

(1)

(N^o 8.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 26 JUILLET 1859.

CHEMIN DE FER.

COMpte RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1858.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



Bruxelles,

EMM. DEVROYE, IMPRIMEUR DU ROI,
RUE DE LOUVAIN.

1859

(2)

Messieurs,

Conformément aux prescriptions de l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de remettre aux Chambres législatives le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État, pendant l'année 1858, ainsi que l'exposé des opérations du service des télégraphes électriques pendant le même exercice.

Bruxelles, le 26 juillet 1859.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

(4)

CHEMIN DE FER.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1858.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

En terminant le rapport qu'il a présenté aux Chambres législatives, le 12 novembre 1859, sur les voies ferrées et les routes ordinaires établies en Belgique (1), le Ministre des Travaux Publics s'exprimait ainsi :

- « Le chemin de fer a donné à la fois à la Belgique une haute opinion d'elle-même, et à l'étranger une haute opinion de la Belgique.
- » Ordinairement, il n'est réservé qu'à de grandes nations de se faire remarquer sur la scène du monde ; sans aspirer à une de ces hautes positions, la Belgique a su se préserver de l'obscurité.
- » Toute dynastie nouvelle, a dit un écrivain qui a peut-être le mieux apprécié l'influence des travaux publics sur les sociétés modernes (2), toute nationalité nouvelle suppose une nouvelle œuvre sociale, morale et matérielle.
- » Après avoir attiré sur elle les regards de l'Europe le jour de sa naissance révolutionnaire, le danger pour la Belgique était de s'effacer dans la foule des petits peuples ; elle s'est maintenue sur la scène en posant un grand fait matériel. Elle a continué à *faire parler d'elle*, et c'est beaucoup que de faire parler de soi ; les nations collectivement ont besoin d'avoir devant elles une idée, un but, comme les citoyens individuellement ; cette idée, ce but, a été pour la Belgique, dans l'ordre matériel, le chemin de fer ; c'est la grande affaire nationale ; ce sera le monument du règne du premier de ses rois. C'est peut-être par là que la Belgique, tout en calmant ses agitations intérieures, a su échapper à l'ennui qui atteint même de grandes nations, à qui l'histoire a prodigué les plus beaux souvenirs.
- » La Belgique a donc obtenu par le chemin de fer ce que d'autres pays n'obtiennent que par de grands efforts d'un autre genre et des dépenses souvent improductives : elle a obtenu l'attention du monde (3).

(1) Documents parlementaires. (Session de 1859-1860, n° 4.)

(2) MICHEL CHEVALIER. *Des intérêts matériels de la France*, chap. I.

(3) Il venait d'être publié en Amérique une notice sur les chemins de fer belges, par les soins du chevalier de Gerstner (Cincinnati, juin 1859).

» C'est le premier essai qu'elle fait de ses forces comme nation indépendante ;
 » en songeant à son nouveau mode d'existence, elle a dû se dire que le chemin
 » de fer par lequel elle change sa situation géographique, n'était possible que par
 » l'indépendance : ces deux grands résultats se confondent. Sous aucun autre
 » régime, nos provinces n'auraient été dotées de ce nouveau système de commu-
 » nication. Le chemin de fer apparaît ainsi comme la conséquence matérielle de
 » la Révolution de 1830 ; les dominations étrangères n'ont point laissé sur le sol
 » de semblables empreintes. »

La justesse de ces considérations n'a pas été contestée ; et depuis qu'elles ont été émises, elles n'ont pas, un moment, cessé d'être frappantes de vérité.

C'est à la Belgique que revient l'honneur d'avoir, sur le continent, établi et mis en exploitation la première partie de ce magnifique réseau de voies ferrées qui couvre l'Europe dans toutes les directions et qui s'est étendu avec une si merveilleuse rapidité (1).

Mais ces titres à « *l'attention du monde* » n'ont-ils pas une tache ? Cette gloire, dont nous sommes si fiers, n'a-t-elle pas été achetée trop cher ? L'expérience que nous avons ainsi tentée les premiers, n'a-t-elle pas été funeste aux finances de l'État, et l'exploitation du chemin de fer n'a-t-elle pas creusé dans les caisses publiques un déficit qui serait de nature, non-seulement à blesser notre amour-propre national, mais encore à faire regretter que le Gouvernement se soit chargé lui-même de ce travail ?

« En décrétant ses chemins de fer, la Belgique ne s'est-elle pas engagée dans une entreprise au-dessus de ses forces ?

» Les dépenses dans lesquelles il lui a fallu entrer n'excèdent-elles pas ses ressources ?

» Matériellement et financièrement, la Belgique peut-elle se féliciter de son œuvre, autant que sous le rapport politique ?

» *Longtemps on l'a cru ; aujourd'hui on en doute,* » écrivait-on en 1844 (2).

Ces questions, les Chambres et le pays en ont vainement cherché la solution jusqu'en 1857 ; toujours posées et renouvelées, sans être clairement et péremptoirement vidées, elles ne faisaient qu'alimenter les discussions parlementaires ; elles jetaient de l'hésitation même dans l'esprit de ceux qui avaient le plus à cœur la défense de l'œuvre décrétée par la loi du 1^{er} mai 1834.

Le rapport du Ministre des Travaux Publics, en date du 30 septembre 1857, mit un terme aux incertitudes ; la situation financière du chemin de fer de l'État belge apparut sous un aspect rassurant, et les craintes exagérées qui s'étaient fait jour sur l'avenir du railway national se dissipèrent.

Toutefois, il n'est pas moins vrai que le côté *politique* de l'entreprise s'est effacé insensiblement ; aujourd'hui l'on n'envisage plus guère que le côté *financier*.

Ainsi s'explique le désir, pour ne pas dire le besoin, manifesté de toutes parts, d'être mis régulièrement et promptement au courant des faits et surtout des produits de l'exploitation ; ainsi s'explique la nécessité, pour l'administration, de

(1) *Rapport décennal sur la situation administrative de la Belgique (1841-1850)*, titre IV, chap. IV, section II.

(2) *Des chemins de fer belges*, par M. PENNOT.

publier, sans délai, les relevés périodiques des recettes opérées sur les lignes ferrées du Gouvernement.

Mais il ne suffit point que l'administration fasse connaître les résultats de l'exploitation; ce qu'il faut principalement, c'est que ces résultats soient satisfaisants, que l'exploitation soit fructueuse, que les capitaux engagés dans l'entreprise rapportent un intérêt rémunérateur, que les fonds d'amortissement soient faits tous les ans.

Pour juger si ces différentes conditions sont remplies, on a souvent le tort de procéder par comparaisons: on s'enquiert des bénéfices réalisés par les chemins de fer les plus productifs, soit du pays, soit de l'étranger; si l'exploitation de l'État belge est inférieure à celles que l'on choisit pour terme de comparaison, on en conclut que cette exploitation vicieuse, mauvaise, appelle des réformes promptes, radicales et efficaces.

En procédant de cette façon, on perd de vue une chose essentielle: des objets *semblables* peuvent seuls être comparés entre eux; et deux chemins de fer ne seraient réellement *semblables* que s'ils étaient établis dans des conditions identiques.

On prend pour base des comparaisons, l'ensemble des résultats de l'exploitation; ou le produit net de chaque kilomètre de route, ou le produit net de chaque unité de trafic transportée à l'unité de distance, ou le produit net du travail effectué pendant certaines périodes déterminées, etc. Mais quelque base que l'on adopte, il semble impossible d'arriver à des déductions concluantes, parce qu'il n'existe pas deux chemins de fer qui ne présentent, entre eux, de notables dissimilitudes.

Les chemins auxquels on compare souvent les lignes du Gouvernement belge sont administrés par l'industrie privée; l'initiative n'y rencontre aucun obstacle, la liberté d'action y est en quelque sorte illimitée, tant sous le rapport des dépenses *productives* qu'il est souvent indispensable de faire sans délai, que sous le rapport des modérations de taxes qui doivent amener des augmentations de trafic.

Les tarifs ne sont pas les mêmes des deux côtés: nulle part, les péages des voies ferrées ne sont fixés à des taux moyens plus bas qu'en Belgique.

La répartition des dépenses entre les subdivisions du travail effectué diffère pour chaque exploitation.

Les compagnies puisent dans des fonds de réserve ou des émissions de capital les moyens d'amélioration, de perfectionnement, d'achèvement auxquels elles doivent recourir; tandis que l'administration belge est obligée, pour compléter et améliorer son railway, de prendre, sur le budget annuel de l'exploitation, les fonds qui lui sont nécessaires à cet effet. Elle remplace, au moyen des allocations du budget, des rails faibles par des rails plus forts, des locomotives d'ancien système par des machines plus puissantes; elle a renouvelé toutes ses voitures et tous ses wagons; elle crée de nouvelles voies d'évitement; elle établit à nouveau des engins divers ou les remplace par d'autres plus perfectionnés et partant plus coûteux; elle exécute des travaux de pavage neuf, etc. (*Voir à ce sujet le rapport du 30 septembre 1857, sur la Situation financière du chemin de fer de l'État, p. 6.*)

De cette façon, les dépenses annuelles sont augmentées dans de fortes proportions et la valeur réelle du railway n'est plus exactement représentée par les sommes prélevées sur les fonds de construction. Cependant si l'administration ajournait les améliorations, le service en souffrirait et les recettes pourraient s'en ressentir.

On doit reconnaître, à la vérité, que les Chambres se sont toujours montrées disposées à allouer les sommes réclamées pour l'achèvement du réseau des chemins de fer de l'État belge; néanmoins, des dépenses de premier établissement continuent de grever le budget annuel de l'exploitation, et c'est là un point sur lequel l'attention n'est pas toujours fixée lorsque l'on compare ces chemins de fer à ceux de compagnies étrangères.

On oublie souvent aussi que deux exploitations de même étendue peuvent fort bien se trouver dans des conditions différentes tant sous le rapport de la recette que sous le rapport de la dépense. Ainsi, les centres de population que les lignes traversent ou auxquels elles aboutissent sont, d'un côté, d'une grande importance, tandis que, de l'autre, elles ne donnent aux transports qu'une alimentation médiocre. Ainsi, la route peut offrir des difficultés particulières d'exploitation, soit à cause de sa configuration topographique, soit à cause de ses rampes, de la faiblesse relative des moyens de traction, de l'insuffisance du matériel des transports, de l'infériorité du matériel fixe de la voie, etc.

Si l'on compare deux lignes dont la construction est la même, il arrivera que les parcours seront plus longs sur l'une que sur l'autre; et comme les trajets à longue distance sont plus productifs que les petits parcours, il en résultera un écart sensible dans les produits; cet écart prendra surtout de grandes proportions si les tarifs sont plus bas pour la ligne où les parcours sont faibles que pour la ligne où les transports franchissent de grandes distances.

Que l'on prenne pour base de la comparaison l'ensemble des résultats ou le produit kilométrique, on se trouvera, de toute façon, en présence de recettes qui varieront inévitablement; et, cependant, l'on verserait dans l'erreur en attribuant la différence au mode d'exploitation, attendu qu'elle serait la simple conséquence de la situation respective des lignes.

Il est aussi des personnes qui font porter leurs rapprochements sur le travail effectué pendant des périodes déterminées, ou qui ramènent les recettes au *jour-kilomètre*, même pour une fraction quelconque de l'année; mais on doit ne pas perdre de vue que certaines lignes sont plus fréquentées dans une saison que dans l'autre; les lignes qui servent principalement aux transports de voyageurs, par exemple, reçoivent infiniment plus de transports en été ou en automne que dans les autres parties de l'année. On a dit, avec raison, que : « Le semestre du » 1^{er} janvier au 30 juin est beaucoup moins productif, parce qu'il renferme « quatre mauvais mois sur six, tandis que le semestre du 1^{er} juillet au » 31 décembre n'a que deux mois inférieurs (¹). »

On doit donc se mettre en garde contre les comparaisons entendues comme il vient d'être indiqué; on le doit d'autant plus qu'il est à peu près impossible

(¹) *Journal des chemins de fer (français)*, n° du 23 juin 1855.

d'apprécier, à distance, la situation des exploitations étrangères. Pour ne citer qu'un exemple, pris dans des faits très-récents, un document officiel publié en Angleterre (1), renferme sur le railway du Gouvernement belge des chiffres qui sont loin d'être d'une rigoureuse exactitude. Il renseigne à 256,110 francs (16,391 liv. par mille), le coût moyen d'un kilomètre de chemin de fer construit par l'État belge, au 31 décembre 1857, tandis que le prix de revient était en réalité, à cette date, de 329,140 francs (20,799 liv. par mille); il annonce que l'exploitation du railway de l'État belge n'a rapporté, en 1857, que 1,814 liv. par mille ou 28,334 francs par kilomètre, tandis que le produit s'élève à 35,851 francs par kilomètre; il n'attribue à tous les chemins de fer établis sur le territoire belge, au 30 juin 1858, qu'un développement de 813 milles anglais, de 1,600 mètres, tandis que ce développement était, en réalité, de 944 milles, etc., etc.

Comment donc pourrait-on se rendre exactement compte de ce qui se passe ailleurs et des nombreuses circonstances qui peuvent exercer une influence quelconque sur les résultats des exploitations étrangères ?

Toutefois, en faisant ces observations, on ne prétend point conclure à l'abandon absolu de toute espèce de parallèle : ce serait faire croire que l'exploitation belge craint les comparaisons; on veut seulement appeler l'attention sur les erreurs auxquelles on s'exposerait en faisant ces comparaisons sans s'être entouré de tous les éléments nécessaires.

Ces éléments on ne peut les puiser que dans les détails les plus intimes de chaque exploitation, et dans la fixation du *Prix de revient* du voyageur-kilomètre ou de la tonne-kilomètre. Ce calcul comporte un travail long, aride et plein de difficultés, qui ne peut être entrepris que par l'exploitant lui-même; il a déjà été fait une fois pour ce qui concerne le chemin de fer de l'État belge (2); mais il a été établi à une époque où l'exploitation différait complètement de ce qu'elle est aujourd'hui.

L'administration a compris qu'il serait éminemment utile de remettre ce travail sur le métier, et des mesures sont prises pour qu'un nouveau *Prix de revient* soit calculé le plus tôt possible. On espère que la publication spéciale qui sera faite sur cet objet pourra comprendre le tableau des relations par chemin de fer, quant aux localités desservies par cette voie de communication et quant à la nature des échanges; en y ajoutant l'indication du *produit* de chaque unité de transport, on faciliterait singulièrement l'étude de toutes les questions de tarification, on apporterait des éléments précieux à l'examen des conséquences de la lutte engagée entre la navigation et les railways, on jetterait de vives lumières sur tout l'ensemble de l'exploitation belge.

(1) *Report to the Lords of the Committee of privy Council for trade and foreign plantations of the proceedings of the Department relating to Railways for the year 1857.* (20 th. July 1858.)

(2) *Traité des dépenses d'exploitation aux chemins de fer*, par l'ingénieur ALPHONSE BELPAIRE, 1847. (On pourrait citer également le travail publié à Paris, en 1844, sous le titre suivant : « *Du prix des transports sur les chemins de fer de la Belgique, en 1842 et en 1845,* » par M. AD. JULLIEN, ingénieur en chef des ponts et chaussées, ancien ingénieur en chef du « chemin de fer de Paris à Orléans. »)

C'est au moyen de semblables documents, fournis de part et d'autre, que l'on pourrait établir de sérieuses comparaisons entre les diverses lignes dont on fait le rapprochement ; jusqu'à ce qu'ils aient vu le jour, on ne peut guère comparer les recettes et les dépenses d'un chemin de fer aux recettes et aux dépenses d'un autre chemin de fer, parce que, on doit le répéter, les conditions dans lesquelles chaque exploitation se meut et agit lui sont propres et ne sont communes à aucune autre.

L'organisation intérieure des divers services, les faits qui se rapportent à l'art des constructions ou à la science des ingénieurs, ce qui a trait à la sécurité des transports, à la commodité des voyageurs, etc., tous ces points peuvent évidemment faire l'objet d'utiles et raisonnables comparaisons ; — mais pour ce qui concerne l'exploitation au point de vue général des recettes et des dépenses relatives, nous avons, avant tout, besoin d'étudier pour apprendre d'abord à NOUS CONNAITRE NOUS-MÊMES.



CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION. — SITUATION DE LA VOIE.

I

Chemins de fer existant en Belgique.

Le réseau des chemins de fer existant en Belgique a pris un accroissement considérable dans le courant de l'année 1858. D'une part, les lignes de Lichtervelde à Furnes et de Mariembourg à Chimai ont été livrées à l'exploitation, la première au mois de mai et la seconde au commencement du mois de septembre; — d'autre part, la ligne du Luxembourg a été prolongée depuis Namur jusqu'à Arlon; le Roi a présidé, le 27 octobre, à l'inauguration de cette importante section qui a été ouverte aux transports à partir du 8 novembre.

Indépendamment de ces faits accomplis, on doit noter qu'un arrêté royal du 26 avril 1858 a accordé la concession, aujourd'hui définitive, d'un chemin de fer de Gand à Eecloo.

Une autre décision royale, en date du 18 octobre 1858, a rendu définitive la concession provisoire d'un chemin de fer de Liège à la frontière néerlandaise vers Maestricht, par la rive droite de la Meuse.

Enfin, une concession a été accordée, sous la date du 3 novembre 1858, pour la construction d'un chemin de fer de Louvain à Hérenthals, avec embranchement éventuel d'Aerschot sur Diest.

Le Gouvernement a également autorisé la construction d'un certain nombre de railways industriels, se rattachant soit aux lignes de l'État, soit à celles des sociétés. Parmi ces railways industriels, il en est qui ont une importance réelle.

En résumé, la longueur totale des chemins de fer existant en Belgique, (non compris les railways industriels, dont le développement n'est pas connu d'une manière bien précise) était de 1,691,633 mètres, au 31 décembre 1858, savoir :

Lignes construites par l'État	Mètres. 567,024
— — — — — par des Compagnies	1,124,609
Ensemble.	<u>1,691,633</u>

La longueur des lignes établies aux frais du Trésor public se répartit ainsi qu'il suit :

	Mètres.	
NORD. Bruxelles à Anvers	43,793	
Bureau d'Anvers à l'Escaut	2,920	
Bruxelles (Allée-Verte) à l'Excentrique.	587	
Contich à Lierre.	6,173	
	<u>53,477</u>	Mètres.
OUEST. Malines à Ostende	122,349	
Gand à la frontière française.	58,722	
Mouscron à Tournai	19,133	
Bureau de Bruges au bassin	2,673	
Station de Gand à l'Entrepôt	2,348	
	<u>205,229</u>	
EST. Malines à la frontière prussienne	133,176	
Station de Louvain au bassin	972	
Bureau de Liège à la Meuse	716	
Landen à Saint-Trond	10,220	
	<u>145,084</u>	
MIDI. Bruxelles à la frontière française	80,671	
Braine à Namur.	78,590	
Bruxelles (ligne des Boulevards)	2,782	
Bureau de Namur à la Meuse	1,191	163,234
	<u>567,024</u>	
Total, comme ci-dessus.		

