,093 23	27,040	246 80	185,880	1,807 02	220	1 87	6,163 13	27,733 66	4 70	03	
Au poids. (id.) »		5,695,680	57,628 17	259,812	9,775 73	205,449	988 72	202,090	1,100 53	157,180	1,053 68	749,416	7,253 81	1,380	6 28	20,140 57	177,487 60	4 10	29	
Petits paquets, tarif n° 1. (Services mixtes et internationaux.)		Jusqu'à 2 kilogramm. inclus (id. 153,856). » (2)	153,856	64,127 37	559	198 96	579	56 27	239	17 18	165	11 89	1,273	64 87			529 17	63,798 20	1 53	10
De 2 à 5 id. (id. 90,054). » (2)		270,102	37,753 68	493	109 43	493	45 03	875	25 98	198	9 41	2,004	51 33			259 44	37,496 24	1 20	09	
De 5 à 10 id. (id. 90,691). » (1)		654,857	77,152 47	657	80 75	5,443	33 53	966	25 86	469	13 41	5,724	34 78			250 15	76,902 54	1 60	11	
Au poids. (id.) »		5,420,930	253,529 37	2,233	154 53	5,961	79 89	4,360	86 89	1,800	24 88	19,461	226 16			372 13	254,937 42	4 88	55	
Grande vitesse, tarif n° 2. (Petits paquets et articles de messagerie. Services intérieur, mixtes et internationaux.)		Jusqu'à 5 kilogramm. inclus (nomb. 822,819). Kil. (3)	2,468,457	508,891 56	188,450	16,838 05	167,347	5,731 54	165,440	5,482 26	37,018	1,768 71	492,284	14,077 75	762	26 33	39,964 62	208,926 94	6 40	47
De 5 à 10 id. (id. 572,822). » (1)		2,609,734	169,106 79	220,276	9,896 97	189,530	1,886 93	163,458	4,917 99	71,100	860 63	354,293	7,874 70	1,154	16 76	22,463 02	146,643 77	5 50	23	
Au-dessus de 10 kilogramm. (id. 885,152). » (2)	17,662,640	489,750 22	1,763,680	34,970 76	1,086,340	4,209 11	890,620	5,548 50	378,600	2,833 18	5,719,820	26,160 53	10,500	54 60	71,396 50	418,155 92	10 13	75		
Au poids. (id.) »	173,564,475	2,932,189 20	11,774,532	121,499 81	9,478,817	23,638 84	8,636,943	50,913 68	5,098,601	20,203 85	28,443,663	103,020	219 17	298,712 54	2,653,476 86	60 77	4 38			
Totaux des petites marchandises.	203,720,606	4,823,157 53	14,506,416	211,049 92	11,288,016	58,282 01	10,238,213	44,639 92	6,024,130	29,018 44	54,510,321	171,011 60	117,130	537 48	494,539 57	4,550,798 16	100	7 21		
Grosses marchandises. (Tarif n° 3.)	Expéditions taxées au minimum (tonneaux) (4)	40,286	536,483 67	5,662	27,705 85	2,587	5,335 40	1,948	4,209 59	1,915	3,224 83	10,973	20,176 99	56	47 90	60,918 56	293,367 51	1 03	33	
	Id. à la 1 ^{re} classe. (id.)	665,258	4,308,953 23	48,182	164,954 17	34,948	59,674 42	52,947	32,152 31	22,362	43,366 79	132,783	204,982 77	542	418 27	503,708 93	4,005,226 52	13 03	6 74	
	Id. à la 2 ^e id. (id.)	898,266	4,307,928 09	37,923	140,966 93	57,923	58,103 33	33,994	58,772 69	26,306	41,108 55	233,268	222,376 88	5,151	2,641 79	478,402 19	4,029,323 90	13 02	6 74	
	Id. à la 3 ^e id. (id.)	1,090,058	5,891,185 51	52,710	62,465 39	46,732	28,986 60	20,293	23,776 86	61,232	72,356 32	419,888	288,738 25	16,228	8,794 88	487,116 68	5,404,066 65	11 24	8 82	
	Id. à la 4 ^e id. (id.)	3,060,831	15,514,779 16	233,657	475,414 93	296,347	138,236 43	139,204	93,176 67	435,458	568,784 72	2,891,292	1,728,087 70	49,148	22,218 08	2,823,958 37	10,490,840 39	58 48	19 90	
	Id. aux tarifs spéciaux (id.)	2,887,352	4,730,230 70	2,668	5,744 96	20,625	5,929 52	72,192	25,354	14,787 09	1,390,070	653,182 14	2,407	1,065 89	686,033 52	4,064,178 58	15 72	7 09		
	Id. à prix réduits (id.) (5)	153,205	1,048,414 68	56	27 79	1,088	232 06	184	71 55	925	427 86	52,011	569,037 44	530	142 23	369,978 75	678,453 93	5 03	1 37	
	Id. par abonnement (id.)	223,376	761,449 89	17,874	44,004 02	20,966	7,458 54	1,423	649 50	30,028	51,804 65	173,543	111,856 49	1,030	486	215,918 98	543,350 91	2 20	1 14	
	Frais accessoires	Chargement, déchargement, camionnage, bulletins, provisions et avis d'arrivée.	1,470,418 12		54,051 89		11,581 04		5,793 15		10,883 24		66,850 59		819 38	149,465 49	1,520,984 65	4 23	2 20	
	Totaux des grosses marchandises.	10,998,970	54,609,824 87	578,703	973,514 13	461,416	267,807 58	553,187	243,941 82	622,478	608,326 65	5,467,650	5,647,489 25	72,922	56,022 64	5,777,301 25	28,852,525 62	100	31 73	
Finances.	Transports	Groups de 1,000 francs et au-dessous	297,866	140,593 82	21,917	6,474 60	17,038	1,246 42	14,155	1,029 06	11,190	929 58	60,720	3,854 29	70	23 50	13,557 24	123,038 58	59 79	21
	Id. au-dessus de 1,000 francs	970,968	212,726 03	59,965	5,250 31	43,898	1,583 59	40,376	1,562 46	15,281	693 95	146,110	5,202 95	1,641	102 98	14,400 10	198,523 93	60 21	52	
Totaux des finances.	1,268,834	533,321 87	61,880	11,724 91	62,916	2,832 01	54,709	2,891 32	26,471	1,623 51	206,850	11,037 22	1,711	126 57	29,937 34	525,584 53	100	35		
Equipages (par voiture)	524	24,485 22	7	138 10	27	520 36	50	341 50	5	40	44	593 08			1,233 04	25,228 18	100	04		
Chevaux et bestiaux.	Grande vitesse (par expédition)	2,630	75,212 68	13	238 02	172	724 46	145	1,050 48	80	336 97	567	2,500 05			4,869 96	70,342 72	10 60	11	
	1 ^{re} catégorie (par expédition)	3,863	54,303 08	258	1,036 13	221	567 97	197	376 49	136	474 37	708								

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	18,232,037 ^(a)	4,147,681	•
Bagages .. {	Colis taxés au <i>minimum</i> —	115,751	142,898	25,147
	Colis taxés au poids (Quintaux.)	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	36,466	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	RECETTE	DIFFÉRENCE en + en 1871	PRODUITS MOYENS.			DIFFÉRENCE en 1871.		
	de 1870	de 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 <i>minimum</i>	61,747 79	72,715 79	10,968 »	Expéditions .	0 53	0 51	•	0 02
	Colis taxés au poids	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	709,443 30	160,977 82	Expéditions	16 85	19.45	2 60	•	
Produits extraordinaires	1,975,092 16	4,951,630 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 20.813 p. %.

C. RECETTE PAR KILOMÈTRE DE ROUTE EXPLOITÉ.

Ancien réseau.

Nombre <i>moyen effectif</i> de kilomètres exploités	1870.	1871.	Différence en plus en 1871.
	868 ^k 682 »	875 ^k 515.27 (1)
Recette totale fr.	45,306,479.22	54,756,173.87	9,429,694.55
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.

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 :

	1871.
Nombre <i>moyen effectif</i> de kilomètres exploités	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 Jurbiac	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 49	1,126 23	35,960 26	»
Total égal fr.	66,906,259 29	45,306,479 22	21,606,135 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. 20,450-25 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'État, 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'État 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'État, avec les lignes de la Société générale.

D'après ce tarif, l'État 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'État, 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 nos XXVI à XXIX, et ces résultats sont groupés au tableau n° 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	56,391.5	57,442.2	1,050.7	»
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	»
Vierves	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	15
	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	45
Ensemble.		51	65	41	61
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 blessés, c'est-à-dire une personne atteinte sur 2,283,253. 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	57	22	28	43
	Totaux	62	45	55	96
Agents de l'administration	{ Morts	30	41	25	41
	{ Blessés	63	55	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	<u>284,496,349 24</u>
-----------------	------------	-----------------------

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	208,000	
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 305,136,349 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 15,713,500 francs.

En y ajoutant un solde de fr. 92-60, versé en espèces on obtient une valeur nominale de fr. 15,713,592-60 correspondant à une valeur effective de. 16,469,629 40

A reporter 321,605,978 64

Report . . . 321,605,978 64

Ces deux valeurs se décomposent comme il suit :

Pour le matériel repris.	12,851,307 50	13,469,629 40
Pour le remboursement des trois millions.	2,862,285 50	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.	15,521,652 47	10,431 55	15,532,064 02
Bâtiments et dépendances des stations	47,992,539 80	1,172,205 51	49,164,745 31
Totaux. . fr.	<u>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 1855 et 1856, 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 59

A reporter . . fr. 292,837,297 57

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.	5,446,063 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. . .	<u>11,766,646 67</u>	<u>27,486,744 39</u>

§ 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 549,430(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. ‰, 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 27,832 »

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 partie du capital de fr. 2,862,200.	<u>60,817 50</u>	
	<u>67,430 17</u>	
Reste pour les intérêts soldés et bonifiés		7,470,823 73
Capitaux employés à l'amortissement :		
État fr.	1,632,231 23	
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>	
		<u>7,100 87</u>
		<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. 21,335-87 d'amortissement.

Le capital correspondant à 5 p. % est de 13,233,503-51 (1).

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

Dendre-et-Waes	fr. 4,912,605 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
À 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.	
	Fr. c.	Fr. c.	Pour cent.
VOIES ET TRAVAUX.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	566,206 04		
Salaires des agents payés à la journée ou au mois.....	4,084,218 41		
Billets, 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		
		9,838,940 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.....	3,309,863 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.....	1,387,421 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.	137,369 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		
		43,939 60	0.125
Total.....		35,408,526 62	100.00

Du total de fr. 35,408,526-62 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		<u>1,120,063.12</u>
On a employé pendant l'année, savoir :		
Aux renouvellements.	Mètres.	442,876.49
Aux voies nouvelles.		97,559.44
Total.		<u>540,435.93</u>
Il a été mis hors de service		<u>319,312.44</u>
		859,748.37
Il restait donc dans les dépôts au 1 ^{er} janvier 1872.		<u>260,314.75</u>

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 35	—	186 95
1871, { fer, de	183 61	—	187 90
{ acier, de.	289 70	—	520 00

2° Lignes reprises.

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

9,597.28	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. 6-05 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
— gailleux (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	103,513	61,784	»
— gailleux (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	131,641	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 402,625 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 52,385 96

La valeur totale des huiles et corps gras dont il pouvait être disposé en 1871, était donc de 1,478,451 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	6,684,855 26	2,851,105 19
Traction et matériel	15,410,315 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 51	69,415 52
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.		3,387,417 91
Billets, 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.		200,198 37
Pertes et avaries.		219,685 14
Matériel et fournitures de bureau.		49,768 17
Régie		8,639 60
		<hr/>
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 :

À l'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. 73,903,023 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. 41,597,357-03 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}).	672,330 »
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)	<u>35,108,526 62</u>
Total du passif.	<u>53,327,638 58</u>
Bénéfice à la fin de 1871	<u>89,501,382 89</u>
Le bénéfice jusqu'au 31 décembre 1870, s'élevait à.	<u>73,903,025 97</u>
Les opérations de 1871 ont donc apporté un boni de.	<u>15,598,356 92</u>
Les opérations de 1870 avaient donné de même	<u>9,816,820 98</u>
Il y a donc, en 1871, une amélioration relative de.	<u>5,581,535 94</u>

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

(1) Non compris fr. 11,597,357-05 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. (-)
Produit de l'exploitation versé au Trésor (part de l'Etat) . . .	Fr. c. 41,727,875 81	Fr. c. 57,918,571 53	Fr. c. 16,190,695 72	Pr. c. »	Fr. c. »	Fr. c. »
Dépenses de l'exploitation . . .	25,354,078 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. %, payée par les Bassins houillers sur les capitaux délivrés par l'Etat, et part du 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.		910,507,454 48

Dépenses.

Frais d'exploitation (part de l'État).	445,643,736 52	
Prélèvements au profit des lignes concédées (voir annexe n° XLII).	49,648,582 05	
		<u>495,292,118 57</u>
Intérêts des emprunts	229,687,075 87	
Capitaux employés à l'amortissement des emprunts et des crédits couverts par les ressources ordinaires.	93,221,277 23	
Frais d'amortissement.	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 de fr. 325,196,028 82

Les emprunts (intérêts et frais divers) ont coûté. fr. 252,984,135 58
dont il faut déduire 717,525 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.

Reste fr.	252,266,809 71
Surplus fr.	92,929,219 41
L'amortissement, frais compris, a occasionné une perte de fr.	5,627,836 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 montant des intérêts acquis au 1^{er} janvier 1872 et exigibles seulement, 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. fr. 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 de fr. 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 1855 et 1856. fr.	700,979 38
Somme ayant fait retour au Trésor, comme sans emploi sur les fonds de construction	16,924 82
Ensemble fr.	<u>717,904 20</u>

D'où il suit qu'au 31 décembre 1871, le Trésor est redevable de (1)	11,397,357 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	<u>13,522,020 67</u>
---	----------------------

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 »
	<u>66,906,259 29</u>
Produits indirects	79,288 15
Recette totale.	66,985,547 44
Dépense totale, comme plus haut (chapitre VI, I)	<u>53,527,638 58</u>
Excédant des recettes en 1871	13,657,908 86
Dépenses antérieures liquidées en 1871. fr.	550,791 04
Sommes renseignées en trop aux dépenses de l'année 1870 fr.	414,902 85
Différence à déduire. . . fr.	<u>135,888 19</u>
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. 11,397,357 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

ACTIE.

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 47,992,559 80 } { Lignes concédées exploitées par l'État . 1,172,205 51 }	49,164,745 31	
	Total fr.		Fr. c. 210,126,823 »
Dépenses générales (personnel, études de projets, frais de conduite, frais de bureau, etc.)			5,642,817 21
Matériel de traction et matériel de transport de l'État			61,662,976 57
Totaux	{ État fr. 274,707,093 95 } { Lignes concédées exploitées par l'État . 2,725,554 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			13,253,503 51
Somme restant disponible sur l'avance de 5,000,000 de francs faite par la Compagnie des Bassins Houillers, pour compléments d'installations, etc.	1,782,885 01		
Reste disponible sur les crédits législatifs	27,049,150 »		
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	25,983,706 26	
	Total		346,923,579 93

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

ch emin de fer, au 31 décembre 1871.

PASSIF.

CAPITAL RESTANT A AMORTIR.		VALEUR NOMINALE.	VALEUR EFFECTIVE d'après le produit réel.	
		Fr. c.	Fr. c.	
Emprunt de 1838 (3 p. %).		4,337,054 14	3,051,501 04	
Dette de 1853 (4 ½ p. %).		97,264,412 86	93,493,082 53	
— 1857 (4 ½ p. %).		1,311,688 04	1,318,247 59	
Emprunt de 1860 (4 ½ p. %).		4,654,106 47	4,034,106 47	
— 1865 (4 ½ p. %).		29,061,648 »	29,592,311 51	
Dette de 1871 (4 ½ p. %, 6 ^e série)		15,158,700 »	15,888,058 93	
Emprunt de 1871 (4 p. %)		26,989,795 92	26,430,000 ^(a)	Fr. c. 231,264,711 53
	Ensemble . . . fr.	178,737,403 43	174,227,287 80	
Ressources ordinaires du Trésor (b).		56,646,241 76	56,646,241 76	
Villes de Bruxelles et de Gand, etc. (Subsides.)		391,181 88	391,181 88	
	Totaux fr.	235,794,829 07	231,264,711 53	
Solde à payer à la Compagnie des Bassins Houillers sur le capital de fr. 13,469,629-40, représentant la valeur d'une partie du matériel repris		554,807 50	381,301 03	
Bassins Houillers. Matériel repris.	} restant à amortir. . . . }	12,133,430 »	12,772,169 54	26,557,483 53
Ligne de Mons à Manage.		13,003,814 94	13,003,814 94	
	Restant à amortir. fr.			237,622,197 06
Porteurs d'inscriptions des emprunts. {	Somme due, au 31 décembre 1871, sur les intérêts semestriels payables seulement au 1 ^{er} février et au 1 ^{er} mai 1872 et relatifs à la partie non amortie des emprunts.			1,539,874 31
Balance ou excédant des recettes sur les dépenses annuelles.	Capital amorti :	Compagnie des Bassins Houillers. { Matériel repris aux Compagnies concessionnaires.	27,284 »	
		{ Somme à valoir sur amortissements ultérieurs	576 46	
		{ Solde du remboursement de 3,000,000 de francs.	89 40	
		Total fr.	27,919 86	
		Ligne de Mons à Manage	231,690 57	
		Etat belge. Valeur réelle des capitaux amortis. (Emprunts.)	78,362,519 63	
		Remboursé au Trésor sur les fonds de premier établissement fournis par les ressources ordinaires de l'Etat	11,597,537 03	
		Total du capital amorti (Voir chap. VI, § I) . . fr.	90,019,287 09	
		Dont à déduire :		
		1 ^o Les intérêts échus mais non encore exigibles.	1,539,874 31	
2 ^o Dépenses d'exploitation de 1853-1856 (Voir p. 40)	700,979 58			
3 ^o Somme restée sans emploi. (Voir p. 40).	16,924 82			
	Total (Voir chap. VI, § II). fr.		2,037,778 31	
				87,061,508 58
				Total fr. 346,923,579 93

(a) Y compris 6,100,000 francs alloués par la loi du 3 juin 1870 sur les ressources ordinaires et reportés à charge de l'emprunt de 1871.

(b) Les crédits ouverts sur les ressources ordinaires s'élevaient à fr. 68,043,598-09. Ils sont réduits à fr. 56,646,241-76, le chemin de fer ayant remboursé au Trésor une somme de fr. 11,397,357-03 provenant d'excédants des recettes sur les dépenses annuelles.