Les chemins de fer construits par des Compagnies étaient, à la même date, au nombre de vingt-deux, savoir :

	Mètres.
Lierre à Turnhout, mesurant	37,373
Anvers à la frontière, vers Rotterdam	28,573
Anvers à Gand.	49,690
Bruxelles à Gand, par Alost (1)	34,171
Audenarde à La Pinte.	18,250
Flandre occidentale	120,988
Lichtervelde à Furnes	33,847
Tournai à Jurbise.	47,506
Dendre et Waes (Ath à Lokeren)	74,112
Mons à Haumont (2)	14,529
	<u>459,039</u>
A reporter	

(1) Non compris la section de Denderleeuw à Alost (6,750 mètres), commune au chemin de fer de Dendre et Waes, et celle de Schellebelle à Gand (16,799 mètres) appartenant à la ligne de l'Ouest du railway construit par l'État.

(2) Non compris l'embranchement reliant la ligne de Mons à Haumont aux railways des

	Mètres.
Report.	459,039
Mons à Manage	32,743
Erquelines au Centre	22,601
Erquelines à Charleroi	26,500
Entre Sambre et Meuse	103,574
Mariembourg à Chimai	16,394
Morialmé à Châtelineau	20,034
Charleroi à Louvain (¹)	73,667
Manage à Wavre (¹)	41,091
Saint-Trond à la frontière, vers Maestricht	42,641
Pepinster à Spa	12,119
Namur à Liège.	73,444
Grand-Luxembourg (Bruxelles à Arlon) (²)	197,553
Embranchements construits par les sociétés de Dendre et Waes et du Grand-Luxembourg, à la sortie de la station de l'Allée-Verte à Bruxelles	1,187
Total	<u>1,124,609</u>

Sous le rapport de la longueur exploitée, l'année 1858 a amené des changements, aussi bien dans les lignes administrées par le Gouvernement que dans celles qui se trouvent entre les mains de Compagnies.

La reprise de l'exploitation de la ligne de Mons à Manage, par l'État, à partir du 1^{er} août 1858, ainsi que l'ouverture des lignes nouvelles de Chimai, de Furnes et d'Arlon, ont modifié la situation indiquée dans le compte rendu de 1857.

Actuellement, la répartition, au point de vue de l'exploitation, se présente ainsi :

A. Lignes construites et exploitées par le Gouvernement.	556,804
Lignes construites par des compagnies et exploitées par le Gouvernement	188,534
	<u>745,338</u>
B. Lignes construites et exploitées par des compagnies	936,073
Ligne construite par le Gouvernement et exploitée par une compagnie.	10,220
	<u>946,293</u>
Comme ci-dessus.	<u>1,691,633</u>

charbonnages de Saint-Ghislain, lequel embranchement mesure 7,508 mètres. — La partie du chemin de fer de Mons à Haumont qui s'étend sur le territoire français, a un développement de 11,849 mètres.

(¹) La section de Court-Saint-Étienne à Wavre (longue de 8,492 mètres), est commune aux chemins de fer de Charleroi à Louvain et de Manage à Wavre ; mais elle est établie à deux voies, dont une construite par chaque compagnie, le restant des deux lignes étant seulement à simple voie. Cette section est comprise à la fois dans chacune des longueurs renseignées ci-dessus.

(²) Y compris le raccordement formant la ceinture de Bruxelles, lequel mesure 6,555 mètres.

On voit, d'après ce qui précède, que la longueur construite et la longueur exploitée par l'État, restent respectivement de 537,585 et de 200,937 mètres au-dessous de la longueur construite et de la longueur exploitée par les sociétés.

Pour ce qui touche aux railways industriels, la dernière publication faite en exécution de l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1834 a annoncé que l'administration s'occupait de la rédaction d'un règlement destiné à fixer les conditions auxquelles l'autorisation d'établir ces raccordements serait dorénavant subordonnée.

Des dispositions générales ont été arrêtées dans ce but, et elles constituent actuellement la base de toutes les conventions passées avec les industriels qui veulent rattacher leurs usines au chemin de fer.

Ces dispositions procèdent des principes suivants. Il importe dans l'intérêt de l'industrie nationale et dans l'intérêt du chemin de fer, que la construction de raccordements aboutissant au railway de l'État soit favorisée autant que possible ; mais il existe deux espèces de raccordements, et elles ne réclament pas toutes les deux une égale sollicitude.

Les embranchements qui viennent toucher au chemin de fer dans une station ou dans une halte déjà établie, occasionnent infiniment moins d'embarras à l'exploitation, que les embranchements qui viennent se raccorder en pleine voie. Ceux-ci exigent des arrêts spéciaux, apportent des encombrements aux abords de la route, constituent, dans certaine limite, une cause permanente de dangers.

Les inconvénients deviennent sensibles surtout alors que, comme dans quelques parties de la ligne du Midi, les raccordements sont relativement nombreux et rapprochés les uns des autres.

Il y avait donc évidemment une distinction essentielle à faire entre les embranchements dits *embranchements en station* et les *gares privées* ou raccordements en pleine voie. Aussi les conditions imposées aux propriétaires d'*embranchements en station* sont-elles moins onéreuses que celles que l'on impose aux propriétaires de *gares privées* : les premiers ne payent rien pour la manœuvre des aiguilles, et pour la redevance du chef des transports faits sur leurs embranchements ils payent, tant à l'aller qu'au retour, un droit de fr. 0-02 pour les wagons de moins de 10 tonnes et de fr. 0-03 pour les wagons de 10 tonnes et au delà. Les seconds payent, pour l'entretien et l'exploitation de la gare, une redevance de fr. 0-20 par tonne de marchandise amenée à la gare ou expédiée de la gare ; ils payent, en sus, une somme de fr. 0-04 par tonne et par kilomètre pour l'usage des wagons sur l'embranchement qui aboutirait à la gare ; la redevance ne peut pas être inférieure à 2,000 francs par an.

Si l'expérience démontre que ces conditions n'offrent pas d'inconvénients, elles seront maintenues d'une manière définitive. — Dans tous les cas, soit qu'il intervienne un règlement unique, soit que l'on s'en tienne à des principes généraux insérés dans chaque convention spéciale, les mêmes règles seront dorénavant appliquées à tous les intéressés, sans distinction.

N'eussent-elles pour effet que de consacrer une homogénéité de principes qui fait défaut en ce moment, ces mesures devraient encore être approuvées.

Il sera, par la même occasion, pris, autant que possible, des dispositions qui permettent de régulariser aussi sur des bases uniformes et identiques, toutes les autorisations de raccordement qui ont été octroyées jusqu'à ce jour.

Des quarante et un chefs-lieux d'arrondissements administratifs du royaume, il n'y en a que huit qui ne soient pas reliés au chemin de fer, cinq dont le raccordement n'est pas encore décrété et trois dont le raccordement est déjà concédé. Ceux-ci sont Eecloo, Bastogne et Dinant. Les cinq autres sont Tongres, Maeseyck, Marche, Neufchâteau et Virton; encore est-il à observer que Marche et Neufchâteau ne sont respectivement qu'à trois et à deux kilomètres du railway.

La Belgique a une superficie de 2,945,593 hectares, et, au 31 décembre 1858, elle avait une population de 4,623,089 habitants : à cette date, on y comptait donc respectivement un kilomètre de chemin de fer pour 1,741 hectares de superficie et pour 2,753 habitants.

Ces proportions sont établies sans tenir compte des chemins de fer concédés qui ne sont pas encore livrés à l'exploitation (parmi lesquels figure en première ligne, celui de Hainaut et Flandres), et sans égard aux lignes dont la concession éventuelle est autorisée par les Chambres législatives. Parmi celles-ci, l'on citera celles de Tamine à Landen, de Groenendael à Nivelles, de Braine-le-Comte au railway de Dendre et Waes avec prolongement éventuel sur Courtrai, etc.

Les chemins de fer construits par des compagnies et exploités par l'État, sont ceux :

- De Tournai à Jurbise,
- De Dendre et Waes,
- De Bruxelles à Gand par Alost,
- Et de Mons à Manage.

L'État administre par ses agents, exploite par son matériel et entretient la section de Tournai à Jurbise. La moitié de la recette brute de cette ligne est remise à la compagnie qui l'a construite.

La société qui a établi simultanément les lignes de Dendre et Waes et de Bruxelles à Gand, par Alost, reçoit les $\frac{3}{4}$ de recettes perçues du chef des transports ayant, soit pour lieu de départ, soit pour lieu de destination, l'une ou l'autre des stations de la ligne de Dendre et Waes.

Quant à la section de Mons à Manage, elle est devenue la propriété de l'État ainsi qu'il a déjà été dit plus haut.

La section de Landen à Saint-Trond, longue de 10,220 mètres, a été construite aux frais du Trésor public; elle a été prolongée jusqu'à Hasselt par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Tournai à Jurbise. — Cette compagnie a obtenu, à titre de subvention, la jouissance de ladite section de Landen à Saint-Trond, pour la durée de sa concession. — La ligne entière de Landen à Hasselt était exploitée par le Gouvernement aux mêmes conditions que celles indiquées ci-dessus pour la section de Tournai à Jurbise. — Mais, à partir du 1^{er} octobre 1856, l'exploitation de Landen-Hasselt a été remise à la société de Landen-Maestricht-Aix-la-Chapelle, laquelle société abandonne à la compagnie concessionnaire de Saint-Trond à Hasselt 50 p. % de la recette brute de la ligne de Landen-Hasselt, ainsi que le Gouvernement l'a fait lui-même jusqu'au 30 septembre 1856.

Les lignes de chemin de fer particulières, autres que celles qui viennent d'être mentionnées, sont administrées et exploitées par les compagnies qui en ont obtenu

la concession. — Leurs produits ne sont pas renseignés dans le présent travail qui s'applique exclusivement aux lignes dont la direction est confiée au Gouvernement; ils sont publiés chaque année dans un document officiel ayant pour titre : « *Renseignements statistiques recueillis par le Département des Travaux Publics.* »

II

Doubles voies et voies accessoires. — Rails. — Parties du réseau établies avec éclisses boulonnées.

Les lignes de chemin de fer qui sont exploitées par l'État se répartissent ainsi :

Partie à double voie.	693,268 mètres (95.01 p. %).
Partie à simple voie.	52,070 » (6.99 p. %).
Ensemble.	<u>745,338 mètres 100.00</u>

En comparant ces chiffres à ceux qui se trouvent aux pages 10 et 11 du compte rendu de 1857, on reconnaîtra que la longueur de la partie à simple voie est restée absolument stationnaire pendant l'année 1858.

Il est bon de noter que cette partie comporte un développement de 10,684 mètres de petits raccordements établis dans l'intérieur des villes et qui ne doivent pas être construits à double voie.

Les parties principales de railway où la voie doit encore être doublée sont les suivantes :

	Mètres.
Olsene à Harlebeke	14,076
Mouscron à Tournai.	19,135
Contich à Lierre	6,178
Petite lacune dans la traverse des fortifications d'Ostende.	500
De la station de Gand au pont du Strop.	1,500
Soit.	<u>41,386</u>

Ce qui correspond à une minime fraction (5.55 p. %) du développement total des lignes.

Les *voies accessoires* pour les évitements et pour les manœuvres dans les stations, mesuraient, au 31 décembre 1857, une longueur de 200 kilomètres 500 mètres; au 31 décembre 1858, cette longueur avait atteint 225,300 mètres, ce qui représente une différence, en plus, de 24 kilomètres 800 mètres, dont voici la répartition entre les diverses sections du réseau :

<i>Augmentations:</i>		Mètres.
Bruxelles à Malines		2,000
Malines à Anvers.		400
Contich à Lierre		800
Tirlemont à Waremme		200
A reporter		<u>3,400</u>

	Mètres.
Report	3,400
Waremme à Ans.	100
Liège à la frontière	200
Malines à Gand	1,400
Gand à Courtrai	2,400
Courtrai à Tournai et Mouscron à la frontière	300
Tournai à Jurbise	600
Bruxelles à Tubise	600
Tubise à Soignies	2,200
Mons à Quiévrain et Quiévrain à la frontière	400
Braine-le-Comte à Namur	2,300
Mons à Manage	14,600
	<hr/>
	28,500
<i>Diminutions.</i>	
	Mètres.
Ans à la Meuse.	3,600
Gand à Ostende	100
	<hr/>
	3,700
Reste.	24,800

Les voies *principales* ont pris dans le courant de 1858, un accroissement de 63 kilomètres 200 mètres provenant exclusivement de l'adjonction de la ligne de Mons à Manage au réseau de l'État. Elles ont donc actuellement un développement de 1,432,200 mètres courants, puisque leur longueur était de 1,369,000 mètres, au 1^{er} janvier 1858.

Les voies accessoires sont aux voies principales, dans le rapport de 15.75 à 100.

Si l'on calcule le développement des rails existant, au 31 décembre 1858, tant dans les voies accessoires que dans les voies principales, on trouve que ce développement mesure 3,311,860 mètres, savoir :

Rails ondulés, de 19 à 22 kilogrammes.	106,729 mètres ou	3.22 p. %.
— parallèles, de 25 à 27 kilogrammes.	606,705 —	18.32 p. %.
— à double bourrelet, de 34 kilogrammes	2,598,426 —	78.46 p. %.
	<hr/>	
Totaux.	3,311,860 mètres ou	100.00.

On sait que l'administration s'applique, dans les limites du possible, à remplacer les rails faibles par des rails du poids de 34 kilogrammes au mètre courant; on voit que les rails faibles n'ont plus qu'un développement de 713,434 mètres courants, soit 21.54 % du développement total des rails. Mais ces 713,434 mètres ne doivent pas être tous établis avec des rails forts; il faut défalquer de cette longueur 379,296 mètres qui peuvent être maintenus avec des rails de faible calibre, parce qu'ils appartiennent aux voies accessoires des stations ou aux embranchements intérieurs des villes; il ne reste donc, en réalité, que 334,138 mètres de rails légers à remplacer. Ces rails sont :

	Mètres.
Section de Malines à Ans	41,206
— d'Ans à la Prusse.	11,178
— de Malines à Gand	27,490
— de Mouscron à Jurbise	178,364
— de Bruxelles à Quiévrain.	380
— de Mons à Manage	75,520
Comme ci-dessus.	<u>334,138</u>

Ce qui exigera l'emploi de 33,690 rails de 6 mètres chacun, ou 11,361 tonnes de rails du poids de 34 kilogrammes au mètre courant.

	Mètres.
Au 1 ^{er} janvier 1858, les parties faibles de la voie mesuraient encore	344,020
Si l'on fait abstraction de la ligne de Mons à Manage, ces mêmes parties ne mesuraient plus que	258,618
au 1 ^{er} janvier 1859.	<u>258,618</u>

Il en résulte que les rails ont été renforcés sur une longueur de . . . 85,402 mètres, dans le courant de 1858.

D'ailleurs, on trouvera plus loin le détail des travaux effectués en 1858. On se borne ici à établir la situation de la voie et des fers qui y sont fixés.

La consolidation des rails au moyen d'éclisses boulonnées est commandée par la sécurité des transports, la préservation du matériel et la conservation des rails eux-mêmes. Les éclisses n'avaient été appliquées, à la fin de 1857, qu'à une longueur de 342,993.17 mètres de voie ; à la fin de 1858, leur emploi s'étendait à 432,918.87 mètres de voie ; augmentation, 89,925.70 mètres courants.

Le tableau suivant indique quelles sont les parties de route où les éclisses existent actuellement :

	Mètres.		
Ligne du Nord	Bruxelles à Malines	29,717.53	
	Malines à Anvers	14,353.35	
	Contich à Lierre	75.80	
	Malines à Louvain.	10,723.30	
	Louvain à Tirlemont	12,554.52	
	Tirlemont à Waremme	14,419.02	
	Waremme à Ans	10,791.35	
	Ans à la Meuse	10,227.38	
	Liège à la frontière de Prusse.	33,033.72	135,895.77
Ligne de l'Ouest	Malines à Gand.	42,453.81	
	Gand à Ostende	49,047.98	
	Gand à Courtrai	47,898.75	
	Courtrai à Tournai et à la frontière.	20,603.54	
	Tournai à Jurbise.	4,829.20	
	Dendre-et-Waes et Bruxelles à Schellebelle	1,569.27	166,382.55
A reporter.		<u>302,278 32</u>	

	Report.	302,278 32
Ligne du Midi	Bruxelles à Tubise	16,663.45
	Tubise à Soignies.	9,567.15
	Soignies à Mons	5,410.00
	Mons à Quiévrain.	15,568.65
	Braine-le-Comte à Namur	71,419.85
	Mons à Manage	14,011.45
	Total.	432,918.87

Ce total équivaut à 30.23 p. % de la longueur des *voies principales* du railway exploité par l'État belge.

Depuis 1858 jusqu'au 31 décembre 1858, il a été placé 5,070,499 mètres courants de rails dans les voies du chemin de fer, en y comprenant ceux des lignes concédées qui sont administrées par l'État. On a affecté :

	Rails ondulés. Mètres.	Rails parallèles. Mètres.	Rails à double bourelet. Mètres.
1 ^o A la construction	959,775	1,278,262	1,044,687
2 ^o A l'entretien	16,264	112,157	1,659,356
Ensemble	976,057	1,390,419	2,704,043
Pendant la même période, il a été ôté des voies 1,645,501 mètres de rails, savoir	868,505	698,416	78,582
Reste au 1 ^{er} janvier 1859	107,554	692,005	2,625,661
En déduisant les rails de emploi, en réserve, ci.	805	85,298	27,255
on obtient, comme existant dans les voies, le nombre, trouvé plus haut, de 3,311,860 mètres, savoir	106,729	606,705	2,598,426

Les rails restant dans les voies et les rails de emploi, pris dans leur ensemble, avaient une durée moyenne de six ans et cinq mois. La durée de chaque espèce de rails envisagée séparément était de quatorze ans et huit mois pour les rails ondulés, de douze ans et six mois pour les rails parallèles et de quatre ans et neuf mois pour les rails à double bourrelet.

On a constaté que les rails ôtés des voies jusqu'à la date du 1^{er} janvier 1859 avaient, l'un portant l'autre, une durée de douze ans un mois et quinze jours, au moment où ils ont quitté les billes. — Les rails ondulés comptaient douze ans et six mois, les rails parallèles douze ans un mois et quinze jours, et les rails à double bourrelet neuf ans et neuf mois.

Ces résultats diffèrent très-peu de ceux qui ressortent des faits constatés dans le compte rendu de 1857.

Les tableaux ci-annexés sous les numéros I^A et I^B renferment des détails intéressants sur l'emploi des rails et des fers de la voie. Ils contiennent, en outre, divers renseignements sur lesquels on reviendra dans la suite du présent rapport.

III

Billes.

Depuis 1855 jusqu'à 1858, il est entré dans le chemin de fer, actuellement exploité par l'État belge, une quantité de 2,955,598 billes, savoir :

	Billes en chêne.	Billes d'essences diverses autres que le chêne.	Ensemble.
Pour la construction	1,026,736	649,375	1,676,151
Pour l'entretien	929,885	549,584	1,279,267
Totaux	1,956,659	998,759	2,955,598
Mais il a été ôté des voies, pendant la même période.	675,047	648,495	1,323,210
Reste.	1,281,622	550,566	1,632,188
Il y a lieu d'ajouter au total une quantité de.			4,516
billes en bois de fer, en bois de teck ou en métal.			
Il gisait donc dans les voies, au 31 décembre 1858.			1,636,704
billes de toute espèce.			

Ce dernier chiffre se décompose ainsi qu'il suit :

Billes en chêne	1,279,622
Billes en sapin	151,858
Billes d'essences autres que le chêne et le sapin.	217,708
Plateaux du système Pouillet (1)	3,000
Billes en bois de fer	8
Billes en bois de teck	3
Billes en métal	4,505
Total égal.	1,636,704

On voit que les traverses en bois sont au nombre de 1,632,188. Parmi celles-ci :

1,364,805 ou 83.62 p. %	n'ont subi aucune préparation,
195,631 ou 11.86 p. %	ont été préparées suivant le procédé Boucherie (pyrolignite de fer, sel marin et sulfate de soude),
46,109 ou 2.82 p. %	ont été traitées au procédé Bethell (huile de créosote),
24,645 ou 1.51 p. %	ont été soumises à des préparations diverses.
3,000 ou 0.19 p. %	plateaux Pouillet.

Ensemble 1,632,188 ou 100.00 p. %.

(1) Le système Pouillet consiste en deux plateaux en bois, reliés entre eux par une traversine, également en bois.

Les billes imprégnées représentent seulement un nombre de 264,585, dont 73.24 p. % au procédé Boucherie, 17.44 p. % au procédé Bethell et 9.32 p. % à divers procédés, ainsi qu'il résulte du tableau ci-annexé sous le n° II. Ces divers procédés ont été appliqués, savoir :

Le système Bourdon (1) à	31 billes.
— Deschryver.	1,507 —
— Disschen	76 —
— Vanseveren.	5,526 —
Huiles pyrogénées	15,767 —
Glu marine	1,758 —
Comme ci-dessus.	<u>24,645 billes.</u>

Les billes existant dans les voies, au 31 décembre 1858, y étaient, en moyenne, et le calcul étant fait sur l'ensemble, depuis cinq ans six mois. Les billes en chêne, dont la durée est relativement plus longue que la durée des billes d'autres essences, gisaient dans la route depuis neuf ans quatre mois ; — enfin, les autres billes, abstraction faite de celles en bois de fer, en bois de teck ou en métal, avaient, au 1^{er} janvier 1859, une durée de trois ans six mois.

En envisageant exclusivement le temps pendant lequel les billes déjà ôtées des voies avaient séjourné dans le sol, on trouve : que les billes en chêne avaient, l'une portant l'autre, résisté pendant dix ans dix mois ; que les billes d'essences autres que le chêne, avaient résisté, en moyenne, pendant sept ans neuf mois ; et enfin que, pour l'ensemble, la durée de la conservation en état qui permit de laisser les traverses sous les rails, a été de six ans quatre mois.

La ligne de Mons à Manage renfermait, au moment de la reprise par l'État, 86,121 billes en chêne, mises en terre lors de la construction du railway, en 1849 ; pendant les mois de juillet et d'août 1858, 426 de ces billes ont été mises hors de service ; dans le courant du 4^e trimestre 1858, 2,174 autres billes ont été retirées des voies. Ces deux derniers chiffres réunis font 2,600 billes. Les traverses gisant dans les voies au 1^{er} janvier 1859 comprenaient donc 83,521 billes provenant de la ligne de Mons à Manage.

IV

Dépenses de premier établissement.

Dans le courant de l'année 1858, le Gouvernement avait demandé à la Législature le vote d'une somme de 12,216,400 francs pour travaux de parachèvement du chemin de fer de l'État.

Cette somme se répartissait ainsi qu'il suit :

Routes	2,551,570
Stations	8,772,830
Doubles voies	892,000
Ensemble fr.	<u>12,216,400</u>

(1) Couche d'eau de tan bouillante, suivie d'une couche de matière albumineuse (colle de poisson, huile de morue ou de baleine, sang ou suif oléine).

D'autre part fr. 12,216,400

Mais, indépendamment des besoins auxquels ces crédits étaient destinés à pourvoir, il y a lieu de prévoir une dépense de . . . fr. 2,748,000 pour compléter le matériel des transports, et une dépense de . . . 1,000,000 pour améliorations reconnues indispensables aux stations mixtes.

En total, la mise en état satisfaisant d'exploitation du réseau de l'État réclame donc encore un capital de fr. 15,964,400

Le montant des crédits votés pour l'établissement du railway national n'a pas été augmenté en 1858 : il est resté stationnaire au chiffre de fr. 191,404,637-17 qu'il avait déjà atteint au 31 décembre 1857.

Au 1^{er} janvier 1859, ce capital avait été employé à concurrence de fr. 190,494,269-50, et il restait engagé dans les travaux en cours d'exécution, une somme de fr. 910,367-67.

La partie employée a été appliquée de la manière suivante :

A la route proprement dite	129,676,488 24
Aux bâtiments et dépendances des stations	18,844,397 87
Aux dépenses générales	5,195,260 84
Au matériel des transports	36,060,218 55
	<hr/>
	189,776,365 50

A des frais d'exploitation, notamment en 1855 et en 1856, alors qu'il n'existait pas encore de budget annuel pour le chemin de fer.	700,979 58
---	------------

Sommes restées sans emploi, ordonnances prescrites, etc.	16,924 82
--	-----------

Ensemble	190,494,269 50
--------------------	----------------

La somme restant disponible se répartissait ainsi qu'il suit :

Sur le crédit alloué par la loi du 20 décembre 1851. fr.	80,498 97
--	-----------

Sur le crédit alloué par la loi du 21 mai 1854.	24,838 27
---	-----------

— — 31 déc. 1856.	772,108 43
-------------------	------------

— — 19 déc. 1857.	18,738 71
-------------------	-----------

fr.	896,184 58
-----	------------

Crédits ouverts à la régie	14,183 29
--------------------------------------	-----------

	<hr/>
	910,367 67

Total égal au capital voté jusqu'à ce jour. fr.	191,404,637 17
---	----------------

On voit que les sommes restant à dépenser pour absorber complètement les allocations accordées, représentent un capital relativement très-restreint. Sous le rapport de la destination qui leur a été assignée par les lois respectives citées ci-dessus, ces sommes comprennent :

Pour embranchement de Lierre fr.	80,498 97
--	-----------

Pour travaux divers de parachèvement	24,838 27
--	-----------

A reporter.	105,337 24
---------------------	------------

Report.	fr.	103,337 24
Pour le matériel des transports		333,368 79
— — — de traction		97,680 20
Pour les routes et doubles voies		4,314 43
Pour les stations, dépendances, etc.		314,743 01
Pour solder des créances relatives à la construction et qui ont donné lieu à des litiges judiciaires	fr.	18,738 71
Comme ci-dessus.	fr.	896,184 38

Au moment où l'on écrit ces lignes, le disponible a encore été diminué par suite des imputations faites pendant l'année courante.

Au 31 décembre 1857, la dépense de construction s'élevait à	fr.	186,643,242 38
Elle s'est accrue de		3,133,122 92
en 1858; et c'est ainsi qu'elle montait, au 1 ^{er} janvier 1859, à la somme de	fr.	189,776,365 30

La somme employée en 1858 a été appliquée, en très-grande partie, au matériel des transports. En effet, en voici la répartition :

Route proprement dite	fr.	203,364 37
Stations et dépendances		602,324 37
Dépenses générales		10 »
Matériel des transports		2,327,223 98
	Fr.	3,133,122 92

Pour la route, la seule dépense qui mérite d'être signalée concerne les ouvrages d'art de la section qui s'étend de la Meuse à la frontière de Prusse.

En ce qui regarde les stations, celles où les travaux les plus importants ont eu lieu, sont celles de Mons, Courtrai, Anvers, Charleroi, Namur et le bureau central de la rue Duquesnoy, à Bruxelles.

On trouvera dans le chap. IV des renseignements détaillés sur la nature et l'importance des améliorations apportées au matériel des transports, tant locomotives que voitures de toute espèce.

En divisant le total de la dépense constatée au 31 décembre 1858, par le nombre de kilomètres qui représente le développement des voies construites, on arrive à ce résultat que chaque kilomètre de chemin de fer a coûté, savoir :

Pour établissement de la route	fr.	228,642 67
Pour bâtiments des stations, etc.		33,227 29
Pour dépenses générales		9,162 33
	fr.	271,032 29
Pour le matériel des transports		63,593 57
Ensemble.	fr.	334,627 86

On a fait observer, avec raison, dans le compte rendu de 1857, que la dépense moyenne de matériel ne devrait pas être établie par kilomètre de voie *construit* aux frais du Trésor public, mais à raison de l'étendue du railway *exploité* par le

Gouvernement. On peut, jusqu'à certain point, en dire autant des dépenses générales relatives à l'établissement du chemin de fer. — Mais la répartition des frais de matériel et des dépenses générales sur la base plus rationnelle de la longueur exploitée, n'est plus praticable depuis la reprise du chemin de fer de Mons à Manage. En effet, il est vrai que cette exploitation spéciale a apporté ses machines et ses wagons; mais toutes les dépenses de renouvellement que ce matériel exige sont confondues avec celles que réclame l'ancien matériel de l'État. La subdivision est donc devenue impossible.

Cependant, il n'est pas moins utile de constater que le coût kilométrique du chemin de fer serait sensiblement diminué si l'on pouvait en déterminer la moyenne sur des bases autres que celles qui ont dû forcément être adoptées.

Par contre, la valeur intrinsèque du railway ressortirait à un chiffre supérieur au montant des dépenses relevées plus haut (fr. 189,776,363-50), si l'on avait égard à deux circonstances qu'il convient de ne pas perdre de vue.

On veut parler, en premier lieu, des sommes payées, à titre d'intervention, par plusieurs localités du pays, pour la construction de voies que ces localités avaient intérêt à voir s'établir. Bruxelles, Gand, Louvain et d'autres villes ont voté des subsides qui ont été employés à la création du chemin de fer de l'État, et qui sont venus accroître la valeur de ce chemin.

En second lieu, l'on devrait tenir compte des dépenses d'amélioration qui sont prélevées sur le budget du Département des Travaux Publics, à la décharge des crédits alloués pour la construction. Ce point a déjà été signalé; mais il a une importance⁽¹⁾ telle que l'on ne peut se dispenser de le signaler de nouveau. — Ces dépenses d'amélioration donnent évidemment une plus-value considérable au railway, et il est indispensable d'en tenir note, non-seulement au point de vue du coût de construction, mais aussi au point de vue de la hauteur des dépenses annuelles d'exploitation. De la manière dont on procède, « c'est absolument » comme si un propriétaire élevait sa maison d'un étage, et comptait la dépense » pour entretien de son immeuble pendant l'année⁽²⁾. »

Le coût moyen d'établissement d'un kilomètre de route est calculé plus haut, à fr. 534,627-86, mais le coût réel varie considérablement d'une section à l'autre, suivant la nature du terrain traversé et suivant l'importance des bâtiments des stations.

Ainsi, quant à la *route proprement dite* (emprises, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, billes, rails, plantations, etc.), le chiffre de la dépense est de fr. 119,519-79 pour la section de Gand à Courtrai; il s'élève à fr. 593,122-17 pour la section de la Meuse à la frontière de Prusse. Il monte même à fr. 1,588,145-72 pour la partie de chemin de fer qui s'étend depuis Ans jusqu'à la Meuse, en y comprenant les bâtiments et les machines des plans inclinés (qui ont coûté fr. 1,561,677-35), ainsi que le pont du Val-Benoît (qui a coûté fr. 1,431,616-86).

On comprendra l'importance réellement exceptionnelle des travaux de la ligne

(1) On verra plus loin (p. 59) que, pour 1853, la dépense est évaluée à 409,443 fr.

(2) *Indépendance belge*, n° du 1^{er} septembre 1853.

de la Vesdre, par le montant de la dépense qu'ils ont occasionnée et qui ne s'élevait, au 31 décembre 1858, pas à moins de fr. 23,554,955-56.

En ce qui concerne les bâtiments des stations et leurs dépendances, la moyenne de dépense constatée pour la ligne du Nord est, à peu près, neuf fois aussi considérable que celle des trois autres lignes, parce que la branche qui s'étend vers le Nord comprend trois stations d'une importance extraordinaire : celles de Bruxelles (Nord), de Malines et d'Anvers.

La moyenne, par kilomètre, des dépenses générales (personnel de la construction, frais d'étude et d'enquêtes, instruments, etc.), ne dépasse pas fr. 9,162-33. — Il est à présumer que cette moyenne serait beaucoup plus élevée si le chemin de fer avait été construit par une société : en effet, cette société aurait été tenue de servir à ses actionnaires, même pendant la durée des travaux de construction, des intérêts qui seraient venus augmenter le capital de premier établissement ; ce résultat eût été inévitable si les fonds avaient été faits par des émissions d'obligations.

A la vérité, le Gouvernement a également payé des intérêts avant la mise en exploitation du réseau ; mais ces intérêts ont été avancés par le Trésor public et compris dans les dépenses annuelles du railway.

De même, les études préalables à la construction du chemin de fer, ainsi que la direction des travaux, ont été, dans les premiers temps, confiées au corps des ponts et chaussées dont les émoluments étaient prélevés sur les allocations budgétaires spécialement destinées au personnel de ce corps. — Si l'on avait, dès l'origine, créé des ingénieurs pour le service exclusif du railway, leurs traitements eussent dû être imputés sur les capitaux de premier établissement, et la moyenne des dépenses générales, renseignée ci-dessus à fr. 9,162-33, aurait atteint un chiffre plus considérable.

Pour ce qui regarde la somme employée à l'achat du « matériel des transports, » on doit faire remarquer que les fr. 36,060,218-35 portés de ce chef ne représentent pas exactement la valeur du matériel mis en œuvre, puisqu'ils comprennent, entre autres, tous les objets approvisionnés et restant disponibles, à l'Arsenal, au magasin central, dans les dépôts ou les ateliers de réparations, etc.

Il serait non-seulement intéressant mais très-utile de connaître la superficie du railway, dans chacune de ses parties et dans son ensemble, ainsi que le rayon des courbes, les pentes et les rampes de la voie, le nombre, le mode de construction et les dimensions des ouvrages d'art (tunnels, viaducs, ponts, pontceaux, etc.), les signaux, les passages à niveau, les clôtures, la nature et l'importance des plantations existant le long de la route, etc., etc.

Une partie de ces indications a déjà été fournie dans le compte rendu de 1844 ; mais le travail produit à cette époque n'ayant pas été poursuivi, il est impossible de donner la situation actuelle des choses. — Toutefois, l'administration fera ce qui dépendra d'elle pour combler cette lacune.

Le détail des frais d'établissement de toutes les sections se trouve dans le tableau n° III ci-après. La comparaison des chiffres qui y figurent avec ceux que renferme le tableau analogue joint au compte rendu de 1857, permettra de déterminer le montant exact des dépenses faites en 1858 pour chaque partie de route prise

séparément, ou pour chaque station ou pour les différents engins qui constituent le matériel des transports.

CHAPITRE II.

SITUATION FINANCIÈRE.

« Au premier abord, rien ne paraît plus simple que d'additionner toutes les » dépenses faites pour la construction d'un chemin de fer et de présenter ensuite » le résultat de cette addition, comme étant le coût de la construction ; puis » d'établir un compte d'exploitation au débit duquel on inscrira toutes les » dépenses et au crédit toutes les recettes, le solde de ce dernier compte étant le » produit de l'entreprise. Cependant, il n'en est pas ainsi, alors même que les » dépenses sont ordonnées par le Gouvernement, sévèrement contrôlées par la » Cour des comptes, et, par conséquent, rendues officielles (1). »

Cette observation est tout à fait exacte ; elle trouve, d'ailleurs, sa complète justification dans cette circonstance, que c'est seulement en 1857 que la situation financière du chemin de fer de l'État belge a pu être assise sur des bases dont l'exactitude fût sérieusement à l'abri de toute contestation.

Mais il ne suffit point d'avoir trouvé un bon point de départ ; il faut poursuivre le travail chaque année, en restant dans les errements admis en 1857, de commun accord entre la Cour des comptes, le Département des Finances et le Ministère des Travaux Publics.

Les dépenses de construction imputées sur les crédits spéciaux votés pour l'établissement et l'achèvement du railway national sont fixées avec facilité : leur montant résulte des décomptes dressés en exécution de l'art. 31 de la loi du 15 mai 1846 et de l'art. 207 de l'arrêté royal du 15 novembre 1849, sur la comptabilité de l'État. — Il suffit de faire la répartition de ces dépenses, d'un côté, selon leur nature respective, et d'un autre côté, selon les lignes ou sections de lignes auxquelles elles s'appliquent.