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	66,806,239	20	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 :		
	66,906,239	29	Pour l'année 1861, fr.	905	62
Produits indirects	79,288	15	— 1862 . . .	801	13
Renseigné en trop dans les dépenses de 1870	406,728	61	— 1863 . . .	1,397	46
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	— 1864 . . .	701	67
Commission de 3 p. % 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	— 1865 . . .	14	20
			— 1866 . . .	6,021	70
			— 1867 . . .	18,957	90
			— 1868 . . .	493,413	26
			— 1869 . . .		
			Différence reconnue dans l'indication des dépenses pour 1869, soit fr. 434,364.93 au lieu de fr. 482,963.01 (p. 9 du compte rendu de 1870)	28,400	08
			Dépenses d'exploitation de 1871 :		
			Part de l'Etat	38,408,526	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.	8,421,817	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 . . .	74,058,914	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 .	66,906,259	29
— 1863. . . 1,897 46			Produits indirects	79,288	15
— 1864. . . 701 67			Renseigné en trop dans les dépenses de 1870	406,728	61
— 1865. . . 14 20	322,590	96	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
— 1867. . . 6,021 70			Commission de 5 p. % 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	717,325	87
— 1868. . . 18,957 90			Valeur effective des capitaux amortis	1,740,448	06
— 1869. . . 493,413 26					
Différence reconnue dans l'indication des dépenses pour 1869, soit fr. 454,564-93 au lieu de fr. 482,965-01 (p. 9 du compte rendu de 1870)	28,400	08			
Dépenses d'exploitation de 1870 :					
Part de l'Etat	35,108,526	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 emprunts et les dettes 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 créditeur au 31 décembre 1871 (a)	89,301,382	89			
TOTAL	143,897,158	58	TOTAL	143,897,158	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 échus 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. 66,906,259 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 55.20 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	<u>8,947,687 76</u>		44,056,214 38
4° Aux intérêts des em- prunts.	6,921,373 73		
Aux intérêts du rachat de Mons à Manage	650,994 13		
Aux intérêts du rachat d'une partie du matériel des Bassins Houillers du Hainaut	<u>549,450 »</u>		
		8,121,817 86	
5° A l'amortissement des emprunts.	1,652,231 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. 2,862,285-50, en dette de 4 1/2 p. %			
A reporter . . . fr.	<u>1,680,417 10</u>	<u>8,121,817 86</u>	<u>44,056,214 38</u>

Report . . . fr.	1,680,117 10	8,121,817 86	44,056,214 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>		

		1,680,202 40	
6° Aux frais relatifs à l'amortissement.		16,660 14	
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 ordi- naires de l'État, pour travaux de premier établissement du chemin de fer		<u>11,397,557 03</u>	
---	--	----------------------	--

13,657,908 86

Total. . fr.

66,985,547 44

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	}	66,906,259 29
2° D'un à-compte du minimum garanti par Braine-le-Comte à Gand	40,000 »		
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		<u>58,037,859 68</u>

qui a été versée au Trésor.

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	66,906,239	29	45,506,479	22	21,599,780	07
Dépenses d'exploitation (1) . .	54,841,581	62	25,051,171	52	9,760,410	10
Recette nette	52,094,677	67	20,255,507	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	14,391 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.	24,535 18	2.49908	0.21214	2.53504
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	0.03238
Produits extraordinaires	5,481 64	0.53733	0.03034	0.56333
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	10,853 38	1.11275	0.09444	1.13763
Transports	6,369 92	0.67469	0.03727	0.68979
Services en général	544 57	0.03393	0.00474	0.03718
Régie	30 75	0.00313	0.00027	0.00323
Totaux	24,477 05	2.51364	0.21354	2.56991

RECETTE NETTE.

Par KILOMÈTRE exploité.	Par LOCOMOTIVE kilomètre.	Par VOITURE kilomètre.	Par TRAIN kilomètre.
22,566 71	2.31743	0.19670	2.36934

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 1,574 facteurs. Ce nombre s'est accru de 42 en 1871.

Des 2,143 communes rurales desservies par ces agents, 1,551 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.	<u>144,120 60</u>

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	
	<u>441,533 03</u>	
En 1870, pour remboursements. fr.	231,584 42	
— pour intérêts sur comptes soldés.	1,323 51	
	<u>232,909 93</u>	
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. 107,299-57.

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	25,705	»
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 40 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	5,551,405	28,595	»
1869	5,585,565	5,585,565	»	»
1870	5,844,522	5,429,127	»	415,195
1871	6,105,079	5,774,058	»	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 59,515 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	53	1,500,929	05	455,225	67	•	•
Traitements des facteurs et autres agents subalternes.	1,893,851	71	1,962,449	59	66,597	68	•	•
Transport des dépêches.	533,479	59	574,179	12	40,699	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	43,564	20	•	•
Construction et entretien de bureaux ambulants (crédit alloué).	25,000	•	50,000	•	25,000	•	•	•
	4,472,092	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.	436,877 00
On a trouvé, en 1870.		154,198 65
		<hr/>
soit augmentation, en 1871.		2,581 57
		<hr/> <hr/>
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
		<hr/>
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 a imprimée 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	+ 5.40	+ 13.56
Imprimés	— 0.51	+ 8.56

(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 13.72 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	54,054	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 décréu 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. 1,251-50, 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	695,154	+ 198,757
Montant.	24,968,187	30,550,195	+ 5,562,008
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 exécutés EN 1871.
	1871.	1872.	
Longueur des lignes télégraphiques Kilomètres.	4,542	4,450	88
Développement total des fils conducteurs . . Id.	14,152	15,802	1,650
Nombre de bureaux ouverts au public.	445	478	33
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)	1,830,459 »
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier.	871,860 »
Valeur des approvisionnements en magasin.	98,459 »
Total dépensé. . fr.	<u>2,800,788 »</u>

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.	856,585 »
— international.	761,850 40
— de transit	229,771 67
Total fr.	<u>1,848,205 07</u>

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

Traitements des fonctionnaires et employés. fr.	968,453 26
Salaires des ouvriers	481,899 65
Entretien des lignes et du matériel	176,877 24
Ensemble. fr.	<u>1,627,212 15</u>

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. 2,800,758 »

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	52,030	263,536	47	5 10
1854	60,413	280,843	62	4 63
1855	61,443	263,959	67	4 33
1856	99,273	339,379	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 37
1860	223,819	527,743	73	2 34
1861	268,968	588,352	66	2 19
1862	291,787	603,044	86	2 07
1863	416,113	612,363	01	1 47
1864	346,497	789,399	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	1,323,033	70	» 77
1870	1,998,412	1,334,061	37	» 78
1871	2,380,266	1,348,203	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	1,360,673	836,383 »

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	98,663	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	33,287	23,683 62	43,444 52	+ 68½	+ 69
Suisse	7,967	12,799	9,615 43	15,831 37	+ 60½	+ 61½
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	+ 48½	+ 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	607,446	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	23,948	48,043 25	34,168 83	- 28½	- 29
Suisse —	2,101	1,599	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	86,310	83,885	117,430 44	116,177 42	- 3	- 1
Autres transits	15,806	39,645	19,827 98	44,357 20	+ 151	+ 124
Totaux	147,848	156,775	221,259 17	229,774 67	+ 6	+ 4

RENSEIGNEMENTS DIVERS.		RELATIONS	
		intérieures.	internationales.
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots. Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 20 mots.	93.69	85.69
	21 à 30 —	2.66	9.43
	31 à 40 —	2.95	3.17
	41 à 50 —	0.29	0.85
	Au delà de 50 mots.	0.81	0.86
Classement des télégrammes par catégories. Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	89.66	
	— complexes	8.78	
	— urgents	1.56	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet. Chiffres proportionnels pour cent.	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	19.35	19.83
Erreurs de transmission, de copie.	Nombre d'erreurs sur 4,000 mots transmis ou reçus	2.0	
<i>Dépêches de service :</i>			
Mouvement : Nombre de dépêches transmises		655,416	
Nature des communications : Proportion sur 400 dépêches.	Service du chemin de fer. {	Mouvement des convois.	50.0
		Colis égarés ou dévoyés.	27.9
		Affaires diverses.	43.4
	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	405,355 —
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.

(27)

ANNEXES AU N^o 49)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SEANCE DU 5 DECEMBRE 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

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

RUE DE LOUVAIN, 40

1873

ANNEXES.

(83)

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							
	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	40,555.60	•	40,555.60	Report	561,788.81	596,075.35	757,859.56	Landen à Saint-Trond (à ajouter à l'exploitation du Grand-Central belge).	•	10,220.	10,220.	Anvers à Gand	•	49,260.	49,260.	Liège à Tongres	•	224,786.94	950,401.15	1,153,188.07
Contich à Lierre	•	6,559.	6,559.	Alost à Lokeren	24,669.	1,718.	26,387.	Piéton à Manage	•	9,038.20	9,038.20	Lierre à Turnhout	•	57,546.	57,546.	Liège à Tongres	•	•	•	Tongres à Bilsen	•	•	23,511.10	23,511.10
Malines à Ostende, y compris embranchements de Gand et de Bruges.	122,476.	4,725.85	127,199.85	Denderleeuw à Ath	59,085.	•	59,085.	Embranchement de Péronnes	•	2,197.	2,197.	Gand à Bruges, par Eecloo	•	43,175.	43,175.	Anvers à Rotterdam. (Partie belge.)	•	50,187.	50,187.	Bilsen à Beverst	•	•	15,825.40	15,825.40
Gand à la frontière, par Mouscron	57,062.	•	57,062.	Braine-le-Comte à Melle	54,982.50	•	54,982.50	Piéton à Trazegnies et à Courcelles (Nord), avec embranchements aux fosses n° 1, 5 et 6.	2,105.	9,199.	11,502.	Anvers à Hasselt	•	79,643.98	79,643.98	Beverst à Hasselt. (Pour mémoire.) (!).	•	•	•	Hasselt à Wyckmael	•	•	6,220.85	6,220.85
Mouscron à Tournay	18,660.50	•	18,660.50	Hal à Ath	57,790.	•	57,790.	Basecou-Chapelle à Trazegnies	•	5,110.40	5,110.40	Louvain à Hérentals et Turnhout à la frontière	•	42,830.	42,830.	Louvain à Charleroi	7,876.50	86,744.43	94,620.75	Wyckmael à Achel. (Frontière.)	•	•	25,926.67	25,926.67
Bruxelles à Louvain, par Cortenberg	23,907.90	•	23,907.90	Tournay à la frontière, par Blandain	6,622.60	•	6,622.60	Embranchements du Nord de Charleroi	•	3,988.	3,988.	Louvain à Charleroi	•	53,434.24	53,434.24	Lodelinsart à Givet. (Partie belge.)	•	•	•	Liers à Flemalle	•	•	24,227.10	24,227.10
Malines à Louvain, y compris embranchement de Louvain (bassin).	24,507.91	1,430.40	25,938.51	Tournay à Jurbise	46,965.41	•	46,965.41	Raccourcement de La Louvière à Saint-Vaast	980.40	•	980.40	Charleroi à Viroux, avec embranchements. (Partie belge.)	21,774.	103,767.	127,541.	Chemin de fer de Chimay	•	•	•	Malines à Terneuzen. (Partie belge.)	•	•	56,679.85	56,679.85
Louvain à Tirlemont	16,173.19	•	16,173.19	Mons à Manage, y compris embranchement de La Louvière à Maricmont.	51,105.	1,914.	53,019.	Manage à Wavre	•	41,405.40	41,405.40	Hasselt à Aix-la-Chapelle. (Partie belge.)	•	22,584.	22,584.	Landen à Saint-Trond. (Pour mémoire.) (!).	•	•	•	Bruges à Courtrai	•	•	41,837.	41,837.
Tirlemont à Landen	15,000.	•	15,000.	Tirlemont à Namur	864.	42,542.80	43,406.80	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•	Landen à Saint-Trond. (Pour mémoire.) (!).	•	18,156.	18,156.	Saint-Trond à Hasselt	•	66,720.	66,720.	Courtrai à Hazebrouck. (Partie belge.)	•	•	52,046.	52,046.
Landen à Ans	54,414.	•	54,414.	Landen à Tamines	487.60	58,411.50	58,899.10	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•	Pepinster à la frontière grand-ducale	•	17,975.	17,975.	Pepinster à la frontière grand-ducale	•	•	•	Ingelmunster à Deynze	•	•	49,445.	49,445.
Ans à la frontière, y compris embranchement de Liège et raccourcement de Verviers.	43,540.70	606.53	43,947.03	Denderleeuw à Courtrai	520.	58,154.55	58,674.55	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•	Liège à Maestricht. (Partie belge.)	17,975.	•	17,975.	Liège à Maestricht. (Partie belge.)	17,975.	•	17,975.	Lichtervelde à Dunquerque. (Partie belge.)	•	•	23,458.	23,458.
Chemin de fer de ceinture de Bruxelles	7,475.	•	7,475.	Saint-Ghislain à Gand (La Pinte)	18,621.80	54,825.20	73,447.	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•	Namur à Liège	75,209.	•	75,209.	Namur à Liège	75,209.	•	75,209.	Dixmude à Nieupoort (Bains.)	•	•	42,140.	42,140.
Bruxelles à Manage	44,725.35	649.70	45,375.25	Courtrai à Renaix	•	26,753.	26,753.	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•	Namur à Givet. (Partie belge.)	7,885.64	57,860.46	65,744.10	Namur à Givet. (Partie belge.)	7,885.64	57,860.46	65,744.10	Ostende à Thourout	•	•	17,695.	17,695.
Braine-le-Comte à la frontière française	50,035.70	•	50,035.70	Tournay à Basècles	•	23,741.80	23,741.80	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•	Erquelinnes à Charleroi	26,569.	•	26,569.	Erquelinnes à Charleroi	26,569.	•	26,569.	Ypres à Roulers	•	•	25,846.	25,846.
Manage à Luttre	15,705.10	796.40	16,501.50	Mons à Cipluy et à Bonne-Espérance	1,356.	17,895.10	19,251.10	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•	Mons à Hautmont. (Partie belge.)	14,595.	•	14,595.	Mons à Hautmont. (Partie belge.)	14,595.	•	14,595.	Ingelmunster à Anseghem	•	•	22,466.	22,466.
Luttre à Namur, y compris embranchement de Namur	51,679.90	432.10	52,152.	Chemin de fer de Saint-Ghislain	1,465.	52,570.	54,035.	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•	Bruxelles aux frontières française et grand-ducale	54,907.	104,779.	219,686.	Bruxelles aux frontières française et grand-ducale	54,907.	104,779.	219,686.	Bruges à Heyst	•	•	25,565.	25,565.
				Lignes du Flénu	11,205.	8,581.	19,786.	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•	Angleur à Marloie	•	61,594.	61,594.	Angleur à Marloie	•	61,594.	61,594.	Commines à Armentières. (Partie belge.)	•	•	11,835.	11,835.
				(à section de 1 ^m .20)	10,536.20	20,684.50	31,040.50	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•	Libramont à Bastogne	•	28,298.	28,298.	Libramont à Bastogne	•	28,298.	28,298.	Gand à Terneuzen. (Partie belge.)	•	•	22,592.	22,592.
				Ecaussines à Erquelinnes et raccourcement de Baume	15,249.	19,579.	34,828.	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•								Eecloo à Lokeren	•	•	42,030.	42,030.	
				Baume à Marchiennes	18,580.	•	18,580.	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•													
				Embranchements du Centre	1,550.10	21,327.50	23,077.60	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•													
				Piéton à Leval	•	7,199.	7,199.	Lignes reprises, etc. (Suite.)	•	•	•													
TOTAUX	575,216.45	19,595.80	592,610.25	A reporter	561,788.81	596,075.35	757,859.56	TOTAUX	564,869.21	467,011.35	831,880.76	TOTAUX	•	10,220.	10,220.	A reporter	224,786.94	950,401.15	1,153,188.07	TOTAUX	224,786.94	1,493,717.80	1,720,504.74	

LIGNES EN CONSTRUCTION.

Par l'État.

Par des Compagnies.

	LONGUEUR présumée des lignes.		PARTIES en construction.	
	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.
Bruxelles à Luttre	41	41	•	•
Raccourcement 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.	
	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.
Heshaye et Condroz	40	12½	•	•
Ostende à Armentières	76	50	•	•
Frameries à Chimay et extensions	124	59	•	•
Luttre à Châtelain	12½	4	•	•
Anvers à Eecloo	45	13	•	•
Chemin de fer de Virton	24	7½	•	•
Welkenraedt à la frontière prussienne	18	18	•	•
Hasselt à Maeseyck	40	24	•	•
Dour à Quiévrain	12	12	•	•
Plateaux de Herve	50	20	•	•
Chemin de fer de ceinture de Charleroy	35	7	•	•
Totaux	450½	189	•	•

RÉCAPITULATION.

Lignes exploitées	par l'État	{	Construites par l'État	592,610.25	}	1,424,491.01
			— par des Compagnies	831,880.76		
par des Compagnies	{	Construites par l'État	10,220.	}	1,750,724.74	
		— par des Compagnies	1,720,504.74			
			Total	5,153,215.75		
Lignes en construction	par l'État	{	Longueur présumée des lignes	54 kilomètres.	}	Parties en construction. 54 kilomètres.
			— par des Compagnies	450½ —		
			Totaux	510½	245	

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'Amereœur 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 1865 ;

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 Baseoup, 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. 5. 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'Amersœur à la gare de Monceau.	14	—
Les chemins de fer concédés à la Compagnie du Centre, le raccordement des usines et charbonnages de Strépy-Bracque- gnies 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 Senefse	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	<u>601</u>	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 ne 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. Constatations 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 Blaton vers Bernissart ;
- 4° Les embranchements de la station de Vaultx 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 Crèveœur ;
- 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 Lembecq 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 Châtelineau, 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 satisfèront, 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 satisfèront, 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 entré 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° 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° 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 1871, 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° 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 Baymont, 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 Lembeq 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 raccords 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 Lembecq.

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 Lembecq, 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 Châtelineau.

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 4 $\frac{1}{2}$ 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 4 $\frac{1}{2}$ p. o/o, à délivrer à la Société des Bassins Houillers, est fixé dans le rapport de 450 francs de capital pour 471 francs $\frac{6511}{10000}$ 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.