Pour 1858, il y avait un travail nouveau et spécial à faire, afin de déterminer la valeur du chemin de fer de Mons à Manage, capitalisée d'après la rente que le Trésor public paye comme prix d'acquisition de ce chemin. — On sait que la compagnie qui a construit ce railway l'a vendu moyennant une annuité de 672,330 francs, payable à partir du 1^{er} janvier 1857 jusqu'à l'expiration de la concession, soit jusqu'au 12 février 1941. — On sait, de plus, que cette annuité, se solde par moitié, tous les six mois.

Avec ces données, on trouve que la valeur, en comptant les intérêts au taux

(1) *Moniteur des intérêts matériels*, n° 5, du 17 janvier 1858.

de 5 p. %, est de fr. 13,233,503-51, ainsi qu'il est indiqué au tableau d'amortissement annexé au présent rapport sous le n° IV.

A ce propos, il n'est peut-être pas inutile de faire remarquer que la compagnie avait appliqué une somme de fr. 14,474,767-93 (1) à l'établissement dudit chemin de fer et au paiement des intérêts acquis aux porteurs d'actions pendant la durée de la construction.

Quant aux dépenses d'exploitation du chemin de fer de l'État, elles sont nécessairement l'équivalent des imputations faites sur le budget annuel du Département des Travaux Publics dans l'intérêt du chemin de fer. Toutefois, pour rester dans les termes d'une rigoureuse exactitude, le chiffre de ces imputations devrait être diminué de ce qui s'y trouve compris à titre de frais d'amélioration, selon ce qui est expliqué dans les « *Observations préliminaires* » (voir ci-dessus, p. 7 et suiv.).

Mais ce qu'il est le plus difficile de connaître et d'établir avec certitude, ce sont les dépenses de toute nature afférentes aux emprunts contractés pour la création du chemin de fer, et aux émissions de bons du Trésor que ce service exige.

Voici comment on procède :

En général, les crédits alloués pour la construction du chemin de fer sont, aux termes des lois qui les accordent, couverts par la dette flottante. — Si l'on tenait compte de la réalité des faits en regardant l'État et le chemin de fer comme n'étant qu'un, les intérêts des dépenses ordonnancées sur ces crédits ne seraient inscrits au débit du railway que quand le paiement de ces dépenses nécessiterait une émission de bons du Trésor; l'on ne porterait rien, du chef des intérêts, lorsque la situation de l'encaisse permettrait de solder les sommes imputées, sans recourir à l'augmentation de la dette flottante.

Cette manière de procéder se justifierait d'autant mieux que le chemin de fer est débité du montant intégral des intérêts afférents à sa part dans les emprunts, à partir de la négociation, bien que les fonds ne soient réellement mis à sa disposition qu'au fur et à mesure de ses besoins (2).

Mais, dans la pratique, l'on suit une autre marche : l'État est considéré comme un banquier, et les intérêts à 4 p. % sont mis à la charge du chemin de fer, à partir du jour où l'ordonnancement des dépenses de celui-ci a lieu dans les bureaux de l'administration du Trésor public. Ces intérêts courent jusqu'au moment où, un nouvel emprunt venant à être contracté, la part du railway dans la dette flottante peut prendre place dans la dette consolidée.

En Sardaigne, on n'établit pas de la même façon les comptes des chemins de fer construits par l'État. A la vérité, on y a égard aux intérêts des capitaux engagés dans ces chemins de fer, parce que ceux-ci doivent, sous ce rapport, être assimilés aux entreprises industrielles (3). Mais pour dresser le compte général

(1) Documents parlementaires. (Session de 1857-1858, n° 143, p. 24.)

(2) Rapport aux Chambres législatives du 50 septembre 1857, p. 11.

(3) « Devono essere assimilate alle imprese industriali, il cui importo si accresce degli interessi » del capitale pendente i lavori. » (*Strade ferrate dello Stato. — Rendiconto dell' esercizio 1857. Torino, 1859, p. 4.*)

on prend globalement les dépenses faites dans les différents exercices, et l'on y ajoute les intérêts à 4 p. % depuis l'année où les dépenses ont eu lieu jusqu'à l'époque où l'on est arrivé (*).

On conçoit que, comparativement à ce qui se fait pour le chemin de fer de l'État belge, en ce qui regarde l'intérêt de la dette flottante, les lignes sardes ont une position plus avantageuse. La différence apparaîtra bien plus sensible encore si l'on suit l'administration belge dans la manière dont elle opère relativement à la part de son chemin de fer dans la dette publique consolidée.

Lorsqu'un nouvel emprunt est négocié, il a parfois pour premier objet de réduire la dette flottante : la nature des deux espèces de dettes le commande dans l'intérêt même du crédit du Gouvernement. Ainsi la partie de dette flottante qui a servi à la construction ou à l'achèvement du chemin de fer est rattachée à l'emprunt ; cela occasionne d'abord une perte nominale, la négociation se faisant presque toujours au-dessous du pair, et, de plus, cela augmente le taux des intérêts à solder qui devient alors supérieur à 4 p. %.

A partir de la négociation, on établit une proportion entre la part du chemin de fer dans l'emprunt et la part des autres services publics. Si la première part est de 20 p. %, par exemple, le railway national entre pour 20 p. % dans toutes les opérations se rattachant à l'emprunt ; il prend 20 p. % des capitaux d'amortissement, des capitaux rachetés, des intérêts soldés, des frais d'amortissement, des commissions de banque, etc., etc.

En comparant le chiffre des capitaux employés au rachat des titres, avec la somme effectivement produite par l'émission des mêmes titres, on constate quel est le résultat définitif de l'amortissement.

Bien que l'on ait déjà appelé l'attention sur ce point, dans des publications officielles antérieures, on ne peut se dispenser de faire remarquer de nouveau que la loi du 1^{er} mai 1834 a consacré une disposition exceptionnelle en imposant au chemin de fer l'obligation d'amortir la dette à laquelle il a donné naissance.

Que les Sociétés particulières de chemins de fer concédés soient tenues d'amortir, cela se conçoit ; il ne peut même en être autrement, puisque ces Sociétés seront dépouillées de toute espèce de droit sur leur railway à l'expiration de la concession ; elles doivent donc racheter tous leurs titres au moyen des produits de l'exploitation.

Mais la position du chemin de fer de l'État est bien différente : ce dernier chemin de fer restera, à perpétuité, la propriété de la nation. Pourquoi donc se rembourserait-il lui-même ?

Sans doute, le Gouvernement doit éteindre ses dettes, et il ne peut le faire que pour autant que ses revenus y suffisent. Mais on doit observer qu'il a été pris une disposition spéciale et impérative pour exiger du chemin de fer ce que l'on n'exige d'aucun autre service public.

(*) « Si presero le spese fatte nei varii esercizi, che furono accresciute degli interessi al » 4 p. % dall' anno in cui furono fatte, sino alla fine del 1857. » (*Strade ferrate dello Stato.* — Ouvrage cité, p. 4.)

Les canaux et les routes ne sont pas tenus de faire face à l'amortissement des capitaux qui y sont engagés, contrairement à ce qui se pratique dans les entreprises industrielles, DONT LE COUT DOIT ÊTRE AMORTI (*).

Quoi qu'il en soit, dans les tableaux qui suivent, on s'est conformé aux prescriptions de la loi; et les résultats des opérations de l'amortissement y sont consignés comme d'ordinaire.

I

Combien la construction du chemin de fer a-t-elle coûté?

Il a déjà été répondu à cette première question, dans le paragraphe 4 du chapitre I^{er} (p. 21 et suivantes), où l'on a vu que les dépenses faites pour l'établissement du chemin de fer de l'État belge s'élevaient, au 31 décembre 1858, à la somme de fr. 189,776,365 30
non compris la valeur de la section de Mons à Manage,
laquelle équivaut à fr. 13,235,505 51

Les lignes du Gouvernement représentaient donc, au
1^{er} janvier 1859, un capital de fr. 203,011,870 81
abstraction faite des dépenses d'amélioration et de parachèvement prélevées sur
les allocations des budgets annuels de l'exploitation.

II

Quels sont les résultats des recettes et des dépenses?

Le compte rendu de l'année 1857 renseignait à fr. 16,312,162 11
le déficit des opérations du chemin de fer, à la date du 1^{er} janvier 1858.

Mais pour arriver à ce chiffre, l'on avait compté que les dépenses de 1857, qui n'étaient pas encore arrêtées d'une manière définitive, s'élèveraient approximativement à une somme qui s'est trouvée, en réalité, de fr. 358,896 84
au-dessous du montant des dépenses constatées à la clôture de l'exercice. — Ce qui fait monter le déficit prémentionné à fr. 16,671,058 95

Par contre, les prévisions admises en ce qui touche les dépenses de 1855 et de 1856 rattachées au budget de 1857 se sont trouvées au-dessus des dépenses réelles, savoir :

Celles de 1855, de fr.	1 96
Celles de 1856, de fr.	16,964 06
Soit donc à retrancher. fr.	16,966 02
de sorte qu'il reste fr.	16,654,092 93

(*) « Nel costo delle opere pubbliche costrutto dallo Stato generalmente non si tiene alcun conto degli interessi pendente i lavori, contrariamente a quanto praticasi negli stabilimenti industriali, il cui costo deve essere ammortito. » (*Strade ferrate dello Stato. — Ouvrage cité, p. 4.*)

D'autre part fr. 16,654,092 93

Les dépenses de 1858 se présentent ainsi qu'il suit :

Intérêts de bons du Trésor fr.	531,020 07	
Intérêts des emprunts et de la dette de Mons à Manage	6,538,870 69	
Capitaux d'amortissement	2,324,475 16	
Frais d'amortissement	13,034 14	
Frais divers relatifs aux emprunts	16,642 63	
Frais d'exploitation (<i>Évaluation.</i>)	14,698,463 68	
Ensemble fr.	24,122,506 39	
Total fr.	40,776,599 32	

Les recettes de 1858 comportent :

Recettes de l'exploitation (part de l'État) fr.	25,594,919 93	
Produits indirects	145,938 63	
Valeur effective des capitaux amortis	2,220,447 07	
		27,961,305 63

Le déficit au 31 décembre 1858 était, par conséquent, descendu à fr. 12,815,293 67

Il va de soi que ces calculs se modifieront nécessairement parce que les dépenses *définitives* de 1858 différeront évidemment de l'évaluation portée ci-dessus, et parce qu'il reste encore des créances arriérées à liquider pour des exercices antérieurs à 1858.

Il est à remarquer aussi que le compte de la ligne de Mons à Manage pour le temps pendant lequel la Compagnie a exploité en lieu et place du Gouvernement, n'est pas apuré. Dans le compte rendu de 1859 on comprendra le résultat de cette exploitation, ainsi que le décompte des sommes payées à la Société du chef d'intérêts et d'amortissement. Les chiffres qui précèdent ne s'appliquent, en ce qui touche la susdite ligne, qu'à la période du 1^{er} août au 31 décembre 1858.

Sous ces réserves, on voit que le déficit du chemin de fer s'est réduit, en 1858, d'une somme de fr. 3,838,799-26.

En tenant compte de la rectification, mentionnée ci-dessus, des dépenses de l'exploitation de 1857, on trouve que le bénéfice de 1858 dépasse le bénéfice de l'année immédiatement précédente d'une somme de fr. 784,275-05, savoir :

Augmentation des produits du transport (1) fr.	1,596,383 32	
— — — — — indirects	35,942 05	
Diminution des capitaux d'amortissement	16,826 53	
		1,649,151 90
Augmentation des dépenses d'exploitation, fr.	477,605 26	
— des intérêts	343,902 93	
A reporter fr.	821,508 19	1,649,151 90

(1) Part de l'État seulement.

Report . . . fr.	821,508 19	1,649,151 90
Diminution des capitaux amortis	42,392 28	
Augmentation des frais divers concernant les emprunts	113 54	
Augmentation des frais d'amortissement	862 84	
		<u>864,876 85</u>
Différence. fr.		<u>784,273 05</u>

Des explications seront fournies dans la suite du présent travail sur les différences constatées en ce qui touche les produits et les dépenses de l'exploitation proprement dite.

L'augmentation des intérêts est due à trois causes : 1° les frais de construction imputés en 1857 sur les crédits à couvrir par la dette flottante n'avaient pesé sur l'exercice 1857 que pour une partie de leurs intérêts annuels à 4 p. % ; tandis que, en 1858, il a dû être tenu compte des intérêts d'une année entière ; 2° les frais de construction soldés en bons du Trésor pendant l'année 1858, ont fait naître des intérêts à 4 p. %, depuis le jour de l'ordonnement de la dépense jusqu'au 1^{er} janvier 1859 ; 3° il a dû être tenu compte des intérêts payés à la Société qui a construit le chemin de fer de Mons à Manage.

Enfin la différence constatée quant au résultat des opérations de l'amortissement provient, d'une part, de ce que les rachats ont été moins importants en 1858 qu'en 1857, et, d'autre part, de ce que le taux auquel les rachats de la première de ces années ont eu lieu a été plus élevé que le cours moyen des rachats de 1857.

III

Quel est le compte général de l'actif et du passif du chemin de fer, la construction, l'exploitation et le service des emprunts réunis ?

Le déficit du chemin de fer, tel qu'il résulte des dépenses déjà payées, est établi au paragraphe qui précède ; il s'élève à la somme de fr. 12,815,293-67. Pour connaître la situation générale, il suffit d'ajouter à cette somme le montant des dépenses liquides, mais non encore soldées. Or, ces dernières dépenses consistent dans les intérêts échus au 31 décembre 1858 sur les semestres au 1^{er} février et au 1^{er} mai 1859, des parties non amorties des emprunts de 1838 et de 1852 et de la dette de 1853 ; lesquels intérêts s'élèvent à fr. 1,120,016-40.

Le compte général de l'actif et du passif, ou, en d'autres termes, le bilan du chemin de fer à la date du 31 décembre 1858, balance donc par un solde débiteur de fr. 13,935,310-07.

Le rapport spécial du 30 septembre 1857 accusait une balance de fr. 22,441,178-85, comme formant la situation au 31 décembre 1855. Il en résulte que dans le courant des trois dernières années, l'amélioration a été de fr. 8,505,868-78.

Depuis l'origine du chemin de fer, il ne s'est pas encore présenté une année dont les comptes se soient soldés par un bénéfice aussi considérable que celui de 1858.

IV

Quelles dépenses le pays s'est-il imposées dans l'intérêt du railway national?

Les avances du Trésor public, y compris les capitaux d'amortissement, s'élevaient, au 1^{er} janvier 1859, à la somme de fr. 52,706,492-10.

Ceci constitue ce que l'on peut appeler le compte *de caisse*. Les emprunts ont été négociés par le Gouvernement et sous l'égide du crédit de l'État ; mais, en réalité, leur émission n'a pas fait sortir les fonds des coffres du Trésor public : le capital a été formé par les porteurs d'inscriptions qui peuvent être considérés comme de véritables prêteurs.

Le Trésor public a perçu toutes les recettes directes et indirectes du chemin de fer. Il a payé les dépenses de ce service. — Les recettes étant restées au-dessous des dépenses, pendant les 17 premières années de l'exploitation, le Trésor s'est trouvé à découvert du montant de la différence ; il lui revient encore, en remboursement de ses avances, une somme de fr. 52,706,492-10.

Mais ce chiffre comprend fr. 40,848,638-03 du chef des paiements faits pour l'amortissement (fr. 40,609,872-29) et pour frais d'amortissement (fr. 238,765-74). Si l'on faisait abstraction de cette double dépense, qui n'est en définitive qu'une fraction du prix d'achat d'un immeuble appartenant à l'État, les avances descendraient à fr. 11,857,854-07.

Cette dernière somme est elle-même compensée, et au-delà, par la plus value donnée à la propriété ensuite des améliorations dont le coût a été supporté par le budget de l'exploitation, ainsi qu'on l'a déjà expliqué ci-dessus.

Au 31 décembre 1858, l'amortissement n'avait encore laissé qu'une perte de fr. 239,535-40 ; cette perte se réduirait même à fr. 769-66, si l'on n'avait pas égard aux frais résultant des opérations nécessitées par le rachat des titres.

Les divers renseignements qui précèdent sont groupés dans les tableaux suivants, dressés d'après les usages du commerce et de l'industrie :

TABLEAU N° 1.

Situation générale au 31 décembre 1858.

ACTIF.

PASSIF.

		DEPENSES	DEPENSES	TOTAL	RESTE A AMORTIR :		
		au 31 décembre 1857.	faites en 1858.	DES DEPENSES au 31 décembre 1858.	Valeurs nominales.	Valeurs effectives, au taux de l'émission.	
CONSTRUCTION	Route proprement dite.	129,473,123 67	203,364 57	129,676,488 24	Emprunt de 1836 (4 p. %/a) . . .	13,672,857 22	14,478,248 65
	Stations et dépendances.	18,241,873 50	602,524 37	18,844,397 87	— de 1839 (3 p. %/a) . . .	25,618 786 25	16,025,080 83
	Frais généraux	5,105,250 84	10 »	5,105,260 84	— de 1857 (4 ½ p. %/a) . . .	1,395,292 78	1,402,269 50
	Matériel des transports.	33,732,994 37	2,327,223 98	36,060,218 35	Dettes de 1853 (4 ½ p. %/a) . . .	105,242,249 56	101,791,602 71
	Totaux	186,643,242 38	3,133,122 92	189,776,365 30	Ensemble	148,129,185 79	135,097,201 89
LIGNE DE MONS A MANAGE	Valeur équivalente au prix d'achat			13,285,505 51	Bons du Trésor (4 p. %/a)	15,075,000 »	15,075,000 »
VALEURS DIVERSES	Valeurs en caisse chez le directeur de la Régie, et restant disponible sur ses crédits			14,183 29	Ressources ordinaires	628,068 60	628,068 60
	Reste disponible sur les crédits législatifs			896,184 38	Totaux	163,832,254 39	150,800,270 49
BALANCE	Intérêts échus, mais non exigibles. (Voir ci-contre, au passif.)		1,120,016 40		LIGNE DE MONS A MANAGE.	Reste à amortir. (Sauf décompte pour la période du 1 ^{er} janvier 1857 au 31 juillet 1858.)	13,230,769 56
	Excédent des dépenses annuelles. (Voir tableau n° 3.)		12,815,293 67	13,935,310 07	PORTEURS D'INSCRIPTIONS DES EMPRUNTS.	Intérêts échus au 31 décembre 1858, mais non exigibles, sur les semestres au 1 ^{er} février et au 1 ^{er} mai 1859, des parties non amorties des emprunts de 1838 et de 1857 et de la dette de 1853.	1,120,016 40
				217,857,548 55	ÉTAT BELGE	Avances faites pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'art. 5 de la loi du 1 ^{er} mai 1834 (Voir tableau n° 2).	52,706,492 10
							217,857,548 55

(13)

[N° 8.]

TABLEAU N° 2.

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

Recettes de l'exploitation en 1888 (part de l'Etat).....	28,894,919 93	Solde au 31 décembre 1887.....	55,082,015 47
Produits indirects recouverts en 1888.....	148,938 63	Rectification des dépenses de 1887.	538,896 84
Solde au 31 décembre 1888.....	52,706,492 10		54,541,810 31
		A retrancher des dépenses rensei- gnées pour 1888... 1 96	16,966 02
		Id. pour 1886... 16,964 06	
			54,524,844 29
		Dépenses d'exploitation de 1888 (Evaluation).....	14,698,465 68
		Intérêts de bons du Trésor.....	551,020 07
		Intérêts des emprunts et de la dette de Mons à Manage.....	6,538,870 69
		Capitaux d'amortissement des em- prunts et de la dette de Mons à Manage.....	2,524,475 16
		Frais d'amortissement.....	15,034 14
		Frais divers relatifs aux emprunts.	16,642 65
	78,447,550 68		78,447,550 68

TABLEAU N° 3.

*Compte des recettes et des dépenses de 1888.***DOIT.****AVOIR.**

Solde au 31 décembre 1887.....	16,512,162 11	Recettes de l'exploitation (part de l'Etat).....	28,894,919 93
Rectification des dépenses de 1887	538,896 84	Produits indirects recouverts en 1888.....	148,938 63
	16,671,038 93	Valeur effective des capitaux amor- tis en 1888, calculée d'après le produit réel de l'émission, y compris la part amortie pendant les cinq derniers mois de 1888 de la dette de Mons à Manage..	2,220,447 07
A retrancher des dépenses rensei- gnées pour 1888... 1 96	16,966 02	Solde au 31 décembre 1888.....	12,815,293 67
Id. pour 1886... 16,964 06	16,654,092 95		
Dépenses d'exploitation de 1888. (Evaluation).....	14,698,465 68		
Intérêts de bons du Trésor.....	551,020 07		
Intérêts des emprunts et de la dette de Mons à Manage pour les cinq derniers mois de 1888.	6,538,870 69		
Capitaux d'amortissement des em- prunts et de la dette de Mons à Manage pour les cinq derniers mois de 1888.....	2,524,475 16		
Frais d'amortissement.....	15,034 14		
Frais divers relatifs aux emprunts.	16,642 65		
	40,776,599 52		40,776,599 52

Ces tableaux font voir que les recettes *brutes* de l'exploitation, pour ce qui regarde la part de l'État seulement, ont atteint en 1858 la somme de fr. 25,594,919 93

et que les produits indirects recouvrés dans le courant de la même année s'élèvent à 145,938 65

Ensemble fr. 25,740,858 58

Les dépenses d'exploitation ont absorbé une somme de . fr. 14,698,463 68

La recette *nette* est donc de fr. 11,042,394 90

Elle a été employée, savoir :

64.02 p. % au paiement des intérêts fr. 7,069,890 76

21.05 p. % à l'amortissement 2,324,475 16

0.12 p. % aux frais d'amortissement 15,034 14

0.15 p. % aux frais divers des emprunts 16,642 65

14.66 p. % à l'extinction de la créance de l'État 1,618,352 19

Total égal fr. 11,042,394 90

Le capital moyen utilisé pendant l'année 1858 a été de fr. 193,724,597-80, savoir :

a. Capital employé au 1^{er} janvier fr. 186,643,242 38

b. Moitié des capitaux dépensés en 1858 1,566,561 46

c. $\frac{5}{12}$ de la valeur du chemin de fer de Mons à Manage (1). 5,514,793 96

fr. 193,724,597 80

Le capital *engagé* dans la construction, en y comprenant la somme non encore dépensée et en ne comptant, comme ci-dessus, que les $\frac{5}{12}$ de la valeur du chemin de Mons à Manage, était, au 31 décembre 1858, de fr. 196,201,526-93.

Enfin, la dette du railway, au 1^{er} janvier 1859, déduction faite des $\frac{7}{12}$ de la valeur de Mons-Manage, s'élevait à 210,136.837 francs.

La recette *nette* de 1858 équivaut respectivement à 5.70, 5.63 et 5.25 p. % de ces trois capitaux, et ces trois pour-centages se répartissent comme suit :

Intérêts	3.649	3.604	3.361
Amortissement	1.200	1.185	1.105
Frais d'amortissement	0.007	0.007	0.006
Frais divers	0.009	0.009	0.008
Versement fait au Trésor	0.835	0.825	0.770
	<u>5.700</u>	<u>5.630</u>	<u>5.250</u>

D'où il résulte que le chemin de fer de l'État belge a payé, en 1858, 4.85 p. % d'intérêts et d'amortissement sur les capitaux utilisés, et qu'il a, en outre, donné un dividende de 0.85 $\frac{1}{2}$ p. %. — Nous sommes, on le voit, bien loin du temps où le railway était représenté comme un gouffre sans fond pour les finances publiques !

(1) Parce que cette ligne n'a été exploitée que pendant cinq mois de l'année.

Toutefois, il importe de remarquer que les dépenses d'exploitation fixées plus haut ne sont pas définitives par rapport aux lois de comptabilité et que, en fût-il autrement, elles ne seraient pas encore d'une exactitude absolue. — En effet, elles répondraient bien aux imputations faites sur le budget, mais elles resteraient en désaccord avec les *consommations* réelles. C'est ce qui est expliqué de la manière la plus lumineuse dans le travail déjà cité, de feu M. Alph. Belpaire, sur les dépenses d'exploitation des chemins de fer; c'est une des raisons pour lesquelles il est si difficile d'établir le *Prix de revient* dont il est parlé aux « *Observations préliminaires* » du présent travail.

Si l'on avait voulu corriger à cet égard ce que les chiffres alignés plus haut renferment nécessairement d'exagéré dans un sens ou dans l'autre, le compte rendu n'aurait pu voir le jour avant la fin de l'année.

On ne s'est pas arrêté à cette idée parce qu'un rapport spécial sera fait sur le *Prix de revient*, ainsi que cela a été annoncé, et parce que l'administration avait hâte d'exposer les résultats de sa gestion pour 1858 et de satisfaire le plus tôt possible à la légitime impatience des Chambres.

D'ailleurs, la base des calculs qui précèdent étant la même que celle qui a été adoptée tous les ans, les comparaisons à faire entre les différents exercices porteront sur des données qui ont la même source et la même valeur. Enfin, précisément parce que la manière de calculer n'est pas modifiée, les chiffres obtenus doivent porter en eux-mêmes la correction que la fixation du prix de revient aurait pour objet d'y introduire; c'est-à-dire, qu'il doit, semble-t-il, s'opérer une compensation, sinon absolue, au moins très-large, entre les exercices qui se succèdent pendant une certaine période de temps.

Les tableaux de la situation financière ne mentionnent pas encore les deux versements de 50,000 francs chacun effectués par la ville de Bruxelles, dans les caisses du Trésor, à titre d'à-comptes sur la part de cette ville (fr. 278,299-24) dans les frais d'établissement de la station des Bogards. — On n'est pas fixé sur la destination que ces fonds doivent recevoir, et, pour ce motif, on s'abstient, jusqu'à décision ultérieure, de les faire figurer soit au débit du Trésor public, soit parmi les sommes qui peuvent encore être consacrées à l'achèvement du chemin de fer. (Voir Compte-rendu de 1857, p. 20).

CHAPITRE III.

EXPLOITATION.

I

Longueur exploitée en 1858. — Personnel. — Stations.

On a vu (p. 13) que l'État belge exploite des lignes de chemin de fer qui ont ensemble un développement de 745 kilomètres 538 mètres. Cette longueur comprend :

1° Les parties du railway qui ont été construites aux frais du Trésor public et dont l'étendue est de	Mètres. 567,024
sauf la section de Landen à Saint-Trond, longue de	10,220
Reste.	<u>556,804</u>
2° Les lignes concédées de :	
Dendre et Waes	74,112
Bruxelles à Gand par Alost	34,171
Tournai à Jurbise	47,506
3° La ligne rachetée de Mons à Manage	32,745
Total égal.	<u>745,338</u>

Toutefois l'exploitation de la ligne de Mons à Manage n'ayant été reprise par l'administration qu'à partir du 1^{er} août, cette section ne doit être comptée qu'à concurrence des $\frac{1}{12}$ de son développement (soit 13 kilom. 644 mètres) dans la longueur moyenne exploitée par l'État pendant l'année 1858; de sorte que cette longueur moyenne ressort à 726 KILOMÈTRES 237 MÈTRES.

Comparativement à la longueur moyenne exploitée en 1857, celle de 1858 accuse une augmentation de 14 kilomètres 746 mètres applicable :

a. A la ligne de Mons à Manage; à concurrence de	Mètres. 13,644
ainsi qu'il vient d'être dit ;	
b. A la section de Contich à Lierre, à concurrence de	515
cette section, ouverte le 1 ^{er} février 1857, n'ayant été comptée que pour les $\frac{11}{12}$ de son étendue dans le calcul de la longueur moyenne exploitée en 1857 ;	
c. A l'embranchement de la station de Gand vers l'entrepôt de cette ville, à concurrence de	587
cet embranchement n'ayant été compris que pour les $\frac{3}{4}$ de son développement dans l'exploitation de 1857.	
Comme ci-dessus	<u>14,746</u>

La répartition des voies construites par l'État, au point de vue de leur situation respective, a été donnée à la p. 12 du présent rapport. En comprenant les lignes de la Dendre, de Bruxelles à Schellebelle et de Tournai à Jurbise parmi celles de l'Ouest, et en rangeant la section de Mons à Manage dans la ligne du Midi, on trouve que la longueur moyenne exploitée pendant l'année 1858, se décompose comme suit :

Nord	53,477 mètres.
Ouest	361,018 —
Est	134,864 —
Midi	176,878 —
Le réseau.	<u>726,237 mètres.</u>

Au 31 décembre 1858, l'exploitation employait 8,358 personnes salariées par le Trésor public, savoir :

962 fonctionnaires ou employés et
7,396 agents payés à la journée.

Cela fait 11.213 individus par kilomètre exploité.

Ce personnel se répartissait ainsi entre les différentes branches de service :

Voies et travaux	3,084	agents.
Traction et arsenal	2,705	—
Transports	2,463	—
Services en général	94	—
Régie	12	—
Total	8,358	agents.

Dans ce nombre, ne sont pas compris les fonctionnaires et employés qui constituent l'administration *centrale* proprement dite, parce qu'il est impossible de dire avec exactitude quels sont ceux de ces fonctionnaires qui doivent être considérés comme appartenant à l'administration des chemins de fer. — En effet, depuis le sommet jusqu'au dernier échelon de la hiérarchie, les attributions du personnel de l'administration centrale sont essentiellement mixtes; elles s'étendent à la fois au service des postes, à celui des télégraphes et à celui des chemins de fer. Comment pourrait-on déterminer le temps que chacun de ces fonctionnaires consacre spécialement au dernier de ces trois services?

Le chemin de fer exploité par l'État belge comprend 148 stations ou haltes :

Nord	11	ou 0.20	par kilomètre de route.
Ouest	60	ou 0.16	—
Est.	28	ou 0.21	—
Midi	49	ou 0.25	—
	148.	0.19	—

Ces chiffres seraient encore sensiblement augmentés si l'on comptait aussi les gares privées des raccordements en pleine voie. Tels qu'ils sont, ils peuvent déjà donner une idée des nombreux arrêts auxquels les trains sont assujettis et des difficultés particulières inhérentes à l'exploitation belge.

II

Recettes et dépenses de 1858.

La part de l'État belge dans les produits des lignes de chemin de fer, dont l'administration est confiée au Gouvernement, a déjà été indiquée; elle s'élève à fr. 25,594,919 93

La Compagnie qui a construit le chemin de fer de Dendre-et-Waes et la ligne de Bruxelles à Gand, par Alost, a reçu, en outre, pour 1858, une somme de 1,131,144 53

Enfin, il a été payé 551,861 75
à la Société du chemin de fer de Tournai à Jurbise, pour sa part de recettes de la même année.

Le produit total de l'exploitation a donc atteint le chiffre de fr. 27,277,926 01

D'autre part. fr.	27,277,926 01
Il a été dit que les dépenses d'exploitation se sont élevées à fr.	14,698,463 68

Ces résultats accusent un excédant de produits ou une recette nette de fr. 12,579,462 33

Mais dans les dépenses d'exploitation renseignées à fr. 14,698,463-68, il figure une somme de 409,443 00 qui représente des frais de premier établissement, de ces frais que les Compagnies particulières couvrent par une augmentation de leur capital ou par la constitution d'une réserve.

La recette nette est donc, en réalité, de fr. 12,988,907 33

Cela fait ressortir les dépenses d'exploitation à 52.38 p. % de la recette brute, la recette nette équivalant à 47.62 p. % du produit global.

Par kilomètre de voie exploité, la recette brute a été de fr. 37,560-63 ; la dépense, de fr. 19,675-42 et la recette nette de fr. 17,885-21.

En 1857, le premier de ces trois chiffres est resté à fr. 35,850-93 ; — l'augmentation est donc de fr. 1,709-70 par kilomètre pour ce qui regarde la recette brute.

Quant à la dépense, elle s'est élevée, en 1857, à fr. 20,410-88 (1) par kilomètre, soit à fr. 735-46 de plus qu'en 1858. — La recette nette de 1857 a été de fr. 15,440-05, ce qui reste de fr. 2,445-16 au-dessous du chiffre de 1858.

Le calcul de la recette et de la dépense rapportées à la locomotive-kilomètre, au convoi-kilomètre et à la voiture-kilomètre, sera donné dans le cours du présent rapport.

On trouvera, dans l'annexe n° V, le détail des dépenses qui composent la somme de 409,445 francs portée ci-dessus comme représentant des frais de premier établissement imputés sur le budget de l'exploitation. On remarquera que ces 409,445 francs s'appliquent, à concurrence de 252,570 francs ou 56.75 p. %, à la plus-value résultant de la substitution de rails du poids de 34 kilogr. au mètre courant, à des rails de plus faible calibre. L'augmentation de poids est de 1,223 tonnes de 1,000 kilogrammes.

Le mouvement des transports et de la recette générale de 1858 est établi dans le relevé suivant, qui indique la proportion de chaque produit relativement à la recette du tarif à laquelle ce produit appartient, ainsi que le rapport de chaque produit relativement à la recette totale.

(1) Dans le compte rendu de 1857, cette dépense est renseignée à fr. 18,662-17 ; la différence qui existe entre cette somme et celle de fr. 20,410-88 accusée ci-dessus, provient de ce que les chiffres de 1857, tels que le compte rendu les fournit, étaient de simples approximations qui, à la clôture de l'exercice, se sont trouvées dépassées de fr. 660,204-47 en comptant comme dépensée une somme de fr. 501,507-63 reportée au budget de 1858, en vertu de l'art. 50 de la loi de comptabilité du 15 mai 1846.

NATURE DES TRANSPORTS.		EXPLOI		
		PART DE L'ÉTAT.		
		Mouvement général (1).	Recette.	
		2		
Voyageurs.	Trains express.....	1 ^{re} classe.....	238,968	1,678,194 24
		2 ^e id.	38,998	228,744 »
	Trains ordinaires.....	1 ^{re} classe.....	593,363	1,560,797 10
		2 ^e id.	1,075,778	1,946,221 97
		3 ^e id.	4,781,802	4,378,175 98
		Transports militaires.....	84,814	147,683 58
		Id. extraordinaires.....	19,047	49,564 91
		Id. d'enfants.....	43,781	58,046 47
TOTAUX du tarif des voyageurs.....		6,640,948	9,822,128 02	
Bagages.....	au minimum.....		102,535	48,059 15
		au poids taxé (quintaux).....	111,547	496,012 18
	TOTAUX du tarif des bagages.....			544,081 33
Petites marchandises. (Tarifs nos 1 et 2.)	Grande vitesse..... (Petits paquets.)	Colis soumis à la taxe uniforme (quintaux) (1).....	2,436	60,684 57
		Colis taxés au minimum (quintaux) (2).....	3,603	52,019 72
		Id. au poids (quintaux).....	15,353	158,572 68
	Service accéléré..... (Articles de messagerie.)	Expéditions taxées au minimum (quintaux) (2).....	54,880	72,411 79
		Id. taxées au poids (quintaux).....	777,920	1,183,237 25
TOTAUX des tarifs nos 1 et 2. (Petites marchandises).....		832,112	1,436,725 99	
Grosses marchandises. (Tarif n° 3.)	Petite vitesse..... (Articles de roulage.)	1 ^{re} classe (tonneaux).....	407,968	5,106,457 53
		2 ^e id. (id.).....	542,541	2,761,368 98
		3 ^e id. (id.).....	2,258,467	5,932,517 82
		5 ^e id. par abonnement (tonneaux).....	1,388	4,697 50
	Frais accessoires.....	Chargement, déchargement, camionnage et bulletins.	»	1,004,562 10
TOTAUX du tarif n° 5. (Grosses marchandises).....		5,190,561	12,820,583 05	
Tarif des finances (par groups de 1,000 francs).....		243,407	142,187 06	
Tarif des équipages (par voiture).....		545	17,899 60	
Chevaux et bestiaux.	Grande vitesse (par expédition).....	1 ^{re} catégorie (par expédition).....	2,758	82,194 58
		2 ^e id. (id.).....	2,433	21,069 60
	Petite vitesse.....	2 ^e id. (id.).....	2,154	26,319 68
		3 ^e id. (id.).....	7,775	147,092 63
TOTAUX du tarif des chevaux et bestiaux.....		18,143	276,676 31	
Produits extraordinaires.....		»	508,667 67	
TOTAUX GÉNÉRAUX DES RECETTES....		»	25,504,919 93	
A ajouter, pour transports gratuits ou à prix réduits. (Pour mémoire.).....		»	1,682,547 55	
TOTAUX.....		»	27,277,267 28	