N° III. — *Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires pour*

ANNÉES.	NOMBRE de KILOMÈTRES EXPLOITÉS.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EXPLOITÉES. (MÈTRES COURANTS.)			MÈTRES COUBANTS 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 BOCCARRETS Intégr.	VICINOLES.		Ondulés.	Parallèles.	A deux BOCCARRETS Intégr.	A deux boarrrelets symétriques.	VICINOLES.	
									Fer.	Acier.					Fer.	Acier.
De 1835 à 1870	»	»	1,707,363	480,354	2,187,716	983,736	1,317,441	1,799,756	117,282	»	46,264	112,234	3,396,914	41,885	919,956	»
1871	901	858	1,740,219	544,999	2,225,218	»	»	2,515	26,366	216	»	»	40,962	336	261,509	32,897
						983,736	1,317,441	1,802,271	143,648	216	46,264	112,234	3,437,876	42,221	1,481,465	32,897
	27	»	A déduire Landen à Hasselt.			23,963	39,479	43	»	»	»	»	»	»	»	»
	874	858	Resto			959,773	1,278,262	1,802,228	143,648	216	46,264	112,234	3,437,876	42,221	1,481,465	32,897
	4,732					4,184,127				4,822,957						
9,007,084																

les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1871. (Ancien réseau.)

PRIX PAR TONNEAU.					RAILS MORS DE SERVICE OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)						
RAILS		Cousinets.	Chovilles ET CLAVETTES.	Coins en bois. (PRIX PAR PIÈCE.)	Ondulés.	Parallèles.	A deux BOURRELETS inféaux.	A deux BOURRELETS symétriques.	VIGNOLES.		TOTAL.
en fer.	en acier.								Fer.	Acier.	
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.							
»	»	»	»	»	947,830	4,295,944	1,794,031	5,727	149,005	»	4,489,537
183 64 à 487 90	289 70 à 320	419 62	225 85 à 295	0.0987	868	2,038	300,202	2,226	2,406	96	307,836
					948,698	4,297,982	2,091,233	7,953	151,411	96	4,497,373

MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE, AU 31 DÉCEMBRE 1871.							
	ONDULÉS de 19 à 23 kilogr.	PARALLÈLES de 25 à 27 kilogr.	A DEUX BOURRELETS inféaux 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	4,004,565	23,762	3,357,730
Voies accessoires et des stations.....	27,336	86,005	790,497	6	405,995	9,255	4,049,094
Rails de remploi en réserve.....	3	4,387	68,576	779	63,433	»	433,878
TOTAUX.....	27,339	92,514	3,148,871	38,268	4,473,693	33,017	4,540,702

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.	ONDULÉS.	PARALLÈLES	A deux BOURRELETS Inégaux.	A deux DOUBRELETS symétriques.	VIGNOLES.		TOTAL.		ONDULÉS.	PARALLÈLES.
					Per.	Acier.	Rails en fer.	Rails en acier.		
Ans.										
$\frac{1}{2}$	»	»	4,38	6	»	96	4,363	96	»	»
1	23	782	2,896	113	839	»	4,683	»	»	»
2	928	2,595	3,078	49	4,511	»	11,128	»	»	»
3	2,129	4,439	4,515	1,803	1,253	»	11,139	»	»	»
4	17,110	9,188	4,677	1,006	2,064	»	34,075	»	»	»
5	48,488	10,485	4,061	837	7,114	»	68,015	»	»	»
6	69,774	18,861	6,604	1,674	28,436	»	125,339	»	»	»
7	30,871	19,838	5,536	1,084	38,850	»	96,179	»	»	»
8	16,557	36,174	50,790	1,411	61,512	»	166,444	»	»	»
9	42,301	72,315	51,926	»	5,822	»	172,394	»	»	»
10	75,391	75,184	70,196	»	980	»	221,751	»	»	»
11	66,335	115,936	293,115	»	»	»	475,416	»	»	»
12	47,462	171,381	206,144	»	»	»	424,987	»	»	»
13	63,631	206,488	254,728	»	»	»	526,847	»	»	»
14	67,791	119,286	273,718	»	»	»	460,795	»	»	4,144
15	67,916	51,106	284,493	»	»	»	403,515	»	»	1,258
16	64,108	58,514	232,139	»	»	»	354,861	»	»	»
17	88,295	59,884	174,594	»	»	»	322,773	»	589	3,633
18	83,448	77,600	58,656	»	»	»	219,704	»	»	738
19	36,733	36,543	104,674	»	»	»	177,950	»	10,373	9,864
20	20,836	47,839	9,309	»	»	»	77,984	»	»	526
21	12,009	29,226	»	»	»	»	41,235	»	»	1,786
22	4,528	15,543	»	»	»	»	20,071	»	5,900	31,667
23	2,301	21,776	»	»	»	»	24,077	»	»	5,200
24	2,352	23,797	»	»	»	»	26,149	»	»	213
25	2,398	7,083	»	»	»	»	9,481	»	»	23,388
26	2,618	3,091	»	»	»	»	5,709	»	»	1,000
27	2,110	1,244	»	»	»	»	3,384	»	»	320
28	3,335	1,664	»	»	»	»	4,999	»	»	815
29	1,401	»	»	»	»	»	1,401	»	70	6,846
30	919	»	»	»	»	»	919	»	»	1,121
31	1,194	»	»	»	»	»	1,194	»	»	»
32	1,346	»	»	»	»	»	1,346	»	1,178	»
33	»	»	»	»	»	»	»	»	9,229	»
TOTAUX.	918,698	1,297,982	2,091,233	7,953	184,411	96	4,497,277	96	27,339	92,511
Durée moyenne.	13 ans	13	13 $\frac{2}{3}$	6 $\frac{1}{3}$	7	$\frac{1}{2}$	13 $\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	24 $\frac{21}{33}$	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 socio-clairs 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	4,810	•	490,977	•	
231,783	145	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	•	•	•	148,304	•	
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 $\frac{10}{11}$	$\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	

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.		
		VOIES PRINCIPALES et doubles voies.	VOIES ACCESSOIRES et des stations.	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.	AMÉRICAINS de 13 KILOG.	AMÉRICAINS de 12 KILOG.		MÈTRES COURANTS.	NATURE DES RAILS.	
								DE 57 ^k .40.	DE 53 KILOG.	DE 53 KILOG.	DE 52 KILOG.	DE 28 KILOG.	DE 23 KILOG.	DE 19 KILOG.										Modèle du chemin de fer de Piéton à Leval.
Tirlemont à Namur	1871	42,279	6,711	96,909.43	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	96,909.43	9,164.07	A deux bourrelets inégaux.	
Landen à Gembloux	—	53,181	2,280	74,339.64	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	74,339.64	"	"	
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 5,537.50 à deux bourrelets inégaux et 20,847.06 Vignoles.	
Courtrai à Renaix	—	26,207	5,998	583.14	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	59,391.06	"	"	"	"	"	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	15,853.64	Vignoles.	
Mons à Cilly 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	263,834.86	2,740.22	Dont 137.20 à deux bourrelets inégaux, 2.42 rails symétriques à kil. 57.40, 1,731.43 — à kil. 53.00, 309.50 — 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	3,454.36	Dont 3,586.90 à deux bourrelets inégaux, modèle de Manage à Wavre, et 47.66 Vignoles.
Tamines à Gembloux	—	22,943	2,543	30,108.82	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	222.00	"	"	"	"	30,330.82	468.00	A deux bourrelets inégaux.
La Louvière à Saint-Hubert, Manage à Piéton, etc	—	18,732	6,236	14,322.21	"	"	712.20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55,848.29	"	"	"	"	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	20,185	34,668.60	"	"	848.00	"	"	"	"	"	"	"	"	"	158,177.63	"	"	"	"	193,694.23	19,082.53	Dont 3,134.70 à deux bourrelets inégaux et 13,927.63 Vignoles.
Ecaussines à Erquelinnes, Piéton à Leval, etc	—	63,861	13,197	2,433.78	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	88,881.46	21,249.12	59,679.34	"	"	132,265.90	10,069.32	Dont 4,057.02 Vignoles. 320.88 — , modèle du chemin de fer de Piéton à Leval. et 3,311.62 — , modèle du chemin de fer d'Ecaussines à Erquelinnes.
TOTAUX		616,854	135,549	513,979.59	83,121.21	776.53	1,360.20	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	85.79	806.63	23.00	"	"	"	"	106,078.55	"	"	"	"	126,733.16	"
TOTAUX	"	"	18,523.80	402.00	"	"	"	1,016.00	120.00	85.79	806.63	23.00	"	"	"	"	115,153.20	"	"	"	"	136,130.44	"

N° VII. — *Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires*

ANNÉES.	VIEUX FERS remise ou cédés à prix d'argent. (KILOGRAMMES.)			PRODUITS.					
	RAILS.	COUSSINETS, crossings, etc.	CHEVILLES, cloués ET BOULONS.	RAILS.		COUSSINETS, CROSSINGS, etc.		CHEVILLES. — NOMBRE.	CLAVETTES. — NOMBRE.
				NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.		
De 1845 à 1870	449,834,844	44,304,455	3,452,430	406,235	80,987,323	2,218,872	20,225,920	2,743,054	662,989
1871	(*) 43,500,000	(*) 2,000,000	(*) 250,000	•	•	•	•	•	•
	433,334,844	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 réunies.	ÉCLISSES COMPLÈTES (PAIRS).		BOULONS D'ÉCLISSES.		RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES et CLAVETTES.	ÉCLISSES complètes.	BOULONS d'éclisses.	TOTAL.
	NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.						
4,134,267	29,887	346,079	953,359	428,749	Fr. 14,020,452	Fr. 3,281,600	Fr. 274,450	Fr. 65,140	Fr. 150,600	Fr. 47,789,242
"	"	"	"	"	1,519,000	144,200	24,450	"	"	1,687,650
4,134,267	29,887	346,079	953,359	428,749	Fr. 15,539,452	Fr. 3,425,800	Fr. 298,900	Fr. 65,140	Fr. 150,600	Fr. 49,476,892

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 INÉGALS. De 34 kilog. par mètre.	à deux BOURRELETS SYMÉTRIQUES. De 38 kilog. par mètre.	VISIQUES. De 37 kilog. par mètre.		TOTAL.		EN FER.	EN ACIER.	
						EN FER.	EN ACIER.	EN FER.	EN ACIER.			
En dépôt au 1 ^{er} janvier 1871.	Neufs.	»	»	51,844 48	553 84	63,010 33	»	»	97,190 87	»	»	97,190 87
Fournitures faites en 1871 et produits du remaniage.	Vieux.	494	1,626 49	91,518 09	1,726	20,051 80	»	»	114,903 58	»	»	114,903 58
Rails ôtés des voies.	Neufs.	»	»	22,666 38	»	529,996 41	41,577 42	»	532,662 99	41,577 42	»	532,662 99
	Vieux.	868 82	4,048 52	423,511 51	1,279	84,523 01	96	»	515,850 46	96	»	515,926 46
ENSEMBLE.	Neufs.	»	»	54,511 06	553 84	593,006 96	41,577 42	»	649,833 86	41,577 42	»	649,833 86
	Vieux.	1,062 82	5,674 81	514,629 40	5,003	104,554 81	96	»	628,733 84	96	»	628,831 84
Employés aux renouvellements.	Neufs.	»	»	40,962 87	533 84	261,509 87	52,897 08	»	502,808 38	52,897 08	»	502,808 38
	Vieux.	191 40	2,115 17	84,504 53	»	20,562 25	»	»	107,170 85	»	»	107,170 85
Employés à l'établissement de voies nouvelles	Neufs.	»	»	2,313 63	»	26,566 68	216	»	28,882 55	216	»	28,882 55
	Vieux.	»	156 33	30,072 44	»	18,232 52	»	»	68,461 11	»	»	68,461 11
Rails mis hors de service	Vieux.	868 82	2,058 44	514,676 79	2,223 90	2,406 49	96	»	519,216 44	96	»	519,512 44
ENSEMBLE.	Neufs.	»	»	45,478 32	533 84	287,876 33	55,115 08	»	551,690 91	55,115 08	»	551,690 91
	Vieux.	1,039 92	4,287 96	446,035 36	2,223 90	41,221 04	96	»	494,848 38	96	»	494,944 38
En dépôt au 1 ^{er} janvier 1872.	Neufs.	»	»	11,052 54	»	107,150 41	8,264 54	»	118,162 95	8,264 54	»	118,427 29
	Vieux.	2 90	1,586 83	68,373 34	779 10	65,153 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			SERVICE DES BILLES OTÉES DES VOIES.			
	A LA CONSTRUCTION.		A L'ENTRATIEN.				hors de service, OTÉES DES VOIES.			(NOMBRE DE BILLES.)			
	CHÊNE.	Autres ESSENCES	CHÊNE.	Autres ESSENCES	CHÊNE.	ESSENCES TROPES.	CHÊNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.	ANNÉE de SERVICE.	CHÊNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.
De 1855 à 1870	1,184,232	1,093,743	1,386,158	1,675,809	.	.	1,058,814	1,183,753	5,119,867	Ans. 1/2	"	456	456
1871	16,001	5,453	129,924	11,675	87 à 5 98	3 26 à 3 54	25,155	99,012	122,165	1	980	6,549	7,529
	1,200,235	1,099,176	1,716,062	1,687,484			1,058,967	1,282,765	3,241,752	2	2,985	20,531	23,514
	(a) 33,689	(a) 1,622	"	"						3	853	57,700	58,553
	1,166,594	1,097,554	1,716,062	1,687,484						4	11,592	46,500	57,892
	2,204,148	3,403,546								5	10,325	92,429	102,754
	5,667,694									6	15,755	87,015	100,770
										7	40,162	155,210	175,372
										8	55,714	150,555	206,267
										9	37,273	265,989	324,267
										10	226,370	194,227	420,597
										11	290,586	97,480	587,836
										12	402,902	75,596	478,298
										13	354,204	29,850	563,754
										14	258,914	14,375	283,289
										15	146,042	7,155	153,193
										16	40,640	8,715	49,555
										17	56,138	5,191	59,529
										18	41,858	1,631	43,489
										19	2,015	2,856	4,871
										20	1,796	4,232	6,028
										21	5,879	479	4,558
										22	199	"	199
										TOTAUX.	1,958,967	1,282,765	3,241,752
										Durée moyenne	12 1/3 ans	8 1/2	10 2/3

(a) A déduire pour Landen à Hasselt.

N° X. — *État des billes mises hors de*

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^o TRIMESTRE.		
		CHÈNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÈNE.	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	"	2	"	10	9	"
VESDRE	Louvain à Bruxelles, par Cortenberg.						
	Ans à la Meuse	"	528	"	"	1,554	"
OUEST	Liège à la frontière						
	Malines à Gand	115	"	"	56	"	"
	Gand à Ostende	"	51	"	7	1,075	"
	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	"	"	"	"	"
MIDI	Hal à Ath et Tournai à Blandain.	"	"	"	6	5	"
	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	5,455	"
	Mons à Manage						
		2,510	13,061	13	2,914	25,867	54
			15,584			26,555	

service pendant l'année 1871. (Ancien réseau.)

3 ^e TRIMESTRE.			4 ^e TRIMESTRE.			TOTAUX.			BILLES EN FER.	Observations.
CHÈNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÈNE.	SAPIN	AUTRES ESSENCES	CHÈNE.	SAPIN	AUTRES ESSENCES		
724	2,046	»	»	2,481	»	2,454	10,847	12	»	
»	5,585	»	»	2,720	»	»	21,609	»	»	
»	885	»	»	1,635	»	10	2,527	»	»	
»	1,646	»	»	185	»	»	5,693	»	»	
129	780	»	54	»	»	532	780	»	»	
»	5,248	»	58	378	»	45	5,550	»	»	
111	2,628	»	»	762	»	250	5,081	52	»	
»	2,023	»	196	1,244	»	440	7,495	»	»	
»	161	»	»	116	»	»	516	»	»	
754	34	»	777	»	»	1,714	54	»	»	
»	»	»	»	164	18	6	167	18	»	
969	1,281	»	538	2,569	»	2,881	5,465	»	»	
1,710	5,485	»	11,949	26,474	»	15,501	35,420	»	»	
4,577	23,796	»	15,552	58,526	18	25,155	98,950	62	»	
28,175			51,896			122,168				

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.	CHÈNE.	SAPIN.	Autres ESSENCES				
CHÈNE.	Autres ESSENCES	CHÈNE.	Autres ESSENCES								
3,226	60	47,988	4,829	Tirlemont à Namur	447	4,502	»				
				Landen à Gembloux	22	1,951	»				
38,073				Denderleeuw à Courtrai et La Pinte à Leuze	9,822	851	»				
				Courtrai à Renaix	311	861	»				
				Leuze à Saint-Ghislain et Basècles à Péruwelz et Tournai.	7,340	200	»				
				Mons à Ciply et à Bonne-Espérance	483	»	»				
				Lignes du Fleu et de Saint-Ghislain	3,464	763	649				
				Manage à Wavre	3,498	»	»				
				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	
								80,566			

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	420,041	9,249	1,015	»	459,305	
Préparées	»	»	9,405	»	9,405	
Préparées. {	Boucherie	•	2,852	»	»	2,852
	Betheli	50,800	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	742,055	

N° XII.

BILLES. — Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1871.

DÉSIGNATION.	BILLES					RESTANT en DÉPÔT au 31 décembre 1871.
	EN RÉSERVE AU 1 ^{er} janvier 1871.	FOURNIES PENDANT L'ANNÉE.		EMPLOYÉES		
		Quantités.	Prix.	aux remplacements.	à l'établissement de voies d'exi- tement et de doubles voies.	
Billes en chêne non préparées.....	15,654	25,714	Fr. c. 5.85	22,167	6,530	12,851
— — préparées.....	15,121	147,579	6.05	107,737	9,651	45,092
- en sapin préparées (procédé Bethell)...	14,965	7,240	5.78	11,675	3,455	7,095
TOTAUX.....	45,718	180,553		141,599	19,454	65,018
ENSEMBLE.....		224,081		161,053		

N° XIII.