TATION PAR L'ÉTAT.				TOTALS GÉNÉRAUX DES RECETTES. (Colonnes 3, 5 et 7)	PROPORTION pour cent RELATIVEMENT à la recette		Observations.
PART DE LA SOCIÉTÉ DE DENDRE-ET-WAES.		PART DE LA SOCIÉTÉ DE TOURNAI A JURBISE.			de chaque tarif.	TOTAL.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.				
4	5	6	7	8	9	10	
1,775	5,037 91	1,627	5,904 80	1,684,156 95	16.40	6.17	(*) On a compté le poids moyen 1 kil. par colis. (2) On a compté le poids moyen 4 kil. par colis. (3) On a compté le poids moyen 20 kil. par colis. (4) Cette colonne comprend le mouve- ment général des lignes exploitées par l'État, y compris le chemin de fer de Dendre-et-Waes et celui de Tournai à Jurbise.
1	4 80	805	1,408 75	250,157 25	2.21	0.85	
25,185	55,786 85	22,005	29,156 83	1,423,720 50	15.65	5.22	
90,282	80,997 68	61,638	47,265 40	2,074,485 03	19.84	7.61	
436,568	292,003 50	510,860	126,099 52	4,796,273 80	43.86	17.58	
10,181	7,256 59	6,894	1,939 96	158,839 70	1.50	0.57	
"	"	5,267	1,765 75	51,150 66	0.48	0.15	
5,924	5,729 48	"	"	59,675 93	0.58	0.19	
587,714	424,816 11	407,174	211,518 75	10,458,462 86	100.00	58.54	
6,221	1,717 53	5,035	1,515 21	51,071 69	9.18	0.19	
2,958	5,924 86	5,256	5,587 18	505,520 92	90.82	1.55	
	5,658 89		6,702 50	536,592 61	100.00	2.04	
218	4,515 41	177	1,268 25	66,406 25	4.27	0.24	
546	2,048 09	245	403 42	54,555 25	2.22	0.15	
1,754	4,157 76	1,978	1,849 66	144,560 10	9.27	0.55	
5,751	5,551 05	1,575	902 44	78,865 26	5.07	0.29	
64,882	57,547 56	69,565	22,211 40	1,232,796 28	79.17	4.52	
70,951	75,399 85	73,540	26,695 26	1,537,021 10	100.00	5.71	
53,679	140,181 16	42,609	70,725 79	5,517,542 00	24.19	12.16	
28,719	99,409 89	50,462	66,245 08	2,927,021 95	21.54	10.74	
94,662	515,586 08	172,541	135,665 15	6,421,869 03	46.84	23.55	
"	"	"	"	4,697 50			
"	51,452 66	"	10,507 86	1,046,502 62	7.65	3.84	
157,060	586,409 79	263,412	501,139 86	15,717,135 60	100.00	50.29	
10,411	1,768 75	7,825	309 74	144,463 55	100.00	0.55	
2	49 80	21	225 80	18,173 20	100.00	0.07	
197	5,541 82	547	2,445 70	88,179 90	50.44	0.52	
149	564 54	188	480 56	22,114 50	7.64	0.08	
204	1,175 59	125	402 45	27,807 72	9.65	0.10	
724	5,555 61	253	1,087 80	151,516 06	52.29	0.56	
1,274	8,617 56	911	4,414 51	230,703 18	100.00	1.06	
"	50,245 60	"	657 66	556,568 93	100.00	1.96	
"	1,451,144 55	"	551,861 75	27,277,926 01	"	100.00	
"	"	"	"	1,652,547 58	"	"	
"	1,451,144 55	"	551,861 75	28,960,273 56	"	"	

Ce tableau contient, *pour mémoire*, les transports gratuits ou à prix réduit qui ont été effectués en 1858, pour le compte de diverses administrations publiques et notamment pour les départements de la guerre, de la justice et des finances, ainsi que les remises accordées sur les tarifs à des voyageurs indigents, à des sociétés, à des émigrants, etc.

Évaluées d'après les bases normales des tarifs, les tolérances de taxes accordées pour toutes ces exceptions représentent une recette de fr. 1,682,347-55, ainsi qu'il ressort du tableau ci-après, n° VI.

Dans cette somme, le service de la poste figure pour fr. 495,692-10, soit 29.46 p. %. Il est utile de remarquer, en outre, que ce dernier chiffre s'augmenterait considérablement si l'on avait égard aux dépenses extraordinaires qui pèsent sur le budget de l'exploitation par suite de l'organisation des convois qui desservent particulièrement les relations postales, organisation qui serait presque toujours modifiée, si l'on ne consultait que l'intérêt de l'exploitation proprement dite.

Quant aux modérations de taxes consenties en faveur des militaires, des douaniers ou des détenus, il est surabondant d'observer qu'elles représentent de véritables recettes indirectes pour les budgets de la guerre, des finances et de la justice.

On ajoutera que si les cours de maréchalerie donnés tous les ans à l'École vétérinaire de Cureghem et si les cours d'horticulture donnés à Gendbrugge et à Vilvorde, font quelque bien à l'agriculture, il est juste de reconnaître que le chemin de fer y est pour quelque chose.

Si l'on avait fait entrer les transports gratuits ou à prix réduit dans le calcul de la recette, le produit par kilomètre de voie exploité, tel qu'il est renseigné ci-dessus page 59, se serait accru de fr. 2,316-52 et aurait ainsi atteint la somme de fr. 59,877-15.

Enfin, indépendamment des recettes provenant exclusivement des transports et indépendamment des réductions exceptionnelles de taxes, il convient de mentionner les recettes indirectes dérivant soit de la construction, soit de l'exploitation des chemins de fer, et dont le montant a été recouvré à l'intervention du Département des finances. Ces recettes indirectes se sont élevées, en 1858, à la somme de fr. 145,938-65, savoir :

Droits de magasin au hangar d'Anvers.	fr.	50,327 10
Location de bâtiments		574 84
— de terrains réservés		11,178 19
— de cafés-restaurants		28,145 65
— d'herbages		16,259 05
— de vidanges		919 00
Argent non réclamé		2,089 81
Ventes de terrains		45,188 48
— de mobilier et matériel		2,154 50
— d'objets non réclamés		4,171 50
— d'arbres, plantations, herbages		7,130 55
Ensemble	fr.	145,938 65

Un de ces postes semble exiger quelques explications : on pourrait se demander s'il ne serait pas plus rationnel de porter le produit des *ventes de terrains* en déduction du prix de premier établissement du chemin de fer, que de le faire figurer parmi les recettes indirectes de l'exploitation. — Cela serait plus rationnel, sans doute, attendu que ces ventes ont pour conséquence de diminuer la contenance et la valeur du railway et de ses dépendances. Mais pour opérer la déduction dont il s'agit, il faudrait connaître le prix *d'achat* des terrains rétrocédés ou vendus ; c'est ce prix seulement et non le prix de *vente* qui doit venir en déduction de la valeur vénale du chemin de fer. — La différence entre les deux prix doit seule être renseignée dans les produits annuels si l'aliénation s'est faite avec bénéfice, et dans les dépenses annuelles si la vente a constitué le Trésor en perte.

S'il ne s'agissait que des terrains vendus, on pourrait établir la différence entre le prix d'achat et le prix de l'aliénation ; il suffirait de recourir, pour cela, aux tableaux d'emprise.

Mais, indépendamment de ces terrains, on vient de renseigner les ventes de vieux matériel hors d'usage ; et ici les appréciations sont impossibles. — Au surplus, la marche adoptée a été approuvée par la Cour des comptes dans les correspondances qui ont précédé la publication du rapport du 30 septembre 1857 sur la situation financière du chemin de fer. — Si on la mentionne ici, c'est pour répondre à une critique qui a été faite au sujet du rapport prémentionné, et pour faire voir que c'est à bon escient que le procédé suivi a été préféré à tout autre.

Voici maintenant le relevé des dépenses de l'exploitation en 1858, telles qu'elles sont évaluées à ce jour, c'est-à-dire, en tenant compte, non-seulement des dépenses déjà consommées, mais aussi de celles que l'on peut prévoir en ce moment :

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE		RAPPORT à la DÉPENSE totale.
	PAR ARTICLE du budget.	PAR SERVICE.	
VOIES ET TRAVAUX.			Pour cent.
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	211,345 »		
Salaires des agents payés à la journée.....	1,619,885 98		
Billets, rails, et accessoires, matériel fixe.....	1,664,504 29		
Travaux et fournitures diverses.....	643,000 »		
		4,138,735 27	28.16
TRACTION ET ARSENAL.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	191,799 54		
Salaires des agents payés à la journée.....	2,037,984 56		
Primes d'économie et de régularité.....	70,000 »		
Combustibles et consommations pour la traction des convois.	1,773,639 54		
Entretien, réparation et renouvellement du matériel.....	2,792,400 »		
Redevances aux compagnies pour emploi du matériel....	86,168 »		
		6,074,011 44	47.43
TRANSPORTS.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	978,726 »		
Salaires des agents payés à la journée.....	1,519,030 03		
Frais d'exploitation.....	430,000 »		
Camionnage.....	569,962 »		
Pertes et avaries.....	78,000 »		
		3,193,678 03	21.74
SERVICES EN GÉNÉRAL (1).			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	48,830 »		
Salaires des agents payés à la journée.....	51,960 »		
Matériel et fournitures de bureau.....	199,990 59		
Subside à la caisse de retraite des ouvriers.....	20,000 »		
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	28,049 84		
		348,830 43	2.57
RÉGIE.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	58,065 08		
Frais de bureau et de loyer.....	5,123 41		
		41,190 49	0.28
Total.....		14,698,465 68	100.00

Un paragraphe spécial du présent rapport est consacré à la comparaison des recettes et des dépenses de 1858, d'une part, avec les recettes et les dépenses de 1857, d'autre part ; ce paragraphe est le dixième du chapitre IV.

(1) Non compris le personnel de l'administration centrale. (Voir 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.

On trouvera, dans les annexes, divers tableaux donnant la répartition, par mois de l'année et par station, du mouvement et de la recette des transports en général.

Pour ce qui regarde les *voyageurs*, le mouvement mensuel varie entre 395,974 et 758,111 voyageurs. Le mois le plus faible est le mois de février, le plus fort est le mois de septembre : — en février, la saison empêche les déplacements et le mois est moins long que les autres ; en septembre, les vacances et les fêtes anniversaires de l'Indépendance nationale provoquent les voyages. En partant du mois où les transports des personnes ont été le plus importants, les autres mois de l'année se groupent dans l'ordre suivant, sous le rapport du nombre de voyageurs que chacun d'eux a vu se présenter au chemin de fer : septembre (758,111 voyageurs), août (722,558), octobre (629,409), mai (609,233), juillet (602,836), juin (543,582), avril (537,100), novembre (496,801), décembre (464,362), mars (457,653), janvier (423,329) et février (395,974).

Sous le rapport de la recette provenant du transport des voyageurs, le classement reste le même, sauf seulement en ce qui touche deux mois : juillet, que l'on voit ci-dessus au cinquième rang, prend la quatrième place, tandis que mai descend du quatrième au cinquième échelon. — C'est donc que les parcours de juillet ont été plus *longs* que ceux du mois de mai.

Si l'on envisage le nombre des voyageurs par rapport aux stations *de départ*, l'on constate que les dix stations où le mouvement a été le plus important sont :

Bruxelles (Nord)	672,075	voyageurs embarqués.
Gand	522,001	—
Bruxelles (Midi)	505,200	—
Anvers	297,148	—
Mons	263,362	—
Malines	230,093	—
Liège	202,241	—
Charleroi	185,427	—
Verviers	157,886	—
Louvain	143,788	—
Ou pour les dix stations	<u>2,779,221</u>	voyageurs,

ce qui représente environ 44 p. % du nombre total des voyageurs qui ont parcouru le réseau de l'État belge, dans *l'intérieur*, c'est-à-dire abstraction faite des transports mixtes ou internationaux. — La proportion est encore de 41.85 p. % du nombre des voyageurs, tous services réunis.

Voilà pour le *mouvement*. Quant à la recette, les dix stations où elle a été le plus élevée se présentent dans l'ordre suivant :

Bruxelles (Nord).	fr.	1,619,208	24
Anvers		675,097	67
Bruxelles (Midi)		669,854	02
Gand		634,496	96
Liège		409,775	58
A reporter		<u>4,008,432</u>	47

	Report.	4,008,452 47
Mons		297,728 09
Malines		294,837 82
Ostende		267,035 51
Louvain		247,595 75
Bruges		232,486 95
	Total fr.	<u>5,347,816 59</u>

Ce total correspond à 51.13 p. % de la recette totale du transport des voyageurs.

Toutefois, il importe de noter que ces chiffres ne représentent pas exactement le roulement de fonds de chacune des stations indiquées; ils représentent seulement les sommes perçues à ces stations au profit de l'exploitation belge, sans compter les recettes effectuées pour les sociétés mixtes et étrangères qui sont en relation avec cette exploitation. — Ces dernières recettes, pour ce qui regarde exclusivement le service des voyageurs, se sont élevées, en 1858, à la somme de fr. 2,446,642-36.

On comprendra que le partage de produits si importants doit occasionner un travail considérable; ce travail incombe aux bureaux des stations et aux bureaux du contrôle central des recettes.

A part cette observation et en s'en tenant exclusivement aux chiffres reproduits plus haut, on remarque que les stations de Charleroi et de Verviers, qui l'emportent sur celles d'Ostende et de Bruges quant au nombre de voyageurs embarqués, restent au-dessous de ces deux derniers bureaux en ce qui touche la recette provenant du transport des personnes. — Pour Ostende, le résultat s'explique naturellement par cette double circonstance que la localité se trouve éloignée du centre du pays, d'où partent les voyageurs qui vont aux bains, et qu'Ostende est la tête de la ligne internationale anglo-belge.

Quant à la recette de Bruges, elle est seulement supérieure de 2,000 francs à celle de Charleroi.

Maintenant, si l'on recherche quelles sont les stations où le mouvement des voyageurs est le moindre, on constate que les points de départ les moins fréquentés sont :

L'Olive.	528 voyageurs.
Oostcamp	535 —
Machelen	569 —
Schendelbeke	655 —
La Pinte	1,253 —
Wespelaer.	1,746 —
Jette	1,970 —
Schellebelle	2,366 —
Mariemont.	2,580 —
Rosoux	2,617 —

Toutefois, on ne peut pas conclure de ces chiffres que l'infériorité de quel-

ques-unes des dix stations indiquées soit établie d'une manière permanente et continue. Il faut faire une restriction en faveur des haltes de la ligne de Mons à Manage, qui n'ont été exploitées que pendant cinq mois de l'année. Ce sont : L'Olive et Mariemont. — Il importe également de se rappeler que les haltes de Jette et de Schendelbeke ont été établies seulement dans le courant de 1858. Il en est de même de la halte de La Pinte.

On retrouve sept de ces mêmes haltes parmi celles dont la recette pour voyageurs est la moins importante dans l'exploitation belge. Voici, en effet, comment se groupent les dix stations les moins productives :

L'Olive	fr. 348 78
Schendelbeke	370 62
Machelen	497 35
Oostcamp	498 15
Havannes	856 25
Jette	884 08
La Pinte	1,060 25
Forest	1,358 90
Wespelaer	1,824 29
Obourg	1,851 49

Schellebelle, Rosoux et Mariemont ont disparu, pour faire place à Havannes, Forest et Obourg.

Havannes a ses relations avec Tournai (distance six kilomètres seulement), Forest se porte exclusivement sur Bruxelles (quatre kilomètres) et Obourg appartient à la ligne de Mons à Manage.

Passons aux marchandises. Ici l'on envisagera seulement les *grosses marchandises*, lesquelles rapportent à elles seules 50.29 p. % de la recette totale du chemin de fer. Or, il a été transporté, en 1858, 3,190,361 tonnes de marchandises, à petite vitesse. Le mouvement s'est réparti comme suit :

Décembre	319,498 tonnes.
Novembre	315,615 —
Octobre	306,886 —
Mars	283,257 —
Septembre	277,558 —
Janvier	260,167 —
Août	253,014 —
Juillet	244,863 —
Avril	233,363 —
Mai	232,884 —
Février	232,613 —
Juin	230,643 —

Les six mois de la saison d'hiver l'emportent, et de beaucoup, sur les six mois

d'été ; il n'y a d'exception à cette règle qu'en ce qui concerne le mois de février, qui est d'ailleurs plus court que les autres.

La recette des transports de marchandises (grande et petite vitesse), des finances, des équipages et des animaux, s'est élevée, en 1858, à fr. 15,929,429-91, non compris la part de la Société de Tournai à Jurbise, part dont la répartition n'est pas établie par mois.

Voici comment a eu lieu la perception de ce produit :

En décembre	fr. 1,573,802 09
En octobre	1,531,200 75
En novembre	1,526,606 76
En mars	1,404,203 26
En septembre	1,368,840 75
En juillet	1,337,753 53
En août	1,299,348 85
En avril	1,231,014 37
En mai	1,220,089 21
En juin	1,173,968 77
En janvier	1,164,995 61
En février	1,097,606 16
Total	fr. 15,929,429 91

La recette de chacun des sept premiers mois de l'année (sauf celle du mois de mars) est donc sensiblement inférieure à celle de chacun des cinq derniers mois. C'est là une circonstance dont on ne peut pas tenir compte lorsque l'on fait, successivement dans le cours de la période annuelle, le calcul de ce que l'on appelle le produit par jour-kilomètre; elle confirme, semble-t-il, les observations faites au sujet de ce calcul dans les premières pages du présent travail.

Il est parti, des lignes du Gouvernement belge, pendant l'année 1858, une quantité de 2,554,849 tonnes de grosses marchandises, sans compter 655,512 tonnes versées sur le railway de l'État par les wagons des Sociétés en relation, tant dans l'intérieur qu'à l'extérieur du pays. La ligne du Midi absorbe, à elle seule, 64.19 p. % de ce mouvement; plus de la moitié des transports de cette ligne s'applique à la houille et aux objets pondéreux qui ont fait l'objet de conventions spéciales.

Sur dix des stations les plus importantes sous le rapport des quantités de grosses marchandises embarquées, sept appartiennent à la ligne du Midi, ainsi qu'il résulte des chiffres que voici :

Jemmapes	280,551 tonnes.
Anvers	172,926 —
Châtelineau	167,966 —
Charleroy	155,688 —
Saint-Ghislain	137,833 —
Gosselies	105,395 —
A reporter	1,020,559 —

Report	1,020,359	tonnes.
Liège (2 stations).	88,693	—
Marchienne	71,433	—
Louvain (bassin compris)	66,730	—
Namur (id.)	58,743	—
Ensemble	1,305,962	tonnes ou plus

de 51.14 p. % du mouvement total, ce qui laisse seulement 1,248,887 tonnes ou 48.89 p. % pour les transports partant des 138 autres stations du réseau.