*Situation du matériel des locomotives et des tenders, pendant
l'année 1871.*

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.	SITUATION AU 1 ^{er} JANV. 1871.				AUGMENTATION EN 1871.		TOTAL.	DIMINUTION EN 1871.			
	Quantités.		Quantités reprises à la Compagnie des Bassins Houilliers.	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	»	23	»	»	23	»	(1) 10
		à 2 —	98	17	42	157	(2) 13	»	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) 3	(7) 10	124	(9) 3	»	
pour le service des plans inclinés.	1	»	»	1	(5) 5	»	6	»	»		
TOTAUX	315	58	(a) 156	527	59	10	576	4	10		
Tenders	289	23	111	593	(6) 10	»	403	(10) 13	»		

Comparaison entre la situation au 1^{er} janvier 1871

		ANCIEN RÉSEAU				
		au 1 ^{er} janvier 1871.	au 1 ^{er} janvier 1872.	DIFFÉRENCE		
				en plus.	en moins.	
Locomotives	à voyageurs.	à 1 paire de roues motrices.	23	13	»	10
		à 2 —	113	150	13	»
	à marchandises	à 2 paires de roues motrices.	»	»	»	»
		à 3 —	138	172	14	»
		à 4 —	»	»	»	»
	de gare	72	86	14	»	
pour le service des plans inclinés	1	6	5	»		
TOTAUX	571	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.		
LIGNES RÉSEAU.		LIGNES REPRISSES		TOTAL.	Renouvellement			Extension.
Quantités.		Quantités.						
En bon état.	En réparation.	En bon état.	En réparation.					
13	2	•	•	13	•	•	<p><i>N. B.</i> A. R. signifie : Ancien réseau. L. R. — Lignes reprises.</p> <p>(1) Transformées en machines de gare (nos 40, 109, 112, 193, 194, 195, 196, 198, 234 et 236. (Voir n° 7.)</p> <p>(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). 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).</p> <p>(3) Fournies par la Société de Couillet (nos 404, 578, 579, 580 et 581). (4) — — — J. Cockerill (nos 3, 35, 55, 162 et 191). (5) — — — par Cahany (nos 15, 38, 54, 118, 132, 154, 165, 179, 212 et 213). (6) Proviennent de la transformation des locomotives renseignées sous le n° 1. (7) N° 530 (L. R.) (8) Nos 69 (A. R.) 451 et 556 (L. R.) (9) Nos 51, 60, 65, 81, 94, 243 et 247 (A. R.) 320, 323, 332, 334, 342, 346, 399 et 424 (L. R.) (10) Y compris 4 locomotives à voyageurs, à 2 paires de roues motrices. } de la ligne de Manège à Wavre, dont l'administration dispose moyennant un loyer annuel. et 2 locomotives de gare.</p>	
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	39	562	51	52		
273	10	86	17	588	13	31		

Ensemble 6

et celle au 1^{er} janvier 1872.

LIGNES REPRISSES				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	•	•
33	34	•	1	213	226	15	•
16	16	•	•	16	16	•	•
37	38	•	2	109	121	12	•
•	•	•	•	1	6	5	•
156	153	•	3	327	362	45	10
Soit 3 en moins.				Soit 38 en plus.			
111	103	•	8	393	388	•	5

N° XV.

Parcours kilométrique des locomotives en 1871.

MOIS.	LOCOMOTIVES REMORQUANT DES TRAINS				LOCOMOTIVES ne remorquant aucune charge.	LOCOMOTIVES EN BANQUEYRES		TOTAL.
	express.	ordinaires et spéciaux de voyageurs.	de marchandises.	ENSEMBLE.		avec trains.	Service de la réserve.	
Janvier . .	Loc. kilom. 89,031	Loc. kilom. 466,122	Loc. kilom. 496,183	Loc. kilom. 1,031,336	Loc. kilom. 23,152	Loc. kilom. 79,459	Loc. kilom. 253,714	Loc. kilom. 1,587,641
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	27,252	80,870	243,306	1,437,404
Mai	98,954	488,380	553,663	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	231,172	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	474,437	573,934	1,198,872	37,984	104,129	230,271	1,371,236
Octobre . .	143,214	482,376	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	1,643,638
Décembre .	127,360	492,787	606,633	1,226,800	39,724	117,609	293,312	1,679,443
TOTAUX . .	1,386,408	5,772,754	6,689,919	13,849,081	403,883	1,133,031	2,913,891	18,323,888

N° XVI. — Tableau du parcours kilométrique

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	TRAINS DE VOYAGEURS.											
	EXPRESS.			ORDINAIRES.			SPÉCIAUX.			TOTAUX.		
	Ancien réseau de l'État.	Nouveau repris à la Compagnie des Bassins Houilliers.	ENSEMBLE.	Ancien réseau de l'État.	Nouveau repris à la Compagnie des Bassins Houilliers.	ENSEMBLE.	Ancien réseau de l'État.	Nouveau repris à la Compagnie des Bassins Houilliers.	ENSEMBLE.	Ancien réseau de l'État.	Nouveau 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	24,373	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	»	1,165	105,502	1,002	106,504
Boxes	2,744	»	2,744	121,480	4,760	126,240	10,004	414	10,418	134,228	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	2,821,294	1,288,348
Id. fermés. Chargés.	1,451,616	»	1,451,616	1,014,026	21,737	1,035,763	7,651	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 haussottes . . . 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	484	860	54	»	54	430	484	914
Wagons plats à 6 roues . . Chargés.	»	»	»	17,817	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	10,366,061	52,778,289	565,718	23,442	589,160	55,852,218	10,390,403	66,242,721
Id. étrangers . . .	1,163,253	»	1,163,253	589,084	6,299	595,383	53,178	»	53,178	1,805,515	6,299	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 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.	
288,626	38,314	326,970	8,713	»	8,713	297,339	38,314	335,683	10,434,870	1,484,732	11,919,602	
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	968	»	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	685,055	59,432	724,487	11,483,603	2,130,510	13,614,113	19,950,665	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	22,485,511	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	156,550	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	7,365	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	134,691	1,798,250	20,277,559	4,372,310	24,649,869	20,281,330	4,374,589	24,655,919	
3,020,731	253,679	3,274,410	90,239	3,400	93,639	3,110,967	257,079	3,368,046	3,113,746	257,535	3,371,281	
1,064,050	298,775	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	
415,719	22,636	468,355	13,596	141	13,737	459,315	22,777	482,092	477,090	22,933	500,023	
241,433	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	(a)
30,483,225	1,669,468	32,152,693	1,017,986	28,724	1,046,710	31,501,211	1,898,192	33,399,403	33,306,726	1,604,491	35,211,217	
15,581	»	15,581	»	»	»	15,581	»	15,581	663,206	»	663,206	

(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.

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 Houilliers.	TOTAL.	Ancien réseau de l'État.	Réseau repris à la Compagnie des Bassins Houilliers.	TOTAL.	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.	
5,197,152	1,058,435	6,255,587	323,260	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	22,517	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	33,321	34,076	64,723	53,183	142,631	971,190	11,096	23,501	51,369
AVRIL	53,633	33,209	66,434	53,290	163,396	1,021,816	13,201	5,899	33,820
MAI	40,703	41,323	72,081	68,683	188,874	1,137,533	17,679	10,476	49,839
JUIN	41,198	33,583	64,093	33,903	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	20,854	11,606	63,003
AOUT	70,043	57,449	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	38,318	184,349	1,147,696	16,813	6,023	121,119
NOVEMBRE	20,633	13,412	32,983	23,314	66,618	357,797	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	648,318	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.	QUINZAUX.	
»	»	»	»	»	»	»	1,215,259	6,544	7,021	
»	»	»	»	»	»	»	1,142,959	7,080	6,940	
»	»	»	»	»	»	»	1,565,294	11,505	12,237	
»	»	»	»	»	»	»	1,450,720	11,575	12,150	
»	»	»	»	»	»	»	1,627,218	11,557	14,557	
»	»	»	»	»	»	»	1,437,079	14,810	14,656	
»	»	»	»	»	»	»	1,706,427	14,561	18,825	
»	»	»	»	»	»	»	1,780,786	16,991	24,875	
»	»	»	»	»	»	»	1,850,067	16,884	19,522	
»	»	»	»	»	»	»	1,693,579	14,185	14,901	
3,620	6,191	15,737	15,265	57,734	281,521	64,687	1,150,701	9,652	9,086	
5,781	4,868	17,174	15,552	55,904	289,651	54,579	1,056,114	8,174	7,456	
11,401	11,059	32,911	28,817	71,638	370,972	99,056	17,456,205	142,898	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	129,114 86	104,789 01	133,503 12	198,768 77	739,522 »	8,821 62	29,593 28	5,775 11
AVRIL.	219,980 08	133,180 79	106,742 35	136,231 67	232,514 29	779,096 41	12,160 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	21,869 36	35,258 24
JUILLET.....	372,727 68	168,585 74	130,927 14	156,268 91	270,311 29	876,370 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 66	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	1,600,179 23	1,282,458 43	1,597,585 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	
"	"	"	"	"	"	"	1,223,710 94	3,461 03	38,936 32	42,397 35	
"	"	"	"	"	"	"	1,551,436 23	5,708 74	61,010 88	66,749 62	
"	"	"	"	"	"	"	1,631,575 40	5,888 53	64,302 46	70,199 99	
"	"	"	"	"	"	"	1,922,419 99	5,600 11	81,799 94	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 99	
"	"	"	"	"	"	"	2,313,057 51	8,780 13	143,654 03	152,434 16	
"	"	"	"	"	"	"	2,220,432 64	8,832 37	118,732 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	70,480 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 29	38,677 87	53,770 70	57,052 06	257,563 04	15,830 96	1,290,307 43	4,256 86	35,482 68	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	801,493 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	19,228	4,215	2,150	5,784	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	8,455	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	79,757	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	13,278,795	
MAI	24,688	5,481	2,885	5,717	361,930	11,611	6,499	6,908	169,639	78,636	33,805	79,598	13,741,435	
JUIN	24,059	5,512	2,896	6,491	289,160	15,771	7,799	9,031	369,535	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	29,854	80,230	14,334,480	
AOUT	22,442	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	365,960	14,072	8,089	7,765	163,834	74,431	33,288	75,328	13,572,175	
DÉCEMBRE	24,964	6,377	2,816	6,746	294,740	19,047	12,166	12,785	248,265	66,607	30,701	63,880	14,162,170	
TOTAUX	267,581	67,222	35,196	76,750	3,693,680	153,856	90,034	90,691	3,420,950	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 EXPÉDITION.	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 EXPÉDITION.			TOTAL.
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	SPÉCIAUX.	RÉDUIT.							1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	
Expédit: 9,792	Tonn. 83,835	Tonn. 64,780	Tonn. 57,580	Tonneaux. 376,081	Tonneaux. 108,926	Tonn. 18,626	Tonn. 17,322	Tonneaux. 697,150	22,647	87,986	34	208	236	292	4,462	2,188
11,764	51,332	64,456	66,418	383,814	98,070	9,041	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	156,841	15,134	5,670	787,804	24,140	67,340	32	267	384	380	9,298	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	158,537	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	457,166	239,043	11,579	4,525	936,769	23,231	77,991	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	4,956	2,847
14,610	54,916	76,660	109,601	470,039	321,694	7,469	6,985	1,047,364	25,813	64,276	55	202	380	374	2,719	3,672
12,464	51,293	68,590	95,185	430,918	254,976	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	99,958	64	229	346	310	2,828	3,713
14,694	66,408	82,901	109,658	501,047	304,099	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	429	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

DESIGNATION DES MOIS.	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. EQUIPAGES.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					TOTAL. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.			
	EXPRES. Services intérieur et mixtes.				PETITS PAQUETS. Services mixtes et internationaux.				SERVICES INTÉRIEURS, MIXTES ET INTERNATIONAUX.				MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	ADONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPE 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.	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	EQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
	De 5 kilogrammes et moins.	De 6 à 10 kilogrammes.	De 11 kilogrammes et plus.	Au poids.	De 2 kilogrammes et moins.	De 3 à 5 kilogrammes.	De 6 à 10 kilogrammes.	Au poids.	TOTAL.	De 5 kilogrammes et moins.	De 6 à 10 kilogrammes.	De 11 kilogrammes et plus.																											Au poids.				TOTAL.	1 ^{re} catégorie.
JANVIER	14367 74	3895 50	2223 20	14658 60	4271 70	4065 80	4995 98	23644 32	72133 02	21502 38	10448 77	30587 38	282994 81	345533 34	21266 64	377975 83	325260 03	205962 05	1010368 51	228380 37	83785 81	64098 97	2320098 21	10862 66	21380 51	32243 17	18219 50	2414 26	18861 60	59463 26	1220 20	6032 51	3125 59	1069 90	110426 82	2880434 56	1303 52	5931 36	2301 13	3448 48	29829 67	41510 64	240429 94	3163678 66
FÉVRIER	12234 51	3549 12	1904 03	13975 70	4064 71	3975 36	5052 74	28779 63	73555 80	19343 13	10569 89	32976 47	267527 71	330817 20	24400 59	355381 25	321762 08	242331 48	882766 57	208949 93	71875 25	54166 »	2161633 15	10193 65	19652 31	29845 96	18331 81	2428 98	17851 47	54560 01	1493 44	5813 28	3869 98	832 60	104918 57	2700770 68	1210 67	8676 63	2087 83	4008 15	35079 27	49851 88	135820 11	2857653 34
MARS	15853 81	4499 71	2635 53	17891 77	4496 81	4581 26	6105 24	29277 50	85341 63	28447 72	15014 16	43549 72	302817 07	389828 67	30061 78	373439 90	452168 40	307887 36	982308 91	300579 03	97542 44	20269 35	2564257 17	11852 58	15597 15	27449 73	23295 62	3152 30	18885 94	62904 73	2275 22	6953 61	4746 45	1096 41	123310 28	3190187 48	1420 45	8344 45	3428 19	4721 28	47231 88	63725 80	110405 40	3365739 13
AVRIL	16291 78	4521 86	2410 13	14515 23	4513 52	4148 59	5793 16	25322 42	77510 69	27981 73	14732 05	44388 03	220084 05	307785 86	27051 85	305883 46	390295 37	295764 11	933150 67	241809 26	108273 64	10065 09	2312293 45	11673 35	11254 50	23227 85	21431 25	3171 68	17276 73	50713 25	2806 82	5697 47	4514 87	861 40	106473 47	2826997 32	2222 42	6141 37	2683 56	4651 40	35137 16	48613 51	109883 43	2957721 68
MAI	18347 50	4783 27	2985 35	14440 94	5489 04	4806 46	6440 74	23346 40	80640 70	29698 19	15154 96	42734 »	207430 27	295017 42	25833 31	331910 16	390449 73	339790 19	1183162 64	322488 39	81498 26	11994 26	2690126 94	11433 79	16264 65	27693 44	22274 89	3303 97	18267 63	55997 43	2919 41	6724 20	4782 74	768 34	115039 61	3208522 11	1825 49	7140 37	3217 76	4388 24	53595 32	68311 69	93270 10	3371959 39
JUIN	17842 46	4933 56	2958 96	17090 03	5379 11	4623 16	6290 65	17384 30	76502 23	27221 55	13785 40	40241 45	218803 51	300051 91	28741 55	354046 11	360322 28	370015 96	1165964 76	377554 17	89111 48	13762 50	2760118 81	11289 79	17372 78	28653 57	22852 44	3307 30	21345 39	56252 98	2795 03	7059 83	3982 04	689 16	118284 17	3283610 69	2741 91	6790 23	3736 71	5641 72	48477 80	64646 46	158477 78	3509476 84
JUILLET	16133 04	5068 99	3120 06	19275 81	5467 33	5005 88	6006 86	10013 57	76091 54	24497 08	13817 01	41932 93	244813 13	325080 15	30671 25	348250 63	346161 15	390645 81	1149228 88	509502 32	85295 11	18321 50	2878076 65	12028 16	13059 22	13087 38	24255 85	3649 16	21176 61	54473 60	3472 10	7450 68	4022 36	730 63	119230 99	3423566 71	2197 28	6828 57	2924 36	3744 31	40810 28	54307 52	127761 03	3607832 54
AOUT	16801 96	5432 89	3345 36	21157 70	6110 98	5011 82	7007 66	17047 16	81913 50	24525 53	14227 53	44002 92	236740 98	319496 96	32130 71	373460 95	393152 08	385804 60	1224902 55	567047 64	71773 95	24087 »	3072359 48	11665 33	13973 70	25639 03	25513 58	3724 70	23979 09	60052 49	4545 21	8175 43	4069 20	755 86	130815 56	3630226 53	2696 10	5220 93	3302 69	4745 47	55423 52	68692 66	149118 85	3847734 14
SEPTEMBRE	16387 78	5541 66	3219 77	18497 55	5393 68	4122 91	5689 06	13777 60	72930 61	23090 84	14712 44	43171 25	217018 66	297993 49	31478 73	342292 71	341238 45	309759 23	1140388 93	431535 51	78691 90	35886 95	2711722 50	12076 99	17793 99	29870 98	24723 50	3345 82	21694 40	54755 20	4074 46	7380 50	3742 68	703 43	120419 99	3232937 57	2229 36	5522 78	2979 22	3467 37	55181 42	67450 79	153210 36	3455828 08
OCTOBRE	17760 84	5422 08	3226 17	16617 44	6120 58	5371 06	7699 41	15567 36	77684 94	30323 34	17154 89	48498 16	200197 14	355873 53	33883 23	463210 12	403147 46	331269 87	1294165 25	628585 82	100683 43	89807 20	3390752 38	14791 26	21821 58	36612 84	26781 19	3650 »	30491 12	68391 03	4193 08	9403 95	3765 94	826 75	147503 06	4014426 75	2995 06	6081 33	3097 81	3759 37	61364 50	74300 01	103220 69	4194942 43
NOVEMBRE	19247 35	5269 71	2888 17	13626 34	5418 81	4973 57	6473 46	11965 08	69892 49	28164 88	15246 14	41651 12	227789 91	312832 05	33665 23	446703 61	398001 73	389074 56	1276703 85	465283 71	94570 81	178862 96	3274766 46	11616 86	22552 02	34168 88	25321 34	3231 30	24639 10	66684 33	4260 03	8647 20	3832 96	789 96	137456 22	3829106 10	1836 70	4660 01	2567 37	4068 90	56301 03	67797 33	146018 19	4044756 32
DÉCEMBRE	19310 96	5647 55	3003 08	13571 06	7401 01	6849 81	9376 91	13404 23	81064 61	24395 19	13843 55	35976 79	245371 66	319587 19	29300 80	435780 52	385969 33	280978 09	1071217 64	468514 55	85312 51	240128 11	2997201 55	11120 40	22003 61	33124 04	23530 33	3283 28	25071 20	67606 13	3938 41	8149 46	4050 06	911 51	136540 38	3567517 77	1804 26	3674 60	2176 45	3293 54	31057 42	40205 01	3427009 80	7036536 84
TOTAUX	200599 73	58565 96	33920 81	19748 47	64127 37	57735 68	77132 47	135519 57	925239 76	308891 56	169106 79	489730 22	2932189 29	3899917 77	356485 67	4508935 25	4507928 09	3891183 31	13314779 16	4750230 70	1048414 68	761449 89	33139406 75	140393 82	212726 05	353321 87	276531 30	38662 75	259590 28	711854 44	37993 41	87508 12	48241 87	10035 95	1470418 12	30788304 27	24483 22	75212 68	34503 08	49938 23	549789 31	709443 30	4951630 05	45473861 44

(143)

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-excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grue, engins, de chargement et de déchargement.
État.	{ Ancien réseau..	4,040 »	226,285 49	17,930,90	2,470 72	108,773 32	»	»	48,913 89	17,517 99
	{ Lignes reprises.	»	24,089 10	199 43	441 56	63,226 31	»	»	»	287 13
TOTAL.		4,040 »	250,374 59	18,130 33	8,912 28	174,002 33	»	»	48,913 89	17,603 12
Compagnie du Nord.	{ Franco-belge. .	»	»	»	26,934 »	»	»	»	»	»
	{ Mons à Quévy.	»	»	»	13,434 46	»	»	15,519 02	»	»
	{ Nord-belge . .	»	»	»	108,991 79	»	»	27,783 63	»	»
	Lierre à Turnhout . .	»	»	»	»	»	»	4,346 28	»	»
	Gand à Bruges p ^r Ecclou	»	»	»	4,500 »	»	»	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 »	222,364 23	»	»
	South Eastern Railway.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Société générale d'ex- ploitation.	»	»	»	14,072 90	»	»	149,637 04	»	»
	Malines à Terneuzen .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Agence Continentale et Anglaise.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	TOTALS.		4,040 »	250,374 59	18,130 33	254,149 24	174,002 33	2,000 »	748,996 97	48,913 89
TOTALS GÉNÉRAUX . .		4,040 »	250,374 59	18,130 33	254,149 24	174,002 33	2,000 »	748,996 97	48,913 89	17,603 12

Surtaxes non remboursées.	Arts d'arrivée remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Location et cédage 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	51,537 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	53,537 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 »	»	1,583 89	»	308,240 23		
»	»	1,341 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	3,283,832 03	4,994,594 80		
A déduire les paiements effectués à											
{ Manage à Wavre								42,500 »		42,964 13	
{ Postes allemandes								464 13			
Reste									4,951,650 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	4,991,650 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	557,284 »
Transports militaires.	Hommes	Nombre . . .	114,098	206,146 50
	Bagages	Kilogrammes.	2,145,990	17,679 88
	Chevaux	Expéditions .	498	15,655 56
	Besiaux	Id.	510	7,641 06
Transports divers . .	Détenus	Nombre . . .	10,744	79,999 92
	Douaniers	Id.	17,782	10,799 63
	Grains et fourrages pour l'armée, grains et farines pour la boulangerie militaire et les maisons de détention de Bruxelles et de Vilvoide	Kilogrammes.	3,248,405	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.	14,529,530	69,089 90
	Transports pour compte d'administrations publiques			1,849,061 65
	Transports divers . .	d'émigrants	Nombre . . .	7,565
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. % pendant les 10 premiers mois, et de 50 p. % en novembre et décembre. Remise de 30 p. %	Art. 3 de l'arrêté ministériel du 20 mars 1866.		
8,859 94	8,859 94	Id. 50 id.	» 9 de la loi du 12 avril 1851.		
6,817 68	6,817 68	Id. 50 id.	» 1 id. 1853.		
3,820 53	3,820 53	Id. 50 id.	» 1 id. 1853.		
59,999 96	59,999 96	Id. 80 id.	» 9 id. 1851.		
»	17,799 65	Gratuité	» 7 id. 1851.		
11,267 32	11,267 32	Remise de 30 p. %	» 1 id. 1853.		
»	691,317 82	Gratuité	Service de l'administration.		
829 15	829 15	Remise de 50 p. %	Art. 1 de la loi du 12 avril 1855.		
»	518 24	Gratuité	» 7 id. 1851.		
74,937 79	74,937 79	Remise de 30 p. %	» 1 id. 1855.		
54,544 93	54,544 93	Id. 50 id.	Décision ministérielle du 23 mai 1863. Loi du 12 avril 1853.		
533,703 43	1,515,356 22				
8,640 23	2,918 74	Remise de 25 et 50 %	Art. 3 de l'arrêté ministériel du 20 mars 1866.		
»	579 62	Gratuité	» 40 de la loi du 10 avril 1831		
84,483 87	29,684 56	Réduction de 25 p. % pendant les 10 premiers mois, et de 50 p. % en novembre et décembre. Remise de 50 p. %	» 3 de l'arrêté ministériel du 20 mars 1866.		
257 83	257 83	Id. 50 id.	» 3 id. id.		
6,145 01	6,145 01	Id. 50 id.	Lois des 12 avril 1853 et 12 avril 1851.		
99,806 96	59,365 88				
RÉCAPITULATION.					
533,703 43	1,515,356 22				
99,806 96	59,365 88				
433,212 39	1,384,919 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	» 65	» 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 10	11 30	7 60	12 10	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 55	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 15	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 40	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 80	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 55	13 70	10 25	6 85	27 45	20 50	13 70	21 00	16 40	10 95
39	17 55	13 20	8 75	14 05	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 35	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 80	54 "	40 50	27 05	43 20	32 40	21 60

N° XXV.

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} 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 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
1	70	50	35	55	45	30	405	75	55	45	55	45	170	125	85	135	105	70
2	90	70	45	70	55	40	435	400	70	55	40	435	220	165	110	475	135	90
3	105	80	55	85	65	45	460	420	80	65	45	460	260	195	130	505	160	105
4	125	95	65	100	75	50	490	440	95	75	50	490	310	230	155	545	190	125
5	150	110	75	120	90	60	520	465	110	85	60	520	365	275	185	590	220	145
6	170	130	85	135	100	70	550	490	130	90	70	550	415	315	210	630	250	165
7	185	140	95	150	110	75	580	510	140	95	75	580	460	345	230	665	280	185
8	200	150	100	160	120	80	600	525	150	100	80	600	495	375	250	695	300	200
9	220	165	110	175	135	90	630	550	165	110	90	630	515	410	275	735	330	220
10	220	165	110	180	135	90	630	550	165	110	90	630	550	410	275	735	330	220
11	225	170	115	180	135	90	640	555	170	115	90	640	560	420	280	745	340	225
12	230	170	115	185	140	95	645	555	175	120	95	645	565	425	285	750	340	225
13	240	175	120	190	145	95	655	565	180	125	95	655	575	435	290	760	345	230
14	240	180	120	190	145	95	655	565	180	125	95	655	590	440	295	770	355	235
15	240	180	120	195	145	100	660	570	180	130	100	660	595	450	300	775	360	240
16	240	180	120	195	145	100	660	570	180	130	100	660	600	450	300	780	360	240
17	250	190	125	200	150	100	670	580	190	135	100	670	615	465	310	790	370	245
18	250	190	130	200	150	100	675	585	190	135	100	675	625	470	315	800	375	250
19	255	195	130	205	155	105	685	590	195	140	105	685	635	480	320	810	385	255
20	260	195	130	205	155	105	685	590	195	140	105	685	640	480	320	815	385	255

24	260	195	130	205	455	405	385	290	795	310	235	455	640	480	320	510	385	285
25	260	195	130	210	460	405	390	295	195	315	235	460	650	485	325	320	390	260
26	270	200	135	215	460	410	400	300	205	320	240	460	665	500	335	530	400	265
27	270	205	140	220	405	410	405	310	205	325	245	465	675	510	340	540	405	270
28	280	210	140	220	470	410	415	310	210	330	250	465	690	515	345	550	415	275
29	290	220	145	230	475	415	430	325	220	345	260	475	715	540	360	570	430	285
30	290	220	145	230	475	420	435	325	220	345	265	475	720	540	360	575	435	290
31	300	225	150	240	480	420	450	340	225	360	270	480	750	560	600	600	450	300
32	305	230	155	245	485	425	460	345	230	365	275	485	760	570	605	605	460	305
33	315	240	160	250	490	430	475	355	240	375	285	490	785	590	625	625	475	315
34	315	240	160	250	490	430	475	355	240	375	285	490	785	590	625	625	475	315
35	330	250	170	260	500	430	490	370	250	390	295	495	815	615	650	650	490	325
36	335	255	170	270	505	435	505	380	255	400	300	505	835	630	665	665	505	335
37	340	255	170	270	505	435	505	380	255	405	305	505	840	630	670	670	505	335
38	345	260	175	275	520	440	520	390	260	415	310	520	860	645	685	685	520	345
39	355	270	180	285	535	445	535	400	270	425	320	535	885	665	705	705	535	355
40	365	275	185	290	550	450	550	410	275	435	330	550	910	680	725	725	550	365
41	375	285	190	300	565	450	565	425	285	450	340	565	935	705	745	745	565	375
42	385	290	195	310	580	455	580	435	290	460	345	580	960	720	765	765	580	385
43	395	300	200	315	595	460	595	445	300	475	355	595	985	740	785	785	595	395
44	405	305	205	325	610	465	610	455	305	485	365	610	1,010	755	805	805	610	405
45	415	315	210	330	625	470	625	470	315	495	375	625	1,035	780	825	825	625	415
46	425	320	215	340	640	470	640	480	320	510	385	640	1,060	795	845	845	640	425
47	435	330	220	350	655	475	655	490	330	520	390	655	1,085	815	865	865	655	435
48	445	335	225	355	670	480	670	500	335	535	400	670	1,110	830	885	885	670	445
49	455	345	230	365	685	485	685	515	345	545	410	685	1,135	865	905	905	685	455
50	460	345	230	370	690	485	690	520	345	555	415	690	1,150	860	920	920	690	460
51	470	355	240	380	705	490	705	535	355	565	425	705	1,175	885	940	940	705	470
52	480	360	240	385	720	495	720	540	360	580	435	720	1,200	900	960	960	720	480
53	490	370	250	395	735	500	735	555	370	590	445	735	1,225	920	980	980	735	490
54	510	410	270	435	810	520	810	615	405	650	490	810	1,350	1,020	1,080	1,080	810	510
Sur tout le réseau.																		

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	744,528	548,757	4,582,518	40,702,833	464,609	446,485	359,923
	Etat vers les chemins de fer concédés . . .	41,936	40,420	44,426	35,028	91,422	262,272	358	758	7,342
	Etat 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 Etat et Sociétés belges en relation	74,744	40,239	42,069	34,408	88,893	323,672	3,226	5,003	4
	Internationaux vers Etat 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	»	»
TOTALS		464,294	444,772	776,422	648,818	4,857,929	44,607,745	476,923	422,497	367,269

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.	QUINZAUX.	
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	1,444	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	
"	"	"	"	"	"	"	51,542	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 00	908,155 »	1,230,832 44	1,286,271 40	2,182,809 28	8,133,683 09	124,317 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 82	185,577 60	2,198 39	2,737 36	8,554 11
	État et chemins de fer concédés vers internationaux	820,121 90	161,006 31	12,047 »	77,262 39	82,856 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	99,066 49	203,537 82	1,924 59	5,180 05	36 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	8,604,342 21	141,973 52	158,067 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 07	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	174,027 49	175,562 30	
»	»	»	»	»	»	»	982,689 29	18 »	123,472 67	125,490 67	
79,943 17	49,558 62	79,433 64	99,875 78	127,532 85	527,701 21	55,822 71	20,438,188 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 INTERNATIONAUX.				
	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	83,054	42,603	97,424	19,357,951
	État et chemins de fer concédés vers internationaux.	25	8	7	°	310	15,230	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 concédés vers État et Sociétés belges en relation.	12,965	6,369	1,339	°	225,942	1,407	628	100	99,762	44,645	20,589	60,451	40,278,640
	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	°	288	°	2,719,330
	— 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	3,420,950	129,699	92,914	157,572	61,299,117
	Intérieur	227,080	50,307	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	3,420,950	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	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPES de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPES AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOYAGE.	GRANDE VITESSE, PAR VAGONS.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	SPÉCIAUX.	RÉDUIT.							1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	
20,270	77,036	173,771	162,410	1,069,864	436,923	10,638	24,804	1,655,143	19,636	34,896	30	136	249	169	1,455	1,679
40,452	70,853	97,920	77,313	329,160	1,077,849	5,314	3,890	1,662,299	3,855	106,951	117	543	43	26	1,429	1,741
"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,151	96,622	"	"	"	"	"	"
46,486	70,210	118,823	280,076	982,666	203,554	"	4,315	1,659,644	33,194	25,278	40	236	310	634	3,606	4,843
40,360	40,700	47,621	23,081	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	811	251	2	"	"	"	485	485
"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,512	66,804	"	"	"	"	"	"
57,593	268,732	447,295	545,944	2,521,468	1,848,219	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	190,570	5,265,358	209,144	425,856	252	1,610	3,261	3,122	17,128	25,121
134,946	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

(159)

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	05,698
2 ^e —	84.68	1,992,080	75.15	5,260,490 72	8.60	202,506
3 ^e —	92.70	12,059,918	93.14	9,961,085 55	4.76	618,206
extraordinaires. . .	97.31	930,753	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. 79,334	36.89	528,871 54	9.59	Quintaux. 15,558
Équipages.	48.10	Equipages. 252	46.98	11,501 77	15.56	Equipages. 70
Animaux	68.88	Expéditions. 25,121	70.47	499,947 83	17.81	Expéditions. 6,492
Finances	80.04	Groupes. 635,000	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. 1,120,394
Petites marchandises	66.60	Quintaux. 1,506,153	69.42	2,707,500 57	17.14	Quintaux. 356,201
Grosses id.	4810	Tonneaux. 5,290,670	54.24	18,775,433 01	50.22	Tonneaux. 5,524,266
Produits extraordinaires.	"	"	78.86	5,904,718 80	"	"
Totaux.			64.59	45,214,882 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	239,051	42.56	2,071,526 59	1,150,550	4,867,058 84
5.80	251,517 12	6.72	137,932	19.07	827,484 94	2,532,598	4,339,492 78
4.02	429,703 54	2.54	329,556	2.83	305,148 60	12,987,730	10,695,935 49
3.63	20,628 80	0.96	9,281	2.51	14,285 19	963,723	567,701 80
11.62	8,431 18	24.78	Expéditions. 35,404	25.74	17,260 13	Expéditions. 142,898	72,715 79
7.56	63,632 73	41.31	Quintaux. 66,902	35.75	496,969 06	Quintaux. 161,974	891,495 13
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. 56,466	709,443 50
7.90	27,931 10	41.05	Groups. 520,830	31.23	110,331 59	Groups. 1,268,834	535,521 87
7.03	63,099 00	44.12	Kilog. 4,242,748	46.68	431,888 97	Kilog. 9,613,280	925,259 76
12.30	479,536 50	16.26	Quintaux. 518,699	18.28	713,061 10	Quintaux. 1,961,035	3,899,917 77
25.02	8,633,210 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	11,336,108 91			18.44	12,555,568 28		66,906,259 29

(163)

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.	
—	Hal-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. 95-94).	
Mort.	Antoing-Callenelle.	
—	Anvers (Bassins).	
Bras droit coupé.	Dolhain.	
Blessures à la hanche, au bras droit et à l'œil droit.	Chenée.	
Blessures légères	Haut-Pré.	
Blessures graves.	Anvers (Bassins).	
—	Bruxelles (Allée-Verte).	
Jambes coupées	Bruxelles-Malines (B. k. 5-6).	
L'homme blessé et la femme tuée	Gand.	
Blessures graves.	—	
Mort.	Bruxelles-Louvain (B. k. 22-25).	
—	Tubize.	
Jambe gauche coupée	Braine-Mons (B. k. 56-57).	
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).	
—	Blandain.	

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).
15 —	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. 92-93).	
—	Anvers.	
—	Saint-Vaast.	
Aucune blessure.	Jurbise-Tournai (B. k. 95-96).	
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	Chaufontaine.	
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. 38).	
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.	Observations.
Contusions légères	Alost.	
Mort.	Blandain.	
Contusions	Buysinghen.	
—	Harmignies.	
Mort.	Manage-Wavre (B. k. 11-12).	
—	Anvers (Bassins).	
—	Schaerbeck.	
Blessures légères	Anvers (Bassins).	
Blessures assez graves	—	
Mort.	La Louvière à Mons (B. k. 15-16).	
Blessures	Anvers (Bassins).	
Mort.	Aeltre.	
Blessures	Tubize.	
Blessures légères	Anvers (Bassins).	
—	Hérinnes.	
Mort.	Grammont-Melle (B. 50-51).	
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-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.	
Fort 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 fons 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
5 septembre .	Un fons 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 gar de-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
25 — . . .	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 machiniste 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.	Waremmé.	
Contusions	Braine-le-Comte.	
Mort.	Couillet (B. k. 76-77).	
Contusions légères.	Anvers (Bassins).	
Blessures graves.	Santvoorde (B. k. 150-140).	
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-Ans (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 50).	
—	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
50 — .	—	Atteint par une locomotive
51 — .	Un serre-frein	Atteint par un train
51 — .	Deux gardes-convoi	Collision entre deux trains

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Blessures graves.	Anvers (Bassins).	
Mort.	Landen-Ans (Barrière 1/90).	
Contusion au pied droit et clavicule gauche fracturée.	Courtrai.	
Blessures légères	Bruxelles (Widi).	
Forte blessure au talon droit	Liège.	
Partie du pied droit broyée	Melle.	
Blessure à la jambe gauche	Braine-Namur (B. k. 69-70).	
Mort.	Châtelineau.	
Blessures.	Ath.	