Les bureaux qui ont eu le moins d'inscriptions de grosses marchandises à faire en 1858, sont les dix suivants :

Jette	2	tonnes.
Schendelbeke.	6	—
Havannes	8	—
Schellebelle	10	—
Wichelen.	10	—
Nazareth	23	—
Audeghem	40	—
Vieux-Dieu	68	—
La Pinte	90	—
Bruxelles (Nord).	96	—

Quant à ce dernier bureau, on sait qu'il est pour ainsi dire exclusivement réservé aux voyageurs, la station des marchandises étant spécialement celle de l'Allée-Verte.

Toutefois, à la nomenclature qui précède on doit ajouter les haltes d'Oostcamp, de Machelen et de Wespelaer, où il ne s'est présenté aucun transport de grosses marchandises.

Les 10 stations où les recettes provenant du transport de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, ont été le plus élevées sont les suivantes :

Anvers	fr. 1,925,362	31
Jemmapes	642,945	01
Liège	592,492	84
Charleroy	509,809	34
Bruxelles (Allée-Verte)	485,707	06
Gand	479,687	06
Louvain	427,829	80
Bruxelles (Midi)	387,523	39
Gosselies	384,765	72
Marchienne	381,803	77
Ensemble	fr. 6,217,926	30

ou 39.03 p. % de la recette totale des transports de marchandises, finances, etc.

Les 10 stations où les transports autres que ceux des voyageurs et des bagages ont atteint les recettes les moins élevées, sont :

Machelen	fr. 9.85
Oostcamp	56.69
Schendelbeke	58.85
Havannes	67.29
Wespelaer	127.90
Jette	137.75
Nazareth	184.56
Schellebelle	267.57
La Pinte	553.45
Wichelen	586.56

Il n'y a pas une de ces stations ou haltes qui appartienne à la ligne du Midi.

En résumé, les recettes effectuées dans les stations du chemin de fer de l'État belge se sont élevées, en 1858, à la somme de fr. 21,899,740-60, savoir :

Ligne du Nord	fr. 5,807,564 20
— de l'Ouest	4,553,111 20
— de l'Est	3,656,090 86
— du Midi	7,903,174 54
Total	fr. 21,899,740 60

Il va de soi que les chiffres, pour chaque ligne prise séparément, ne répondent pas au mouvement propre de la ligne : ils représentent seulement le montant des sommes perçues et sont ainsi en relation avec l'importance des transports, *au départ*.

Ils changeraient considérablement, si la recette était divisée entre les différentes sections du réseau, au point de vue du parcours afférent à chaque section.

Le mouvement, envisagé sous ce dernier aspect, ressortira des indications que l'on trouvera dans la partie du présent travail, qui traite de la statistique des transports.

Les tableaux annexés sous les nos VIII et XII, donnent des renseignements détaillés sur le produit global de chaque station : on peut, au moyen de ces renseignements, se rendre compte de l'importance absolue ou de l'importance relative des 148 haltes du chemin de fer.

On pourra ainsi faire, sur l'ensemble des transports ou des recettes, les comparaisons qui sont faites ci-dessus, sur les transports de voyageurs ou sur les transports de marchandises. — Il paraît inutile de continuer ici ces rapprochements.



CHAPITRE IV.

STATISTIQUE.

I

Machines fixes et locomotives.

A la date du 1^{er} janvier 1858, l'exploitation des chemins de fer de l'État belge possédait et tenait en activité 34 machines fixes, ayant ensemble, une force de 497 chevaux-vapeur.

Pendant l'année 1858, il a été monté trois machines nouvelles à l'arsenal de Malines : deux de 20 chevaux chacune et une de 12 chevaux, servant respectivement à activer les tours, la scierie verticale et un outil de l'atelier des bandages de roues. — Une machine à pomper (3 chevaux) qui n'était pas encore montée au 31 décembre 1857, a été mise en mouvement dans le courant de 1858. Enfin, la ligne de Mons à Manage a apporté deux machines fixes : l'une, de 4 chevaux, est établie à l'atelier des réparations à Manage ; la seconde, de 3 chevaux, est adaptée aux pompes de La Louvière.

L'augmentation est donc de 6 machines, ayant une force de 62 chevaux ; ce qui porte à 40 machines, d'une force de 559 chevaux, le nombre des appareils à vapeur existant au chemin de fer de l'État, à la date du 1^{er} janvier 1859.

De ces machines, il s'en trouve 6 à l'arsenal de Malines, ayant ensemble une puissance de 132 chevaux.

La machine qui sert à remorquer les convois sur les plans inclinés d'Ans, a une force de 320 . —

Ensemble. 452 chevaux.

Les 33 autres appareils ne comportent donc qu'un maximum de 107 chevaux-vapeur, ce qui fait ressortir à 5.26 chevaux la force moyenne de chacun d'eux.

Indépendamment de ces moteurs, il existe deux générateurs servant au chauffage des bureaux des stations de Gand et de Bruxelles (Nord).

Quant aux *locomotives*, elles étaient au nombre de 233 au 31 décembre 1857. En 1858, il en est entré 33 en service :

Provenant de la ligne de Mons à Manage.	12
Fourni par l'établissement de Seraing	6
— — de Haine Saint-Pierre	6
— — de Couillet.	4
— — de Saint-Léonard.	3
— — de M. Beathie.	1
Monté à l'arsenal de Malines.	1
Comme ci-dessus.	<u>33</u>

	D'autre part.	53
Mais, par contre, 23 remorqueurs ont été démolis pour cause de vétusté, ci		25
L'augmentation finale est donc de		10

locomotives seulement.

Cela porte à 243 le nombre des locomotives, au 1^{er} janvier 1859, ou 0.326 par kilomètre exploité. Ces machines ont ensemble une force de 23,818 chevaux-vapeur, ce qui correspond à une force moyenne de 98 chevaux par remorqueur. La force moyenne était de 86.7 chevaux au 31 décembre 1857. L'augmentation prouve que la puissance de traction des machines mises hors d'usage était considérablement inférieure à celle des nouvelles machines introduites dans le service.

En ce moment, il y a encore 21 locomotives en construction ou en train d'être montées. Mais, parmi les 243 machines existantes, il en est 49 (20 p. %) qui se trouvent sur le chantier des réparations, le nombre de celles qui sont utilisées n'étant que de 194.

Au commencement de l'année 1858, l'administration disposait de 228 tenders ; ce chiffre atteint actuellement 250, l'augmentation ayant été, en 1858, de 22 tenders, savoir :

Provenant de la ligne de Mons à Manage.	9
Fourni par l'établissement de Seraing.	4
— — de Haine-Saint-Pierre	2
— — de Couillet	5
— — de Saint-Léonard	3
— M. Beathie	1
Total égal	22

En outre, trois tenders sont encore en construction.

Le tableau ci-annexé sous le n° XIII, fournit des renseignements détaillés sur la situation du matériel des locomotives et des tenders, au commencement de chacun des mois de l'année 1858, ainsi que sur les dimensions des cylindres des diverses espèces de remorqueurs et sur les transformations qu'une partie de ces machines a subies en 1858.

Les locomotives ont fourni, en 1858, un parcours de 5,352,228 kilomètres pour le service de l'exploitation. Leur parcours avait été, en 1857, de 5,372,258 kilomètres ; il y a donc eu diminution de 40,010 kilomètres. Toutefois, il ne faut pas en conclure que le mouvement des transports a fléchi, attendu, comme il sera indiqué tantôt, que le parcours des *voitures* a été plus considérable en 1858 qu'en 1857.

Le parcours des machines s'est réparti de la manière suivante :

ESPECES DE TRAINS REMOVED.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.	PROPORTION p. %.	
Trains de voyageurs.	Express	108,040	195,735	50,790	142,550	538,938	10 05
	Ordinaires..	205,180	560,785	871,026	631,899	2,067,490	58 78
	Spéciaux....	4,700	8,502	11,517	5,156	29,655	0 55
Trains de marchandises et mixtes.	Ordinaires..	246,097	554,564	884,555	(1) 888,127	2,583,141	47 88
	Spéciaux....	2,715	57,591	21,028	(2) 64,873	146,007	2 74
Totaux	564,752	1,156,707	1,878,514	1,732,585	5,532,228	100 00	
Proportion p. % .	10 59	21 70	55 22	32 49	100 00		

D'après ces chiffres :

La ligne du Nord a été parcourue . . .	10,560 fois dans toute son étendue.	
— de l'Est	8,577	—
— de l'Ouest	5,203	—
— du Midi	9,794	—
Le réseau entier	7,542	—

Comparé au mouvement de 1857, le parcours des locomotives constaté en 1858 présente les différences relevées ci-après :

		Augmentations.	Diminutions.
Locomotives des trains de voyageurs.	Express . . .	1,758	»
— — —	Ordinaires . .	66,019	»
— — —	Spéciaux. . .	2,029	»
— — — marchandises			
— — — et mixtes.	Ordinaires . .	»	98,125
— — —	Spéciaux. . .	»	11,673
		<u>69,786</u>	<u>109,796</u>
	Diminution. . .		40,010

Ainsi : augmentation du nombre de locomotives-kilomètres pour les transports de voyageurs ; diminution de ce nombre pour les trains de marchandises. Cette diminution provient exclusivement de ce que l'administration s'est appliquée et est parvenue à utiliser plus avantageusement son matériel, ainsi qu'on le verra dans le paragraphe suivant.

Le mouvement a baissé sur toutes les lignes, sauf seulement sur celle du Midi. En effet, il y a, comparativement à 1857 :

(1) Y compris le mouvement du raccordement des boulevards, à Bruxelles (19,947 kilom.).

(2) — — — — — (19,657 kilom.).

	Locom.-Kilom.
Sur la ligne du Nord, diminution de	31,420
— de l'Est, —	11,093
— de l'Ouest, —	22,590
	<u>65,103</u>
Sur l'embranchement des boulevards, diminution de	4,037
	<u>69,140</u>
Sur la ligne du Midi, augmentation de	29,130
	<u>40,010</u>
Comme ci-dessus	40,010

En 1857, la ligne du Midi avait absorbé 30.97 p. % du parcours des locomotives; en 1858 la proportion a atteint 31.75 p. %. Cette proportion a baissé de 11.09 à 10.59 pour la ligne du Nord, de 21.74 à 21.70 pour la ligne de l'Est, de 35.39 à 35.22 pour la ligne de l'Ouest et de 0.81 à 0.74 pour l'embranchement des boulevards de Bruxelles. C'est donc sur la ligne du Nord que la diminution a été le plus sensible; cette diminution porte principalement sur les trains ordinaires de voyageurs et sur les trains spéciaux de marchandises.

L'augmentation pour la ligne du Midi s'est remarquée pour ainsi dire exclusivement sur les trains ordinaires de marchandises. Elle peut être attribuée à la reprise du chemin de fer de Mons à Manage; de sorte que la diminution aurait été tout à fait générale, si le rachat de ce chemin de fer n'avait pas eu lieu. C'est la meilleure preuve que l'on puisse donner des soins que l'administration apporte à l'emploi intelligent de son matériel, puisque, comme on en a déjà fait la remarque, les transports ont pris de l'accroissement.

Les recettes de l'exploitation ont été renseignées (pp. 40 et 41) à fr. 27,277,926-01 et les dépenses (p. 39), à fr. 14,289,018-68.

En divisant chacune de ces sommes par le nombre de locomotives-kilomètres qui vient d'être relevé, on arrive à ce résultat qu'une locomotive-kilomètre a rapporté, en 1858, fr. 5.11567 et a coûté fr. 2.67964, ce qui laisse un bénéfice de fr. 2.43603.

En 1857, le produit de la locomotive-kilomètre avait été seulement de fr. 4.74804; la dépense s'était élevée à fr. 2.70318 (1) et la recette nette était évaluée à fr. 2.04486. Cela donne, pour 1858 :

Une augmentation de recette, de	fr. 0.36765
Une diminution de dépense, de	0.02384
et une différence, en recette nette, de	<u>fr. 0.39117</u>

par locomotive-kilomètre.

II

Matériel des transports (voitures).

Au 31 décembre 1857, l'exploitation du chemin de fer de l'État belge disposait de 6,668 voitures, savoir :

(1) Voir l'observation faite, sous forme de renvoi, à la p. 39.

Pour le service des voyageurs, bagages et articles de messageries . . .	1,091
Pour les services divers. (Bureaux-ambulants, voitures cellulaires, wagons servant au transport du coke de l'administration, etc.) . . .	514
Pour le service des marchandises	5,063
	<u>6,668</u>

Au 31 décembre 1858, ces nombres s'élevaient :

Le premier, à	1,157
Le deuxième, à	515
Le troisième, à	5,751
Total	<u>7,403</u>

Il y a donc une augmentation pour les voitures :

Du service des voyageurs, de	46
Des services divers, de	1
Du service des marchandises, de	688
Ensemble	<u>735</u>

Le matériel de la ligne de Mons à Manage entre pour une très-forte part dans cette augmentation. Pour ce qui concerne les détails, on ne peut que renvoyer au tableau ci-annexé sous le n° XIV.

Ce tableau montre qu'au 1^{er} janvier 1858, 372 voitures soit 5.29 p. % du nombre total, étaient en réparation ; et qu'il était, en outre, commandé 111 voitures neuves, dont 98 pour le service des voyageurs et 13 pour le transport des marchandises. Lorsque ces voitures seront fournies, l'exploitation aura à sa disposition :

Pour le service des voyageurs	1,255	voitures.
Pour les services divers	515	—
Pour le transport des marchandises	5,764	—
Total	<u>7,514</u>	voitures.

Ce nombre représente 10.08 voitures par kilomètre de voie exploité.

La dépense faite pour le matériel des transports, en 1858, est restée de beaucoup inférieure à celle qui a été faite pour le même objet, en 1857. Ainsi, dans le courant de ce dernier exercice, on avait fait des marchés pour une somme de fr. 2,849,994-56 ; tandis qu'en 1858, il a été adjugé ou soldé, en tout, des voitures pour une somme de fr. 621,495-66, savoir :

Sur le budget.	{	10 diligences pour voyageurs fr.	77,840	»	
		20 voitures de 3 ^e classe pour voyageurs	<u>92,900</u>	»	
			Fr.	<u>170,740</u>	»
Sur les crédits spéciaux.	{	1 wagon plat, sur 3 trains tournants fr.	2,620	»	
		Objets pour 55 voitures de 3 ^e classe, à voyageurs	307,993	04	
		Objets pour 50 wagons à charbons, de 10 tonnes	<u>140,142</u>	62	
			Fr.	<u>621,495</u>	66

Les diligences adjudgées en 1857 avaient coûté 8,400 francs pièce ; le prix de 1858 est descendu à 7,784 francs, d'où une diminution de 616 francs par voiture.

Le matériel a effectué, en 1858, un parcours de 80,119,560 kilomètres ; défalcation faite du parcours des freins-traineaux (253,194 kilomètres), il reste, pour les voitures proprement dites, un parcours de 79,866,366 kilomètres, se répartissant ainsi :

ESPECES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.	PROPORTION p. o/o.	
Trains de voyageurs.	Express	872,548	1,573,181	569,736	832,184	3,867,619	4.47
	Ordinaires..	2,082,764	4,043,883	7,031,032	3,592,957	18,750,316	23.48
	Spéciaux ...	64,452	139,037	179,804	72,870	455,885	0.56
Trains de marchandises et mixtes.	Ordinaires..	3,219,014	15,401,033	15,169,435	(¹) 458,298 20,408,784	(¹) 458,298 54,255,506	0.53 67.93
	Spéciaux ...	49,370	766,633	374,634	(¹) 353,358 873,241	(¹) 353,358 2,063,909	0.42 2.59
	Totaux	7,988,187	21,983,501	21,524,539	(¹) 771,633 27,798,716	79,866,366	100.00
Proportion p. o/o .	10.02	27.52	26.70	0.96 54.80	100.00	"	

Ces 79,866,366 voitures-kilomètres comprenaient :

	Matériel à voyageurs.		Matériel à marchandises.		TOTAL.	
		Pour cent.		Pour cent.		Pour cent.
A charge. . .	17,531,175	96.28	47,894,488	77.20	65,425,663	81.53
A vide. . . .	685,068	3.75	14,057,653	22.80	14,740,703	18.45
Ensemble.	18,214,243	100.00	61,952,123	100.00	79,866,366	100.00

Ce qui peut aussi se traduire de la manière suivante :

	A charge.	A vide
Trains de voyageurs express.	3,547,780	19,839
— ordinaires	18,624,477	125,839
— spéciaux	338,881	116,702
Trains de marchandises ordinaires. . . .	41,105,494	13,588,107
— spéciaux	1,509,031	890,216
	<u>65,125,663</u>	<u>14,740,703</u>

(¹) Mouvement de l'embranchement des boulevards, à Bruxelles.

On voit que les parcours à vide occupent encore une place assez large dans le mouvement du matériel. Il en résulte cette double conséquence, que les voitures ne sont pas employées autant qu'elles le seraient si les parcours pouvaient toujours se faire à charge ; et que, la cinquième partie du temps, le matériel roulant et le matériel fixe de la voie se détériorent en pure perte lorsque le parcours a lieu à vide, sans compter que les frais de traction sont alors tout à fait improductifs.

Mais on doit ne pas perdre de vue que les parcours à vide, qui sont inévitables pour toute exploitation quelconque, le sont pour l'exploitation belge dans de plus grandes proportions que sur des lignes dont la configuration serait différente de celle du railway de l'État, ou sur des lignes où la situation réciproque des lieux d'échange ne serait pas la même.

Au surplus, l'administration porte toute son attention sur ce point essentiel de l'exploitation ; elle fait tout ce qui est en son pouvoir, afin d'éviter des retours à vide et d'assurer à son matériel une utilisation constante.

Il a été dit, au paragraphe précédent, que le mouvement des transports avait été plus considérable en 1858 qu'en 1857, bien que le parcours des locomotives eût diminué. Voici, la comparaison des deux années pour ce qui touche au trajet fourni par les voitures.