N° XXXIII. — Dépenses de premier établissement du chemin de fer

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, fruits d'acquisition.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, ouvrages d'art ET POSE DU RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.
	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
A. — ROUTE PROPREMENT DITE.			
LIGNE DU NORD.			
Bruxelles à Malines.....	939,539 44	22,636 16	1,170,986 88
Malines à Anvers (Escant).....	917,130 "	37,432 88	2,091,633 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	3,396,101 93
LIGNE DE L'OUEST.			
Malines à Termonde.....	598,811 33	11,668 59	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	1,526,892 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	33,209 37	2,509,012 38
Bruges à Ostende, y compris la branche de raccordement de la station de Bruges au bassin du commerce.	390,365 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 35	441,315 23
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAY.			
Gand à Deynze-Peteghem.....	324,158 99	13,796 03	606,829 76
Deynze-Peteghem à Courtrai.....	731,523 01	8,003 77	1,118,315 26
Courtrai à la frontière de France.....	673,190 32	41,836 82	1,473,836 72
Mouscron à Tournai.....	922,151 43	11,800 19	1,674,263 52
Totaux.....	3,130,718 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.....	833,590 17	13,193 62	1,762,842 96
Louvain à Tirlemont.....	748,759 69	7,620 58	4,068,424 33
Tirlemont à Waremme.....	533,812 54	1,269 08	2,922,749 03
Waremme à Ans.....	511,356 49	26,316 27	1,794,528 98
Ans à la Meuse. { Route proprement dite.....	1,573,000 96	20,262 59	1,946,454 82
{ Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.	"	"	1,361,677 33
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	1,520,293 53
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	5,396,043 28	121,008 29	17,336,349 03
Jonction des voies en dehors de Verviers.....	131,934 77	2,150 14	89,303 99
EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.			
Landen à Saint-Trond.....	262,294 22	9,711 14	377,192 60
Totaux.....	11,393,197 36	224,620 17	38,486,370 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.	
592,567 40	1,506,112 95	11,140 16	59,173 82	4,101,978 79	
570,474 51	1,619,549 92	19,533 25	53,728 41	5,091,546 57	
42,742 50	128,592 85	4,704 80	"	400,725 92	
165,532 55	270,924 96	"	"	433,153 25	
969,156 74	5,525,180 66	55,179 89	74,904 23	10,047,184 81	
537,254 20	1,615,459 46	16,775 20	251 "	5,649,795-91	
371,197 54	1,825,195 45	15,014 56	25,528 79	5,545,984 29	
71,590 "	290,001 50	"	"	5,556,604 45	
430,129 37	2,103,544 46	28,125 26	4,448 25	6,134,800 67	
310,157 62	1,591,845 05	12,522 51	3,938 47	5,915,354 97	
"	"	"	"	524,528 29	
525,203 77	2,388,922 62	571 20	5,591 53	5,666,835 94	
292,581 30	13,795 50	421 52	5,591 53	2,170,032 01	
279,797 80	1,051,085 50	52 50	500 "	5,522,567 66	
190,647 62	804,715 69	12,256 20	1,942 40	5,617,737 03	
2,648,519 52	11,682,559 01	85,518 75	43,411 99	56,501,877 24	
535,986 "	959,885 14	50,289 14	"	5,735,159 84	
311,597 05	1,498,675 97	12,040 40	15,160 27	4,468,898 42	
198,755 74	1,077,810 49	16,998 94	2,239 75	6,120,607 54	
267,699 02	1,506,854 61	15,687 15	"	5,070,031 21	
258,568 66	962,882 49	6,104 53	"	5,539,937 24	
140,805 44	655,553 66	5,874 03	5,102 60	4,145,035 92	
"	"	"	"	1,561,677 55	
"	"	"	"	1,451,745 97	
129,052 52	429,227 29	"	"	4,183,685 68	
659,645 59	1,950,841 06	5,906 41	18,171 65	24,146,165 29	
4,860 "	21,594 90	"	"	270,075 80	
59,245 81	509,720 67	7,594 03	5,046 75	1,228,805 24	
2,526,209 61	9,155,024 28	96,494 47	41,741 "	61,925,857 50	

N° XXXIII (suite). — Dépenses de premier établissement du chemin de

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, frais d'acquiescences.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, ouvrages d'art ET POSE DU RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.
	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
LIGNE DU MIDI.			
Bruxelles à Tubise.....	2,088,228 08	37,634 73	1,708,432 04
Tubise à Soignies.....	863,298 67	8,021 36	3,036,399 72
Soignies à Mons.....	1,099,069 82	30,604 53	2,658,481 53
Mons à la frontière de France.....	1,424,708 03	44,019 52	1,903,830 04
Branche de raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles et nouvelle station du Nord (ligne des boulevards).	661,390 09	13,317 73	272,208 33
Raccordement extérieur entre les stations du Nord et du Midi à Bruxelles.	2,387,401 63	10,174 98	1,808,060 23
Bruxelles à Luttre.....	2,124,833 67	16,286 43	2,142,068 22
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.			
Braine-le-Comte à Charleroi.....	2,224,300 10	47,338 77	3,177,972 63
Charleroi à Namur.....	1,480,632 84	26,791 73	4,438,106 09
Totaux.....	14,533,464 93	234,279 60	23,123,738 87
RÉCAPITULATION.			
Ligne du Nord.....	1,981,639 89	63,041 17	3,596,101 93
— de l'Ouest.....	8,150,718 18	201,400 03	15,487,969 76
— de l'Est.....	11,393,197 36	224,620 17	38,486,370 41
— du Midi.....	14,533,464 93	234,279 60	23,123,738 87
Totaux.....	36,281,020 58	723,340 97	78,496,400 97
Braine-le-Comte à Gand (a).....	"	"	4,490 34
Ligne de raccordement entre les stations de Bruxelles- Nord et Bruxelles-Quartier Léopold (Luxemb.) (a).	"	"	10,431 33
Mons à Manage (a).....	11,546 98	"	188,638 07
Dendre-et-Waes (a).....	3,631 20	"	123,330 18
Saint-Trond à Hasselt (a).....	"	"	7,322 80
Tournai à Jurbise (a).....	780 72	"	74,508 06
Hal à Ath et Tournai à Blandain (a).....	28 52	"	3,706 42
TOTAUX GÉNÉRAUX.....	36,299,007 60	723,340 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 54	1,558,470 10	9,972 16	11,450 05	5,656,156 52	(a) Ligne construite par une compagnie et exploitée par l'État.
204,885 50	1,049,878 11	2,594 74	241 45	5,167,219 75	
328,691 05	1,486,635 09	7,856 55	16,864 55	5,608,892 48	
306,106 55	1,225,660 14	10,105 25	"	4,914,429 29	
26,180 80	216,490 79	"	84,257 05	1,275,824 97	
125,508 50	544,980 80	856 07	"	5,077,982 05	
"	"	"	"	4,285,190 52	
605,586 25	2,664,076 95	5,179 69	854 "	10,725,508 41	
605,870 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 05	115,045 82	51,155,811 30	
969,136 74	5,525,180 66	35,179 89	74,904 25	10,047,184 51	
2,648,519 52	11,682,559 01	35,518 75	45,411 99	56,501,877 24	
2,526,209 61	9,155,024 28	96,494 47	41,741 "	61,925,857 50	
2,648,498 74	10,417,596 29	41,569 05	115,045 82	51,155,811 30	
8,592,564 61	54,777,940 24	258,562 14	277,101 04	159,408,750 55	
15,315 56	19,202 40	10,844 40	"	47,852 50	
"	"	"	"	10,451 55	
554,894 65	418,265 70	14,179 90	"	967,545 28	
15,070 "	176,555 92	7,874 55	"	525,461 65	
4,721 81	"	"	"	12,044 61	
29,849 80	4,200 "	12,547 65	"	121,686 25	
17,508 28	44,256 50	50 "	"	65,529 52	
9,007,524 49	55,440,578 76	505,858 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 DÉPEN- DANCES DIVERSES DES STATIONS ET ATELIERS.	Fr. C.	Fr. C.	
NORD	Bruxelles (rue des Éperonniers)	155,636 11		
	Bruxelles (Ministère des Travaux Publics)	1,500 »		
	Bruxelles (rue du Pepin)	4,746 55		
	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 52		
	Bruxelles (Entrepôt)	9,028 65		
	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde	969,548 76		
	Schaerbeek, Haeren, Weerde, Éppeghem	106,424 42		
	Malines	2,252,884 85		
	Anvers, Duffel, Vieux-Dieu, Wavre-Ste-Catherine,	3,108,017 53		
	Contich, Lierre	106,171 61		
				10,206,163 43
	OUEST,	Termonde, Capelle, Londerzeel, Malderen, Buggenhout, Schoonaerde, Hoombeke, Baesrode	262,458 »	
Gand, Wetteren, Audeghem, Wichelen, Melle, Quatrecht, Ledeborg		5,288,958 97		
Bruges, Hansbeke, Bloemendaele, Aeltre, Oostcamp.		1,545,502 77		
Landeghem		21,540 07		
Tronchiennes		50,840 75		
Ostende, Jabbeke, Plasschendaele		807,615 90		
Deynze, Deurle, St-Denis-Westrem, La Pinte.		114,900 68		
Waereghem, Harlebeke, Courtrai		689,872 53		
Olsene		19,643 08		
Machelen		12,486 59		
Dessalghem		7,575 39		
Moucron		407,696 95		
Lauwe		19,420 50		
Templeuve, Néchia		37,751 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 51		
	Tirlemont, Vertryck, Corbeek-Loo	555,462 45		
	Gingelom	60,825 24		
	Esemael	57,684 60		
	A reporter	970,013 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	18,280,717	88	
	Rosoux	54,177	04			
	Waremme	129,446	18			
	Ans, Fexhe, Remicourt, Bierset	539,440	90			
	Liège, Haut-Pré	2,028,610	99			
	Chaufontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée, Angleur.	369,338	66			
EST (Suite.)	Dolhain, Herbesthal	193,580	53			
	Verviers	733,983	07			
	Le Trooz	43,410	34			
	Ensival	139,338	30			
	Welkenraedt	107,046	71			
	Saint-Trond, Landen	123,483	87			
	Hasselt	2,539	66			
					3,468,554	04
		Bruxelles (Midi)	4,417,269	63		
		Hal, Tubise, Lembecq	377,017	43		
		Loth, Buysingen	47,893	22		
		Forest	46,488	43		
		Ruysbroeck	31,630	33		
	Braine-le-Comte	313,308	93			
	Soignies	84,020	93			
	Hennuyères	36,233	36			
	Jurbise	103,138	03			
	Ghlin	8,298	13			
MIDI	Mons	1,976,903	02			
	Neufvilles	52,117	34			
	Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain, Quaregnon	713,923	78			
	Manage, Écaussinnes, Luttre, Roux, Gosselies, Marchiennes.	729,733	03			
	Pont-à-Celles	37,319	93			
	Marche-lez-Écaussinnes	9,831	29			
	Gouy-lez-Piéton, Familleureux, Godarville	64,394	31			
	Couillet	137,847	07			
	Charleroi	1,472,161	93			
	Le Campinaire	63,810	33			
	Floreffe, Tamines, Châtelineau, 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,	445 06			
	Flawinne	6,	162 04			
	Franière (halte)	4,	982 92			
	Namur	813,	289 71			
				12,422,	825 94	
BRAINE à GAND	Smisshoeck	55,	902 80			
	Sotteghem, Rebecq-Rognon, Gammerage, Lierde-St-Marie, Baelegem, Scheldewindeke, Moortzele, Landscauter, Erwetegem, Moerbeke	13,	212 85			
				51,	115 63	
TOURNAI à JURBISE	Ath, Leuze	44,	897 66			
	Chièvres-Attres	13,	072 55			
	Maffles	55,	237 43			
	Bary-Maulde	5,	852 86			
	Brugelette	6,	743 43			
	Havannes	24,	707 12			
	Ligne	26,	520 »			
	Lens	2,	558 73			
				187,	371 78	
HAL à ATH et TOURNAI à BLANDAIN.	Silly, Brages, Saintes, Hérimoes	18,	821 62			
	Enghien	1,	295 27			
	Blandain	1,	811 93			
				18,	928 82	
DENORE-ET-WAES.	Laeken, Jette-St-Pierre, Berchem-St-Agathe, Dilbeek, Bodeghem-St-Martin	193,	217 54			
	Ternath	7,	566 82			
	Alost	50,	930 28			
	Lede, Schellebelle	7,	864 96			
	Erembodegem	26,	885 79			
	Grammont	23,	284 27			
	Rebaix	2,	947 42			
	Lessines	8,	464 94			
	Okegem	24,	637 47			
	Esschenc-Lombeek	13,	756 58			
	Santbergen	1,	261 87			
	Grembergen	7,	344 18			
	Schendelbeke	19,	289 89			
		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.	571,171	21	54,560,821	70
DENDRE-ET-WAES. (Suite.)	Idegem	8,744	08		
	Deux-Acren	1,940	88		
	Ninove	500	78		
	Denderleeuw	27,185	28		
	Papignies	2,658	52		
	Zele	7,568	15		
	Gyseghem	5,958	»		
	Lokeren	298	88	425,625	76
MONS A MANAGÉ.	Nimy-Maisières	59,881	83		
	L'Olive	45,658	11		
	Haine-Saint-Pierre	60,982	77		
	Mariemont	42,541	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		
GRAND LUXEMBOURG.	Obourg	28,865	46		
	L'Étoile	18,157	95		
	Houssu	22,472	52	474,024	82
	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 (Pannenhuys, 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			58,198,558	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			10,060,207	26
	TOTAUX			49,164,743	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	84,345	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	»	
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	531,022	46	
4 ^o Matériel des transports	61,662,976	57	102,289	12	
TOTAL ET MOYENNE	277,452,648	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 POSE DE RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.
▲. — ROUTE PROPREMENT DITE.			
Denderleeuw à Courtrai	»	»	4,528 88
Manage à Wavre.	450 »	»	»
Tamines à Landen	»	»	2,541 55
Tirlemont à Namur.	48 20	»	4,464 25
Écaussines à Erquelines.	3,576 07	»	40,818 39
Baume à Marchiennes.	»	»	4,472 95
Mons à Bonne-Espérance	»	»	4,007 42
La Louvière à Saint-Vaast.	»	»	28,349 54
Piéton à Leval.	»	»	4,401 15
Embranchement du Centre	»	»	480 70
Ensemble des lignes reprises	42,705 07	»	474 48
TOTAUX.	46,779 34	»	84,395 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	2,449 04
Antoing	262 06
Callenelle	4,399 47
TOTAL.	29,039 40

C. — DÉPENSES GÉNÉRALES.

	MONTANT des DÉPENSES.
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 65	
.	.	.	.	1,212 45	
.	.	.	.	44,394 46	
.	.	.	.	4,472 95	
.	.	.	.	4,007 12	
.	.	.	.	28,349 51	
.	.	.	.	4,401 45	
.	.	.	.	480 70	
90,806 50	896,121 45	.	36,518 25	4,066,322 45	
90,806 50	896,121 45	.	36,518 25	4,152,161 22	

	MONTANT des DÉPENSES.
RÉCAPITULATION.	
A. Établissement de la route	4,152,161 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
	4,182,049 44
D. Matériel des transports (grues de chargement)	35,095 58
TOTAL GÉNÉRAL	4,247,144 99

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	6,735,816 »
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, ^(a) 629 40

(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 »	12,183,450 »	Les chiffres des colonnes 4 et 6 représentent la valeur nominale à amortir au pair.
2	1872	548,280 »	27,720 »	576,000 »	12,155,730 »	
3	1873	547,065 »	28,935 »	576,000 »	12,126,795 »	
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 »	714,855 »	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 ^o 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 ½ %).	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. 44,498,145 »	
49	1889	517,453 »	58,545 »	576,000 »	44,439,600 »	
20	1890	514,845 »	61,155 »	576,000 »	44,378,445 »	
21	1891	512,055 »	63,945 »	576,000 »	44,314,500 »	
22	1892	509,175 »	66,825 »	576,000 »	44,247,675 »	
23	1893	506,205 »	69,795 »	576,000 »	44,177,880 »	
24	1894	503,055 »	72,945 »	576,000 »	44,104,935 »	
25	1895	499,770 »	76,230 »	576,000 »	44,028,705 »	
26	1896	496,305 »	79,695 »	576,000 »	43,949,010 »	
27	1897	492,750 »	83,250 »	576,000 »	43,865,760 »	
28	1898	489,015 »	86,985 »	576,000 »	43,778,775 »	
29	1899	485,055 »	90,945 »	576,000 »	43,687,830 »	
30	1900	481,005 »	94,995 »	576,000 »	43,592,835 »	
31	1901	476,685 »	99,315 »	576,000 »	43,493,520 »	
32	1902	472,275 »	103,725 »	576,000 »	43,389,795 »	
33	1903	467,595 »	108,405 »	576,000 »	43,284,390 »	
34	1904	462,690 »	113,310 »	576,000 »	43,168,080 »	
35	1905	457,650 »	118,350 »	576,000 »	43,049,730 »	
36	1906	452,295 »	123,705 »	576,000 »	42,926,025 »	
37	1907	446,715 »	129,285 »	576,000 »	42,796,740 »	
38	1908	440,910 »	135,090 »	576,000 »	42,664,650 »	
39	1909	434,790 »	141,210 »	576,000 »	42,529,440 »	
40	1910	428,445 »	147,555 »	576,000 »	42,392,885 »	
41	1911	421,830 »	154,170 »	576,000 »	42,248,715 »	
42	1912	414,855 »	161,145 »	576,000 »	42,097,570 »	
43	1913	407,655 »	168,345 »	576,000 »	41,939,225 »	
44	1914	400,050 »	175,950 »	576,000 »	41,773,275 »	
45	1915	392,130 »	183,870 »	576,000 »	41,599,405 »	
46	1916	383,850 »	192,150 »	576,000 »	41,417,255 »	
47	1917	375,240 »	200,790 »	576,000 »	41,226,465 »	
48	1918	366,240 »	209,790 »	576,000 »	41,026,675 »	
49	1919	356,745 »	219,285 »	576,000 »	40,817,390 »	
50	1920	346,905 »	229,095 »	576,000 »	40,598,295 »	
51	1921	336,555 »	239,445 »	576,000 »	40,369,850 »	
52	1922	325,800 »	250,200 »	576,000 »	40,131,650 »	
53	1923	314,505 »	261,495 »	576,000 »	39,883,155 »	
	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 »	4,164,435 »	
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 »	1,554,435 »	
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	661,643 34	40,686 66	672,330 »	43,224,848 85	
2	1858	661,402 33	41,227 67	672,330 »	43,213,594 18	
3	1859	660,533 93	41,796 07	672,330 »	43,204,798 44	
4	1860	659,936 75	42,393 25	672,330 »	43,189,404 86	
5	1861	659,309 33	43,020 67	672,330 »	43,176,381 49	
6	1862	658,650 47	43,679 83	672,330 »	43,162,704 36	
7	1863	657,957 62	44,372 38	672,330 »	43,148,328 98	
8	1864	657,230 02	45,099 98	672,330 »	43,133,229 »	
9	1865	656,465 59	45,864 44	672,330 »	43,117,364 59	
10	1866	655,662 45	46,667 55	672,330 »	43,100,697 04	
11	1867	654,818 65	47,511 35	672,330 »	43,083,185 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	20,307 79	672,330 »	43,025,150 84	
15	1871	650,994 43	21,335 87	672,330 »	43,003,814 94	
16	1872	649,914 »	22,446 »	672,330 »	42,984,398 94	
17	1873	648,779 49	23,550 84	672,330 »	42,957,848 43	
18	1874	647,586 93	24,743 07	672,330 »	42,933,105 06	
19	1875	646,334 34	25,995 69	672,330 »	42,907,109 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	30,147 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 »	42,684,313 83	
27	1883	633,739 26	38,590 74	672,330 »	42,645,723 09	
28	1884	631,785 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 »	42,517,828 30	
A reporter.		49,452,222 79	747,677 24	20,469,900 »	42,517,828 30	

N° d'ordre des annués	ANNÉES cor- respondant aux annués.	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. 717,677 21	Fr. c. 20,469,900 »	Fr. c. 42,517,828 30	
31	1887	625,310 93	47,019 07	672,330 »	42,470,809 23	
32	1888	622,930 59	49,399 44	672,330 »	42,424,409 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	615,041 82	57,288 18	672,330 »	42,257,693 68	
36	1892	612,441 61	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 16	
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 16	
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 19	120,165 81	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	139,353 50	672,330 »	40,554,543 30	
54	1910	525,919 62	146,410 38	672,330 »	40,408,132 92	
55	1911	518,507 60	153,822 40	672,330 »	40,254,310 52	
56	1912	510,720 34	161,609 66	672,330 »	40,092,700 86	
57	1913	502,538 85	169,791 15	672,330 »	9,922,909 71	
58	1914	493,943 18	178,386 82	672,330 »	9,744,522 89	
59	1915	484,942 34	187,417 66	672,330 »	9,557,105 23	
60	1916	475,424 33	196,905 67	672,330 »	9,360,199 56	
61	1917	465,455 97	206,874 03	672,330 »	9,153,325 53	
62	1918	454,982 98	217,317 02	672,330 »	8,935,978 51	
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.	38,681,606 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. 8,245,661 94	
66	1922	407,343 78	264,846 22	672,330 »	7,950,845 72	
67	1923	394,407 44	278,222 56	672,330 »	7,672,623 46	
68	1924	380,022 42	292,307 58	672,330 »	7,380,315 58	
69	1925	365,224 35	307,406 63	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 47	672,330 »	6,444,569 89	
72	1928	316,481 59	356,448 41	672,330 »	6,055,424 48	
73	1929	298,454 59	374,478 41	672,330 »	5,681,243 07	
74	1930	279,208 81	393,421 49	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 »	4,444,466 67	
77	1933	216,429 94	455,900 06	672,330 »	3,985,266 64	
78	1934	193,349 99	478,980 01	672,330 »	3,506,286 60	
79	1935	169,404 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 »	1,948,883 98	
82	1938	88,739 38	583,590 62	672,330 »	1,335,293 36	
83	1939	59,495 40	613,434 90	672,330 »	722,458 46	
84	1940	28,455 44	644,474 86	672,330 »	77,983 60	
85	1941	454 90	77,983 60	78,438 50	»	12 février 1941.
	TOTAUX.	43,348,652 99	43,235,505 51	56,584,158 50	»	

N° XXXVIII.

*Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration payés sur le budget de 1874.***STATIONS.**

	Distribution d'eau dans les lieux d'aisances	225	
Bruxelles (Nord)	Amélioration de la canalisation conduisant au ventilateur des forges dans l'atelier	175	} 4,680
		Établissement de quatre bureaux pour le contrôle des recettes	
	Bruxelles (Entrepôt)	Prolongement de la voie longeant le canal derrière l'entrepôt	
Bruxelles (Chartreux)	Modifications aux locaux		4,030
Bruxelles (Allée-Verte)	Cloisons dans les bureaux des hangars. (Tarifs 2 et 3.)		145
Bruxelles (Duquesnoy)	Modifications aux locaux	4,290	} 4,740
		Id. pour assurer le service des marchandises	
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	
	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	
Bloemendaale	Reconstruction d'un pavillon pour latrines et pissoirs		4,025
Ostende	Travaux d'appropriation pour le buffet-restaurant		485
Wacreghem	Travaux de pavage		175
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
Ierde-Sainte-Marie	Consolidation des tranchées aux abords de la station, etc.		4,295
Burst	Assèchement de la cave du bâtiment de la station		460
Ecuame	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
Chèvres-Attres	Modification au bâtiment		965
Brugelite	Travaux au raccordement des sieurs Louens et C ^e		185
Haccht	Travaux d'appropriation au bâtiment		400
Wespelaer	Construction d'une loge en maçonnerie de rempli		225
Tirlemont	{ Reconstruction du bureau des facteurs dans le hangar aux marchandises 290 } { Reconstruction du trottoir extérieur du bâtiment des recettes 4,060 }		4,350
Landen	Établissement et modifications de voies		44 670
Bierset-Avans	Établissement de cheminées dans le bâtiment des recettes		465
Liège	{ Cloison dans le bureau du garde-magasin 410 } { Trottoir dans la gare couverte et modification de voies 4,235 }		4,345
Nessonvaux	Modification au système d'alimentation d'eau		2,670
Enslval	{ Clôture le long de la propriété de M. Lambert 585 } { Perré Id. id. 495 }		4,080
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
Eghezée	Raccordement des sucreries centrales		980
Bruxelles (Midi)	{ Travaux divers dans la gare 240 } { Établissement des bureaux de la 4 ^{re} section du 6 ^e groupe dans la station 4,160 } { 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 }		3,480
Buysbroeck	Remplacement d'un pont à peser, etc.		225
Buysingen	Établissement de cheminées en maçonnerie		440
Tubiac	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.	1,320
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	{	Perçement 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 loco- motives	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
Marcellinelle		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
Châtellineau	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 charbonnages de Ham-sur-Sambre	4,300
Franlère	Remplacement des voûtes des arches d'inondation . . .	3,865
Floreffe	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	
	Indemnitè pour abatage d'arbres à Evere	290	
1^{er} Groupe	Id. substitution de toitures à Wilselo 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	Indemnitè pour substitution de toiture à Daussooux . .	270	780
	Id. id. Autre-Église	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-Wattionnes	420	2,035
	Abatage d'arbres	275	
	Objets d'éclairage au gaz	50	
	Placemènt d'une 7 ^e bille dans les courbes de Braine à Gand	440	
	Placemènt d'une 7 ^e bille dans les courbes de Braine à Gand	435	
	Indemnitè 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 Heysse (Denderleeuw à Courtrai)	495	
	Mise en état du chemin communal de Welden (Denderleeuw à Courtrai)	320	
	Raccordement de la sucrerie Dusart et C ^e , à Sillery-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 Maionne.	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. 172-50	166,290
			<hr/>
		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.
Bois d'allumage neuf	M ³	1,441,690	Fr. c. 12,672 98	12,498,168	Fr. c. 119,082 41	4,453,523	Fr. c. 43,789 38
Bois d'allumage vieux	M ³	1,983,914	9,919 57	711,908	3,339 34	»	»
Fagots pour locomotives . . .	Pièce.	29,182	4,221 37	37,084	13,062 60	33,000	8,470 »
Briquettes	1,000k.	12,900	90 38	111,904	1,939 37	»	»
Charbon en roche	1,000k.	220,403	5,131 22	135,233	2,198 67	1,293,700	21,630 21
Charbon gailleux	1,000k.	2,705,498	18,893 47	2,241,872	23,221 06	70,347,150	898,621 63
Charbon maigre	1,000k.	8,934,019	35,434 41	439,898	3,939 08	138,514,900	1,424,039 34
Coke	1,000k.	88,890	1,569 57	»	»	1,106,673	23,312 89
Charbon de bois	Hectol.	834.3	1,371 02	63	119 70	334	634 60
TOTAL GÉNÉRAL DU COMBUSTIBLE			103,624 19		170,062 43		2,420,318 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			134,836 27		6,582 30		372,231 29
Huile de graissage	Kil.	233,123	213,209 35	»	»	390,012	420,281 26
Suif et huile de palme	Kil.	18,666.3	20,108 75	103	113 30	43,920	30,927 33
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 Malines.		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.
	"	18,578,383	176,444 97	12,688,652	9 60	121,811 06	3,686,731	54,633 91
4,810,882	24,034 41	7,506,704	57,533 52	6,167,774	5 "	50,858 87	1,538,930	6,694 65
3,000	420 "	174,266	26,175 97	131,641	" 13	19,746 13	42,625	6,427 82
"	"	124,864	2,049 93	119,944	16 30	1,979 08	4,920	70 87
"	"	1,647,558	26,980 10	1,270,280	16 30	20,939 62	577,078	6,020 48
"	"	84,292,520	942,736 16	79,881,980	11 20	894,678 18	4,410,340	48,057 98
"	"	167,688,817	1,481,433 03	165,312,941	8 80	1,438,915 88	4,175,876	42,359 13
"	"	1,193,565	24,982 46	836,025	21 "	17,976 48	559,342	7,003 98
"	"	1,231.5	2,523 32	119,815	1 90	2,277 13	55	48 17
	24,474 41		2,720,679 48			2,349,180 47		171,499 01
"	"	50,201	17,493 33	25,160	" 58	14,592 80	8,041	2,902 55
"	"	566,283	282,719 51	378,641	" 30	189,320 30	187,642	93,599 01
"	"	416,433.5	433,253 20	261,682	1 04	272,149 28	154,731.5	161,103 92
	"		733,470 06			476,062 38		257,407 48
"	"	623,137	635,490 81	534,630	1 02	565,722 60	68,307	69,768 21
"	"	64,691.5	71,151 78	37,329	1 10	63,061 90	7,362.5	8,039 88
56,400	32,383 96	66,067	38,358 86	58,216	" 58	33,765 28	7,851	4,573 58
	32,383 96		744,981 43			662,549 78		82,431 67
	32,383 96		1,478,431 51			1,138,612 36		339,839 15

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 BUREAUX 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.	QUANTITÉ.
Bois d'allumage neuf	M ³	Fr. c. 9 60	30,000	Fr. c. 288	"	"	229,835	2,206 59	"	"	168,367	1,618 24	10,985,777	103,444 26	"	"	502,705	4,825 97	728,500	6,995 60	25,950	249 12	11,750	112 80	7,550	72 48	12,688,652	121,811 06	
Bois d'allumage vieux	M ³	5	"	"	2	10	219,688	1,098 44	284,529	1,421 65	151,505	636 52	5,260,435	26,502 18	"	"	218,865	1,094 55	19,025	95 12	25,062	115 51	5,845	49 22	5,220	26 10	6,167,774	30,858 87	
Fagots pour locomotives	Pièce.	" 45	"	"	553	52 93	1,294	194 10	"	"	1,290	195 50	124,596	18,659 40	"	"	2,400	560	1,404	165 60	491	73 65	68	10 20	245	56 75	151,641	19,740 15	
Briquettes	1,000 k.	16 50	"	"	"	"	4,600	75 90	"	"	17,140	282 81	94,204	1,554 57	"	"	1,000	16 50	5,000	49 50	"	"	"	"	"	"	119,944	1,979 08	
Charbon en roche	1,000 k.	16 50	428,150	7,064 48	155,230	2,251 65	555,080	5,528 82	"	"	296,060	4,884 99	"	"	"	"	17,750	292 88	4,750	78 57	4,750	78 57	21,765	359 12	26,725	440 96	1,250,280	20,959 62	
Charbon gailleteux	1,000 k.	14 20	28,500	519 20	862,590	9,658 77	2,740,906	50,698 15	7,594,520	82,816 58	2,792,279	51,275 55	59,482,400	666,499 52	192,930	2,161 04	5,108,654	54,816 95	1,746,875	19,565	1,107,545	12,404 48	197,511	2,212 12	227,952	2,555 06	79,881,980	894,678 18	
Charbon maigre	1,000 k.	8 80	"	"	7,180,500	63,188 40	57,866	509 22	"	"	26,615	254 21	151,245,600	1,550,945 68	5,548,900	29,470 52	1,196,410	10,528 41	582,850	5,569 08	75,800	667 04	"	"	400	5 52	165,512,941	1,458,915 88	
Coke	1,000 k.	21	"	"	"	"	61,600	1,295 60	271,557	5,702 70	22,800	478 80	"	"	"	"	187,606	5,959 72	295,260	6,200 46	17,200	561 20	"	"	"	"	856,025	17,976 48	
Charbon de bois	Hectol.	1 90	"	"	"	"	"	"	757	1,400 50	"	"	"	"	"	"	"	"	54 5	65 55	"	"	2	3 80	425	807 50	119,815	2,277 15	
TOTAL général de la consumma- tion du combustible				7,671 68		75,141 75		41,604 82		91,541 05		59,622 60		2,149,105 41		51,651 56		55,874 74		56,582 28		15,949 17		2,717 26		5,940 57		2,549,180 47	
Torches-falots	Pièce.	" 58	"	"	18,097	10,496 26	5,717	2,155 86	252	154 56	602	549 16	1,194	692 52	2	1 16	359	312 62	755	425 14	44	25 52	"	"	"	"	25,160	14,592 80	
Huile de pétrole	Kilog.	" 50	2,611	1,505 50	50,786	25,595	155,825	76,912 50	520	160	100,902	50,451	20,014	14,507	938	479	2,085	1,041 80	10,647	5,525 50	18,911	9,435 50	4,055 5	2,027 75	4,328 5	2,264 25	378,641	189,520 50	
Huile épurée	Kilog.	1 04	462	480 48	18,674	19,420 96	90,064	95,666 56	9,179	9,546 16	21,875	22,750	5,970	4,128 80	906	942 24	42,691	44,598 64	20,539	21,581 56	44,741	46,559 64	8,001	8,521 04	560	582 40	261,682	272,149 28	
TOTAL des consommations de l'éclairage				1,785 98		55,510 22		172,754 92		9,840 72		75,550 16		19,528 52		1,422 40		45,752 76		27,150		56,011 66		10,548 79		2,846 65		476,062 58	
Huile de graissage	Kilog.	1 02	"	"	18,609	18,981 18	169,045 5	172,426 41	40,828	41,644 56	5,700	5,814	290,721	296,555 42	2,279	2,524 58	2,541 5	2,592 55	25,214	25,678 28	1,692	1,725 84	"	"	"	"	554,650	565,722 60	
Suif et huile de palme	Kilog.	1 10	"	"	175	192 50	297	326 70	1,558	1,471 80	25,628	25,990 80	28,465 5	51,512 05	749	825 90	279 5	507 45	2,245	2,467 50	154	169 40	"	"	"	"	57,529	65,061 90	
Graisse pour voiture	Kilog.	" 58	"	"	225	150 50	45,856	25,456 48	14,000	8,120	"	"	"	"	155	78 50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	58,216	55,765 28	
TOTAL des consommations du graissage						19,504 18		198,189 59		51,256 56		51,804 80		527,847 47		5,226 78		2,899 78		26,145 58		1,895 24					662,549 78		
TOTAL général des consumma- tions des corps gras				1,785 98		74,614 40		370,924 51		61,077 08		75,550 16		51,804 80		547,175 79		4,649 18		48,652 54		55,275 58		57,906 90		10,348 79		2,846 65	1,158,612 56

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.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Bruxelles (Nord)	473 82	579 88	2,760 27	580 16	4,593 83
— (Allée-Verte)	653 21	265 50	•	104 16	1,000 67
Anvers	582 01	5,653 80	1,065 •	675 40	5,954 21
Louvain (Station et bassin)	604 80	2,313 48	•	291 20	5,211 48
Tirlemont	104 87	2,380 42	103 62	447 40	5,038 51
Wareme	196 96	1,391 28	•	•	1,788 24
Ans	898 43	2,294 01	61 60	666 44	5,920 50
Liège	867 15	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	352 20	619 14	160 27	1,521 44
Termonde	182 44	1,155 59	•	•	1,558 05
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	596 11	47 61	60 •	156 57	640 08
Tournai	1,261 56	907 40	2,051 90	1,000 22	4,066 08
Ath	252 90	2,482 99	727 86	425 55	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	5,068 80	292 90	2,944 54	6,795 70
Manage	672 07	212 04	1,718 84	555 23	2,956 18
Mons (Station et bureau de ville)	414 02	5,128 97	5,605 59	90 13	7,238 51
Saint-Ghislain	1,057 44	1,165 12	7,409 72	134 40	9,764 68
Quiévrain	572 14	2,475 86	636 65	452 98	5,057 61
La Louvière	551 88	719 68	•	482 68	1,554 24
Charleroi	1,466 85	1,926 50	6,219 68	500 88	10,113 71
Namur (Station et bureau de ville)	467 06	5,104 86	1,500 23	672 95	5,545 12
Les autres stations réunies	25,882 12	4,554 88	•	74 91	28,291 91
TOTAUX	59,622 60	55,874 74	56,582 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	2,966 96	1,543 44	4,006 78	9,094 92	21 42	859 58	»	860 80	14,349 53
44 50	»	»	88 50	155 »	»	»	103 60	103 60	1,259 27
751 50	2,926 12	419 72	2,933 62	7,030 96	54 06	1,019 67	16 30	1,090 23	14,093 40
373 »	263 »	»	168 68	804 68	141 02	»	»	141 02	4,157 18
31 »	143 58	78 92	878 24	1,151 74	43 90	»	»	43 90	4,215 95
291 96	66 38	»	»	588 54	8 80	»	»	8 80	2,155 58
787 46	1,215 16	68 64	405 40	2,442 66	67 52	»	»	67 52	6,450 48
2,078 18	12,362 16	4,168 86	1,963 42	20,774 62	355 68	4,918 02	»	5,252 50	37,054 62
414 94	273 52	176 80	2,328 96	3,594 22	15 40	»	»	15 40	4,795 71
94 »	1,531 64	310 64	738 52	2,874 60	»	174 66	»	174 66	4,570 70
82 40	141 50	»	»	223 90	80 58	»	»	80 58	1,642 51
262 58	4,251 28	3,877 14	5,236 06	13,627 06	23 25	1,553 66	4 40	1,581 29	19,240 09
178 46	149 76	190 74	1,789 72	2,508 68	141 86	31 79	143 86	539 51	5,105 46
62 14	652 32	48 68	443 96	1,187 10	46 55	133 70	19 58	199 61	5,804 42
853 88	733 92	»	203 02	1,859 52	244 85	»	466 14	710 97	9,752 19
635 30	286 »	92 58	1,030 34	2,064 42	»	»	»	»	2,704 30
3,323 64	81 64	1,133 60	1,816 60	6,407 48	53 89	1,910 58	6 60	1,975 07	12,446 65
453 14	976 68	566 08	2,463 60	4,245 50	103 52	768 61	50 60	902 75	9,015 51
1,239 60	1,266,72	336 »	6,923 90	9,988 22	43 90	1,138 43	350 48	1,514 85	19,916 02
26 10	457 80	441 96	2,803 96	3,711 82	509 63	144 84	480 94	953 45	11,442 95
1,141 08	2,447 78	2,044 04	2,881 92	8,514 82	87 72	803 83	»	891 57	12,362 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	2,736 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	6,643 74	72 29	713 90	»	788 19	11,569 54
666 44	46 75	»	282 06	993 23	»	»	»	»	2,329 49
1,044 58	4,783 90	2,409 28	2,316 16	10,553 92	5 10	5,623 74	»	5,650 84	26,500 47
14 »	3,763 15	1,819 76	9,089 72	14,688 63	522 48	1,053 58	82 70	1,460 76	21,694 31
56,342 82	173 08	»	524 68	56,340 58	287 26	2,042 04	206 04	2,553 54	87,667 85
73,550 16	45,732 76	27,130 »	56,011 66	202,444 58	2,899 78	26,143 38	1,893 24	30,940 60	379,415 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.	Union belge-prussienne.	Bassins bouilliers.		
1847	(1) 46,368 32	"	"	"	"	"	46,368 32	<p>(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.</p> <p>(2) L'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt ayant été remise par l'État à la Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Mestrich 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.</p> <p>(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 1851.</p> <p>(4) Même observation pour fr. 105,470.44.</p> <p>(5) — fr. 40,000 à compte du minimum garanti.</p>
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 45	"	"	"	"	"	424,031 45	
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	"	"	"	"	4,424,423 90	
1857	483,885 61	1,025,195 40	"	"	"	"	4,509,080 71	
1858	551,861 75	1,131,144 33	"	"	"	"	4,683,006 08	
1859	583,979 36	1,183,673 41	"	"	"	"	4,767,652 77	
1860	621,386 41	1,179,038 27	"	"	"	"	4,800,374 68	
1861	692,869 17	1,297,646 98	"	"	"	"	1,990,516 15	
1862	677,914 26	1,323,026 84	"	"	"	"	2,000,941 40	
1863	742,721 02	1,404,460 20	"	"	"	"	2,147,171 22	
1864	801,613 01	1,535,858 17	"	"	"	"	2,337,471 48	
1865	824,826 45	1,649,972 76	5,609 13	"	"	"	2,480,498 34	
1866	926,147 19	1,823,071 01	331,204 91	"	"	"	3,080,420 11	
1867	947,438 35	1,619,732 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	"	"	3,671,291 68	
1869	824,353 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) 546,244 16	4,126 23	"	3,473,132 97	
1871	604,333 61	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	24,396,654 35	2,898,613 54	2,818,950 90	38,212 72	4,928,130 95	49,648,382 05	

A. — Tableau indiquant, pour 1871, 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	416	35	82	2	84	(a) Dans cette colonne ne sont pas comprises les communes 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	40	474	
Limbourg	488	48	68	7	75	
Luxembourg	469	33	435	5	440	
Namur	314	37	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. .	»	7	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.	454	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	34	
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	1,374	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	457,680	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	438,700	
OUEST . . .	Bruxelles à Ostende. .	3	124	372	435,780	Par Denderleeuw.
	Id. id. . .	4	144	444	52,560	Par Malines.
	Mouscron à Gand . . .	4	56	224	84,760	
NORD . . .	Bruxelles à Anvers . .	6	44	264	96,360	
EST . . .	Bruxelles à Verviers. .	4	124	496	484,040	Par Cortenberg.
	Id. id. . .	2	139	278	104,470	Par Malines.
	Liège à Erquennes. .	4	127	508	485,420	
TOTAUX.	40	4,299	3,744	4,366,560		
Situation en 1870.	42	4,322	3,790	4,383,350		
Diminution pour 1871	2	23	46	46,790		

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	2,451,995	6,665	578,828	
En plus en 1871.	4	50,755	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.	journallement par les services quotidiens.	hebdomadairement en moyenne par les services non quotidiens.	annuellement par les divers services.	
Services de messagerie (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.)	en 1871.	82	139	3,036	7,678	4,507,396
	en 1870.	97	136	3,942	7,670	4,837,670
En plus en 1871. . .	•	3	•	8	•	
En moins en 1871. . .	45	•	906	•	330,274	

par les bureaux de poste pour compte de la Caisse générale d'épargne.

REMBOURSEMENTS.		SOLDE DES COMPTES des déposants au 31 décembre 1871.	INTÉRÊTS CAPITALISÉS ou 31 décembre 1871.	TOTAL.	Observations.
NOMBRE.	SOMME.				
297	Fr. c. 65,551 83	Fr. c. 491,657 78	Fr. c. 4,069 84	495,727 69	(a) Versements chez les percepteurs des postes, fr. 1,226,278 44 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 Fr. 1,292,363 18 (*) 440,029 19 (b) Paiements, achats de fonds publics et sous- criptions à l'emprunt 4 p. o/o 1871 } Achats de fonds publics au nom de soixante- quatre déposants . . . 105,206 67 Souscriptions à l'em- prunt 4 p. o/o 1871, versements d'août et de novembre . . . 2,092 70 Fr. 547,328 56 (*) 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.
342	60,901 82	206,432 88	3,405 99	209,928 87	
494	38,272 90	229,393 66	5,497 44	234,890 77	
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	
342	60,608 32	459,978 93	3,244 74	463,223 67	
460	55,889 40	442,247 76	3,517 24	445,764 97	
285	53,989 45	483,464 98	4,264 62	487,726 60	
257	63,616 30	428,435 42	2,923 43	431,358 55	
2,567	(b) 547,328 56	4,639,458 72	35,543 44	4,674,702 43	
4,545	287,243 42	875,476 44	45,637 72	891,443 56	
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	449,883 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 tâtées (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 34	159,886 40
	330,597 50	5,433,464 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	A	A	A	A	A	
	1 centime.	2 centimes.	3 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	
Résultat de l'année 1870 . . .	20,945,443	4,402,568	4,157,304	463,767	39,632,379	2,885,549	
	20,354,664	4,298,982	928,945	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	4,245,664 80	
Différences {	en plus	5,604 82	2,074 72	41,417 80	3,524 72	799,748 30	"
	en moins	"	"	"	"	"	638,558 "

nature effectuées pendant 1871.

ARTICLES d'argent PÉRIMÉS.	ÉMOLEMENTS. (d)	SERVICES affluents (e).	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.
Fr. c. 2,556 93	Fr. c. 170,462 44	Fr. c. 6,479 30	Fr. c. + 804,689 49	Fr. c. 8,166,500 19	(a) Y compris les produits extraordinaires. (b) Voir ci-dessous le relevé détaillé de la vente des timbres-poste. (c) Service intérieurfr. 110,968 10 Service international 48,918 30 Fr. 159,886 40 (d) Remises sur les abonnements . . .fr. 80,680 42 Remises sur les encaissements . . . 74,771 72 Droit de boîte 14,710 » Fr. 170,162 14 (e) Au départfr. 9 90 À l'arrivée 6,469 40 Fr. 6,479 30
2,860 79	165,340 89	6,203 80	+ 194,474 39	7,131,748 01	
303 86	4,824 25	275 50	610,515 40	4,034,752 48	

taxes et cartes-correspondance vendus en 1871.

			CHIFFRES-TAXES.		Cartes- correspondance	TOTAL.	Observations.
A 30 centimes.	A 40 centimes.	A 1 franc.	A 10 centimes.	A 20 centimes.			
2,704,487	586,863	187,605	5,591 $\frac{1}{2}$	54,631	804,644	70,497,498 $\frac{1}{2}$	
2,245,503	490,708	180,011	3,804	28,271	»	63,364,098	
488,984	96,155	7,594	4,787 $\frac{1}{2}$	26,360	804,644	40,326,490 $\frac{1}{2}$	
»	»	»	»	»	»	3,192,790	
Différence en plus							7,433,400 $\frac{1}{2}$
Fr. c. 844,346 10	Fr. c. 234,745 20	Fr. c. 187,605 »	Fr. c. 559 15	Fr. c. 40,926 20	Fr. c. 40,082 20	Fr. c. 6,433,774 75	
673,650 90	196,283 20	180,011 »	380 40	5,654 20	»	5,720,744 24	
437,695 20	38,462 »	7,594 »	478 75	5,272 »	40,082 20	4,054,624 54	
»	»	»	»	»	»	638,558 »	
Différence en plus							443,063 54

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. 53,089,508 92	Fr. c. 26,096 10	Fr. c. 90,903 70 (a)	Fr. c. 417,001 80	(a) La somme de fr. 90,903-70 représente, outre le droit proportionnel, le droit fixe qui a été supprimé à partir du 4 ^{er} janvier 1874.
1871	Pour l'intérieur 145,053 } Pour l'étranger 16,957 }	78,215,800 46	28,535 70	80,562 30	108,716 »	
Différence		25,124,491 34	2,287 60	.	.	8,285 80
	en plus	12,895
	en moins	40,545 40	.	.

L. — *Statistique des objets recommandés et des objets à remettre par exprès.*

	OBJETS RECOMMANDÉS <small>à destination</small> DE L'INTÉRIEUR et de L'ÉTRANGER.	OBJETS A REMETTRE PAR EXPRES.			
		DÉPOSÉS		DISTRIBUÉS <small>à l'intérieur et originaires tant de l'intérieur que de l'étranger.</small>	
		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	10,156	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 déposés.	SOMMES DÉCLARÉES.	DROIT PERÇU.	NOMBRE DE LETTRES perdues ou spoliées.	MONTANT des valeurs insérées.	MONTANT des valeurs disparues.	MONTANT des remboursements effectués.	SOMMES tombées à charge du Trésor.	SOMMES supportées par les agents en cause.	SOMMES restituées à l'administration, en exécution de décisions judiciaires.		
1868 (a)	22,608	Fr. 8,698,100 58	Fr. 15,716 10	1	Fr. 40 »	Fr. 40 »	Fr. 40 »	Fr. 40 »	Fr. c.	»	»	(a) Le service des valeurs déclarées a commencé le 1er novembre 1868.
1869.	138,439	49,481,029 67	82,529 80	2	5,160 »	5,160 »	5,160 »	5,000 »	160 »	»	»	(b) Le tarif des valeurs déclarées a été abaissé à partir du 1er janvier 1871.
1870.	147,007	55,089,508 92	90,908 70	6	5,280 »	2,517 80	2,517 80	1,735 »	582 50	»	»	
1871 (b)	159,092	78,213,800 46	80,562 50	9	2,885 05	2,005 »	2,005 »	1,284 30	785 70	»	»	
Différence entre 1870 et 1871. . .	+ 12,898	+23,126,491 86	-10,545 40	+ 3	- 994 95	- 312 50	- 312 50	- 485 70	+ 171 20	»	»	

N. — Récapitulation des renseignements statistiques recueillis concernant le service des postes, pendant l'année 1871.

DÉSIGNATION.	LETTRES (a).	LETTRES avec valeurs déclarées.	LETTRES (et autres objets recommandés).	LETTRES recommandées d'office.	LETTRES EXPRES.	LETTRES contre-signées ou de service.	CARTES de CORRESPONDANCE.	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS d'AFFAIRES.	MANDATS-POSTE (b).	ABONNEMENTS demandés à la poste		BOITES pour retrait de correspondances au bureau.	QUITTANCES déposées à l'encaissement.	
													aux journaux belges.	aux journaux étrangers.			
Mouvement à l'intérieur.	56,593,474	143,053	477,196	62,712	12,793	6,798,352	682,173	45,330,260	18,120,318	528,289	54,158	510,392	130,528	5,430	1,268	295,287	
Mouvement international (expéditions et réceptions)	13,741,622	21,346	477,196	62,712	12,793	35,040	3,174	5,833,276	2,906,733	844,141	18,913	104,338	•	•	•	•	•
Totaux pour 1871.	70,335,096	164,399	954,392	125,424	25,586	7,138,392	685,347	50,163,536	21,027,051	1,372,430	73,071	614,730	130,528	5,430	1,268	295,287	
Résultats correspondants pour l'année 1870.	43,082,331	131,426	377,439	98,644	11,110	7,961,460	•	46,871,539	18,123,198	736,964	55,469	616,027	131,878	5,249	1,293	290,026	
Différence.	+27,252,765	+32,973	+569,953	+26,780	+14,476	-723,068	+685,347	+3,291,997	+2,903,853	+635,466	+17,602	-1,293	-1,350	+1,181	-65	+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.	PRÔDÛT AU PROFIT de la BELGIQUE. — Droit proportionnel.	Observations.
Intérieur	(a) 695,154	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 75	115,855 50	
Différence	(b) 11,525 en moins.	5,562,007 27 en plus	4,887 40 en moins.	(b) Soit 1.63 p. o/o. Cette différence en moins provient du retour en congé des militaires rappelés sous les drapeaux pendant la guerre franco-allemande.
Internationaux.				
De la Belgique pour la France.	24,247	983,105 28	10,429 60	
Année 1870.	22,482	818,160 44	8,776 60	
Différence en plus.	1,765	164,942 84	1,653 »	
De la France pour la Belgique.	29,200	1,125,314 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	1,255 50	
Différence en plus.	951	46,765 41	540 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.	256	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.	3,761	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	5,843	Fr. c. 374,532 25	Fr. c. 1,797 25	
Année 1870.	5,429	237,074 94	1,063 06	
Différence en plus. . .	2,416	137,237 31	734 19	
De la Belgique pour la Suisse.	1,762	125,605 12	556 »	
Année 1870.	422	42,653 53	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.	965	64,004 94	295 75	
Année 1870.	576	29,976 57	168 »	Id.
Différence en plus. . .	389	34,028 57	127 75	
De la Belgique pour le grand- duché de Luxembourg . . .	900	41,548 04	149 55	A partir du 15 mars 1871.
Du grand-duché de Luxem- bourg pour la Belgique. . .	1,524	117,452 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	4,754,181 38	59,150 90	
Id. 1870	87,419	5,599,112 15	29,736 26	
Différence en plus. . .	17,139	1,555,069 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'intérieur pour l'intérieur.	de l'étranger pour l'intérieur.	
Lettres refusées	31,045	46,559	"	25	2,957	31,020	43,602			
Lettres poste-restante non réclamées	3,435		43,578	45		3,420		43,578		
Lettres adressées à des personnes inconnues ou parties sans faire connaître leur nouveau domicile.	54,839									
Lettres dont les adresses sont illisibles ou incomplètes.	6,565	33,083		43,946	22,417	47,693	10,666			
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	28,531	52,219	94,334	43,578		
TOTAUX GÉNÉRAUX	489,716			69,585			420,134			

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	322	96	125	269	397
Id. avec valeurs indéterminées.	56	74	11	12	23	62
TOTAUX.	1,282	1,849	596	969	686	860
TOTAUX RÉUNIS.	3,131		1,885		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-rebuis remises en distribution et placées après ouverture ou vérification.	Proportion du nombre des rebuis remis en distribution et placés avec le nombre total des rebuis.	NOMBRE DE LETTRES		Proportion du nombre des lettres en rebut avec celui des lettres en circulation.	Nombre des lettres-rebuis remplacés ou renvoyés aux offices étrangers.	Proportion du nombre des rebuis remplacés ou renvoyés aux offices étrangers avec le nombre total des rebuis.
	EXPÉDIÉES.	Tombées EN REBUT.				Expédiées OU REÇUES.	Tombées EN REBUT.			
1862	19,770,816	90,265	P. % 0.40	21,212	P. % 23.50	7,235,176	46,331	P. % 0.65	53,801	P. % 72.93
1863	21,537,100	91,649	0.42	26,946	29.40	7,912,632	44,378	0.56	52,703	73.69
1864	22,271,808	92,881	0.41	29,507	31.76	8,439,196	47,365	0.58	55,631	73.23
1865	24,530,688	115,593	0.46	31,532	27.77	9,169,856	50,299	0.55	56,176	71.92
1866	25,879,464	114,966	0.44	54,673	30.13	9,529,104	51,948	0.55	40,509	77.98
1867	26,101,311	99,746	0.58	52,856	52.92	10,872,862	55,627	0.51	59,331	71.10
1868	27,564,389	89,196	0.32	27,023	50.29	11,062,493	37,899	0.32	59,232	67.79
1869	28,981,376	88,697	0.31	27,452	30.93	11,645,801	61,542	0.53	42,138	68.30
1870	52,763,835	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	44,084	43.76	15,741,622	93,445	0.59	69,109	73.93
Totaux et moyennes	265,794,661	972,503	0.37	315,454	32.24	105,623,418	570,814	0.55	417,478	73.14

(226)

TABLE DES MATIÈRES.

	Page.
OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES	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.	<i>ib.</i>
b. Exploitations des Compagnies concessionnaires	5
c. Chemins de fer en construction.	<i>ib.</i>
II. Doubles voies. — Voies accessoires. — Rails. — Éclisses. — Billes	4
a. Ancien réseau	<i>ib.</i>
b. Lignes reprises.	5
c. Réseaux réunis.	6
III. Matériel. — Machines fixes, locomotives et voitures	7
a. Machines fixes	<i>ib.</i>
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.	<i>ib.</i>
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	<i>ib.</i>
b. Grosses marchandises.	23
V. Mouvement et recette des transports de finances, équipages, chevaux et bestiaux.	24
VI. Produits extraordinaires	25
VII. Récapitulation	26
VIII. Comparaison résumée avec 1870.	28
a. Mouvement	<i>ib.</i>
b. Recette	<i>ib.</i>
c. Recette par kilomètre de route exploité	29
IX. Tarifs	31

CHAPITRE TROISIÈME.**CHEMINS DE FER EN RELATION.**

I. Services mixtes	35
II. Transit et services internationaux.	<i>ib.</i>

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	<i>ib.</i>
§ 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	<i>ib.</i>
§ 2. Lignes exploitées par l'État moyennant des prélèvements sur la recette.	<i>ib.</i>
III. Dépenses d'exploitation.	<i>ib.</i>
a. Rails et fers de la voie	45
1° Ancien réseau	<i>ib.</i>
2° Lignes reprises	46
b. Billes.	<i>ib.</i>
1° Ancien réseau	<i>ib.</i>
2° Lignes reprises	<i>ib.</i>
c. Combustibles	47
d. Huiles et graisses	49
e. Comparaison résumée des dépenses avec celles de 1870	<i>ib.</i>

CHAPITRE SIXIÈME.**SITUATION FINANCIÈRE.**

I. Quels sont les résultats des recettes et des dépenses?	54
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 1874?	56
III. De quelle somme le Trésor est-il redevable au chemin de fer à l'expiration de l'exercice 1874?	<i>ib.</i>
IV. Résumé. Résultats financiers des opérations de 1874	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
XXVIII. 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.	195
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 ^o des communes rurales ; 2 ^o des bureaux de poste, et 3 ^o 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.	225
<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.

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.