ESPÈCES DE TRAINS.	MATÉRIEL A CHARGE.		MATÉRIEL A VIDE.	
	AUGMENTATION	DIMINUTION	AUGMENTATION	DIMINUTION
	en 1858.	en 1857.	en 1858.	en 1857.
	Voit.-Kilom.	Voit.-Kilom.	Voit.-Kilom.	Voit.-Kilom.
Trains de voyageurs... {	Express	20,159	19,859	"
	Ordinaires.....	712,516	38,853	"
	Spéciaux	62,883	59,754	"
Trains de marchandises et mixtes. {	Ordinaires.....	2,365,496	1,609,094	"
	Spéciaux.....	245,749	"	181,287
Totaux.....	3,382,644	20,159	1,747,540	181,287
Augmentation.....	5,362,503		1,566,285	

Sur l'ensemble, l'augmentation est de 4,928,788 voitures-kilomètres, soit 6.57 p. % du parcours de 1857. — L'accroissement est de 5.44 p. % du parcours de 1857 pour ce qui regarde le matériel circulant à charge et de 11.88 p. % quant au matériel roulant à vide.

L'augmentation porte, à concurrence d'environ 70 p. %, sur les voitures composant des trains ordinaires de marchandises ; et elle s'applique en très-grande partie à la ligne du Midi. Le développement peut donc être attribué, dans de larges proportions, à l'exploitation nouvelle de la section de Mons à Manage.

Chaque locomotive a trainé en moyenne :

	Voitures chargées, en 1858.	Voitures chargées, en 1857.
Celles des trains de voyageurs, express	6.62	6.68
— — — ordinaires	9.00	8.94
— — — spéciaux	11.43	9.99
— — — de marchandises ordinaires	16.88	14.61
— — — spéciaux	13.33	8.02
Celles d'un train quelconque, calcul fait sur l'ensemble	12.21	11.49

L'amélioration est fort sensible, et l'on peut ajouter qu'elle est générale, la légère diminution qui se remarque dans la charge des trains express de voyageurs se justifiant par la nature même des transports que ces trains desservent.

Il a été dit (p. 54) que, en 1858, une locomotive-kilomètre a rapporté fr. 3.11567 et a coûté fr. 2.67964. Ces chiffres font ressortir à fr. 0.41903 le produit moyen et à fr. 0.21946 le coût moyen d'une voiture chargée, en comptant 12.21 voitures pour une locomotive. — Sur ce pied, le bénéfice de la voiture-kilomètre pourrait être évalué à fr. 0.19959. Toutefois, il est à observer que ces résultats ne pourraient pas être considérés comme étant d'une rigoureuse exactitude, si l'on voulait en faire l'application aux diverses espèces de trains, sans distinction; ils représentent une *moyenne générale*.

III

Convois.

Le parcours des convois ne diffère du parcours des machines que dans deux cas exceptionnels : lorsque le train est remorqué par plus d'une locomotive, ou lorsqu'il franchit des plans inclinés où la traction se fait au moyen de machines fixes. Aussi, en 1858, le parcours des trains est seulement resté de 12,097 kilomètres au-dessous du parcours des locomotives; c'est dire, d'après ce que l'on a vu à la p. 52, que les convois ont fourni 3,320,131 kilomètres. — Ce dernier nombre se subdivise de la manière suivante, entre les différentes espèces de trains et entre les quatre lignes du réseau :

ESPECES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.	PROPORTION p. %.	
Trains de voyageurs.	Express . . .	108,040	204,515	89,790	142,530	344,695	10.24
	Ordinaires . .	202,144	574,396	866,272	628,739	2,071,551	58.94
	Spéciaux . . .	4,608	8,626	11,135	3,069	29,488	0.88
Trains de marchandises et mixtes.	Ordinaires . .	227,271	576,878	849,745	(¹) 10,638 885,144	2,528,694	47.53
	Spéciaux . . .	2,691	58,039	20,386	(¹) 19,637 44,950	143,703	2.74
Totaux	344,754	1,222,454	1,837,376	1,715,547	3,320,131	100.00	
Proportion p. % .	10.24	22.98	54.83	(¹) 0.74 51.81	100.00	„	

(¹) Mouvement du raccordement des boulevards, à Bruxelles..

Ces données conduisent à celles que voici et qui renseignent la fréquentation annuelle de chaque ligne :

LIGNES.	CONVOIS DE VOYAGEURS.		CONVOIS DE MARCHANDISES.		ENSEMBLE.	
	Nombre de convois-kilomét.	Soit par kilomètre de voie.	Nombre de convois-kilomét.	Soit par kilomètre de voie.	Nombre de convois-kilomét.	Soit par kilomètre de voie.
Nord	314,792	3,886	229,962	4,301	544,754	10,187
Est.....	887,537	4,537	634,917	4,708	1,222,454	9,065
Ouest.....	967,247	2,679	870,429	2,410	1,857,576	5,089
Midi.....	776,158	4,588	959,389 ⁽¹⁾	3,311	1,715,547 ⁽¹⁾	9,699
Le réseau.....	2,645,734	3,643	2,674,597	3,682	5,320,151	7,323

En 1857, les trains avaient parcouru le réseau, dans toute son étendue, 7,425 fois; il y a donc eu, en 1858, une différence en moins, équivalente à 100 fois la longueur du railway. — Il y a eu augmentation sur la ligne de l'Est; — le mouvement de la ligne du Midi a, au contraire, éprouvé une diminution fort sensible; — quant aux lignes du Nord et de l'Ouest, le mouvement des trains y est resté littéralement stationnaire.

Les locomotives ont parcouru le réseau 7,342 fois dans tout son développement; le parcours des convois est donc inférieur à celui des machines, de 17 fois la longueur du railway. La différence réelle entre le nombre des trains-kilomètres d'une part, et le nombre des locomotives-kilomètres d'autre part se répartit ainsi qu'il est indiqué au tableau suivant⁽²⁾ :

ESPECES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Embranchement des BOULEVARDS.	LE RESEAU.
Trains de voyageurs. { Express....	•	— 8,760	•	•	•	— 8,760
Trains de voyageurs. { Ordinaires..	+ 11,056	— 13,611	+ 5,534	+ 5,160	•	— 4,061
Trains de voyageurs. { Spéciaux...	+ 92	— 124	+ 152	+ 67	•	+ 167
Trains de marchandises. { Ordinaires..	+ 18,826	— 42,514	+ 34,810	+ 13,036	+ 289	+ 24,447
Trains de marchandises. { Spéciaux...	+ 24	— 648	+ 642	+ 286	•	+ 504
Totaux.....	+ 19,978	— 65,657	+ 40,958	+ 16,549	+ 289	+ 12,097

Il ressort de ce tableau, que l'emploi simultané de deux locomotives a lieu, pour ainsi dire, exclusivement dans la traction des convois de marchandises. —

(1) Y compris le mouvement de l'embranchement des boulevards de Bruxelles.

(2) On a employé le signe + pour indiquer que le nombre des locomotives-kilomètres est supérieur à celui des convois-kilomètres, et le signe — dans le cas contraire.

Il en est ainsi, non-seulement parce que les trains de voyageurs offrent une charge moindre à remorquer, mais aussi parce qu'il y a plus de danger à atteler deux machines à un même train qu'à n'en atteler qu'une.

A ce point de vue, il semble permis de dire que l'administration se montre fort soucieuse d'assurer une complète sécurité aux transports des personnes, puisque les trains de voyageurs, ordinaires et spéciaux réunis, ont seulement parcouru 9,841 kilomètres avec deux locomotives.

La moyenne du nombre des voitures entrant dans la composition de chaque convoi est indiquée au tableau que voici :

DÉSIGNATION DES TRAINS	NOMBRE	NOMBRE	NOMBRE	TOTAL.	
	DE VOITURES CHARGÉES, POUR VOYAGEURS.	DE VOITURES CHARGÉES, POUR MARCHANDISES.	DE VOITURES VIDES.		
Trains de voyageurs. . .	Express . .	3.976	2.537	0.086	6.599
	Ordinaires .	6.362	2.627	0.081	9.070
	Spéciaux . .	9.634	1.838	3.972	15.464
	Ensemble. .	5.909	2.599	0.125	8.633
Trains de marchandises.	Ordinaires .	0.726	15.529	5.446	21.701
	Spéciaux . .	0.428	9.928	6.122	16.478
	Ensemble. .	0.709	15.225	5.485	21.417
Tous les trains réunis.	5.295	8.946	2.818	15.059	

Un coup d'œil jeté sur le tableau inséré à la page 41 du compte rendu de 1857, fera remarquer les différences qui se sont produites en 1858, relativement à l'année précédente, dans la composition moyenne des trains. — Pour ne pas allonger, outre mesure, le présent rapport, on se bornera à fixer l'attention sur les résultats généraux. Ainsi, les *trains de voyageurs*, pris dans leur ensemble, ont comporté, en 1858, 0.046 voitures de plus qu'en 1857; il y a eu diminution de 0.096 voitures *chargées* pour voyageurs; mais, par contre, il y a eu augmentation de 0.092 voitures *chargées* pour marchandises et de 0.050 voitures *vides*. — Il s'est donc opéré un déclassement dans les deux premières espèces de véhicules; la différence finale profite aux voitures *vides*.

Si l'amélioration n'est pas plus considérable pour ce qui concerne la composition des trains de voyageurs, elle est, en revanche, très-sensible pour ce qui touche aux *trains de marchandises*. Dans ceux-ci, la moyenne des voitures *chargées* pour voyageurs a fléchi de 0.112, mais celle des voitures *chargées* pour marchandises s'est accru de 1.376, celle des voitures *vides* a monté de 0.651, et celle de l'ensemble des trains de marchandises offre une augmentation de 1.915 voitures. Ces chiffres démontrent, à l'évidence, que le matériel a été plus avantageusement utilisé en 1858 que dans le courant de l'année 1857.

La même observation s'applique à la composition des convois, tous les trains étant réunis pour le calcul : la moyenne du nombre des voitures *chargées* donne une augmentation de 0.530 par train.

Les convois de la ligne de l'Est se composaient, l'un portant l'autre, en 1858, de 18.190 voitures, tant vides que chargées; ceux de la ligne du Midi, y compris l'embranchement des boulevards de Bruxelles, se composaient de 16.654 voitures; — on comptait 14.664 voitures dans ceux de la ligne du Nord, et seulement 11.606 dans les trains de la ligne de l'Ouest.

Il serait intéressant de rechercher, pour chaque ligne prise séparément, quelle a été la moyenne spéciale du nombre de voitures entrant dans la formation de chaque espèce de convoi; ce renseignement permettrait de se faire une idée précise de l'importance et surtout de la nature des transports des diverses branches du railway national. Mais on comprendra que ce calcul ne pourrait prendre place dans le présent rapport, qu'en donnant à celui-ci des développements qu'il ne semble pas comporter. Au surplus, les indications du tableau ci-annexé sous le n° XV, fournissent les éléments nécessaires au calcul du travail propre aux différentes lignes du chemin de fer considérées séparément; il suffit de diviser le nombre de voitures-kilomètres de chaque ligne par le nombre de convois-kilomètres qui y correspond.

En 1858, une voiture chargée, transportée à un kilomètre de distance, a rapporté fr. 0.41903 et a coûté fr. 0.21946. (*Voir* p. 58.)

D'après cette base, un convoi-kilomètre donnerait une recette brute de fr. 5.12953, une dépense de fr. 2.68644 et un bénéfice de fr. 2.44311.

Ce dernier chiffre dépasse de fr. 0.00708 la recette nette de la locomotive-kilomètre; on pourrait donc en conclure, que le travail des locomotives d'allège revient à fr. 0.00708 par kilomètre de parcours. Mais ce résultat n'est pas rigoureusement exact, parce que (la remarque en a déjà été faite plus haut) la différence signalée entre le parcours des convois, d'une part, et le parcours des locomotives, d'autre part, ne provient pas uniquement de ce que certains trains sont remorqués par deux machines; cette différence doit, en outre, être attribuée, en partie, à ce que les parcours sur les plans inclinés se font sans le secours des locomotives.

Il serait puéril de chercher à fixer la part de chacune de ces deux influences sur les dépenses de l'exploitation, à cause de l'impossibilité d'obtenir un résultat dont l'exactitude ne laisse pas de doute, même dans les esprits les moins prévenus contre le calcul. Au surplus, la différence signalée est si faible, qu'il ne paraît pas qu'il y ait lieu de s'y arrêter.

IV

Tarifs.

La tarification des transports constitue, sans contredit, une des questions les plus ardues et les plus délicates de toutes celles dont l'exploitation des chemins de fer peut provoquer la solution. Cette question devient très-compiquée, surtout, alors que, comme dans l'exploitation de l'État belge, on se trouve en rela-

tion avec un nombre considérable de railways construits, tant à l'intérieur du pays qu'au-delà des frontières.

Dans de semblables conditions, on doit tenir compte d'une multitude de circonstances qui peuvent influencer directement ou indirectement sur les prix des tarifs : les besoins des localités, de l'industrie, du commerce ; les recettes du chemin de fer menacées par la concurrence ; la nécessité, pour un Gouvernement, de ne froisser aucun intérêt légitime ; la simplification des taxes, etc. Ce sont là autant de points de vue auxquels il importe de se maintenir simultanément, de crainte qu'en n'y portant pas une attention constante, on ne compromette une partie quelconque du service, des droits incontestables ou des intérêts sérieux.

Dans ces derniers temps, la Chambre des Représentants a eu plusieurs fois l'occasion de reconnaître les difficultés de toute nature qui se rattachent à la réglementation des tarifs. On voudrait pouvoir lui donner la conviction que l'administration ne néglige aucun moyen de servir, sous ce rapport, toutes les prétentions raisonnables, en sauvegardant toutes les positions légitimement acquises.

Quelques-unes des mesures prises en 1888 par le Département des Travaux Publics fourniront, à cet égard, un commencement de preuve.

On signalera, en premier lieu, la tarification exceptionnelle admise pour les transports de charbons, qui sont expédiés de la ligne de Mons à Manage par les wagons de l'État belge.

On sait qu'avant la reprise de cette ligne, pour le compte de l'État, la Compagnie concessionnaire avait établi un système de compensation de taxes en faveur des charbonnages du bassin du Centre. Les parcours effectués sur la ligne même, par des transports de houille et de coke, payaient, quel que fût le point d'origine, un prix uniforme, calculé à raison de 50 centimes de frais fixes et de 0.06 cent. par tonne-kilomètre ; la distance était toujours comptée sur le pied de 22 kilomètres dans la direction de Mons, de 10 kilomètres dans la direction de Manage et de 4 kilomètres dans la direction de Baume.

Lorsque l'État a racheté la ligne de Mons à Manage, il se trouvait dans l'alternative ou de maintenir les taxes de la Compagnie ou d'y substituer des taxes établies sur le pied des tarifs ordinaires de l'exploitation du railway national. Il s'est arrêté au premier parti, dans le but de respecter les positions acquises et de ne pas rompre l'équilibre entre les divers charbonnages intéressés. Toutefois, la *lieue* étant l'unité de distance pour les tarifs de l'État, cette unité a été appliquée aux transports de Mons-Manage. Les parcours prémentionnés de 22, 10 et 4 kilomètres, sont donc devenus respectivement des trajets de 4, 2 et 1 lieues.

Pour les expéditions de charbons qui vont au-delà de la ligne proprement dite, vers Jurbise, Saint-Ghislain, Braine-le-Comte ou Gosselies, la taxe a été réduite de 50 centimes par tonne, abstraction faite de la différence résultant du changement apporté dans les distances ; cette réduction de 50 centimes provient de ce que l'État ne perçoit plus qu'un franc de frais fixes, tandis qu'avant la reprise de l'exploitation les frais fixes comportaient fr. 1-50 : 1 franc au profit de l'État et 50 centimes au profit de la Compagnie.

Les mêmes bases ont été étendues aux transports des charbons qui se dirigent

vers les stations des chemins de fer concédés de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes, ainsi qu'aux expéditions en destination de la France par Quiévrain, avec cette différence toutefois que, pour ces dernières, l'État perçoit seulement 50 centimes de frais fixes, la seconde moitié de ces frais étant dévolue aux Compagnies en relation.

Enfin pour les expéditions de marchandises autres que les charbons, qui sont destinées aux anciennes lignes de l'État ou qui sont envoyées par ces lignes à celle de Mons à Manage, il n'est plus perçu qu'un franc de frais fixes, tandis qu'il était antérieurement perçu deux francs.

En se contentant d'un franc de frais fixes, on reste dans les conditions générales des tarifs; en maintenant les conditions conventionnelles admises primitivement par la Société concessionnaire, on respecte la disposition qui forme le dernier paragraphe de l'art. 33 du cahier des charges de la concession et qui a reçu l'approbation de la Législature.

Une seconde modification a été introduite dans les tarifs, en faveur d'expéditions qui réclamaient un traitement plus favorable que celui qui leur avait été fait. — Un arrêté royal du 8 novembre 1858 a fait descendre les *ardoises*, ⁽¹⁾ les *betteraves*, les *bouteilles vides*, les *glands* (semence de chêne) et le *riz*, de la 1^{re} classe à la 2^e classe du tarif n° 3 de la petite vitesse; le même arrêté a rangé, dans la 3^e classe, la *mitraille de fonte* qui jusqu'alors avait appartenu à la 2^e classe.

Les charbons belges envoyés à Tourcoing, Roubaix et Lille ou en destination des stations des lignes de Hazebrouck à Dunkerque, d'une part, et à Calais, d'autre part, — prenaient tous la voie de Quiévrain, Valenciennes et Douai, parcequ'ils trouvaient sur le territoire français des taxes inférieures à celles qu'ils auraient dû supporter s'ils avaient suivi la ligne de Jurbise, Tournai et Mouseron.

Il en résultait que ces charbons parcouraient seulement quelques kilomètres sur les lignes belges, depuis la fosse jusqu'à la frontière, au delà de Quiévrain.

Il était possible cependant d'attirer ces transports sur les lignes de l'État, en consentant à une réduction de prix qui permit de lutter avec la direction préférée. C'est ce qui a eu lieu : à partir du 1^{er} septembre 1858, ces charbons ne furent plus passibles que d'une taxe de 50 centimes (au lieu de 1 franc) de frais fixes, cumulée avec 25 centimes (au lieu de 30 centimes) de frais variables, par tonne-lieue. Ces arrangements ont été pris de commun accord avec la Compagnie française du Nord et avec la Société concessionnaire du chemin de fer de Tournai à Jurbise; on verra plus loin quels ont été les résultats obtenus.

L'attention a été appelée fréquemment sur les remises que la Société du chemin de fer de Dendre et Wacs accorde à certains transports. Il importe, paraît-il, de préciser le caractère et la nature de ces remises, afin que l'opinion ne s'égaré point sur la portée des mesures que le Gouvernement tolère.

(1) Le déclasserment des ardoises avait été demandé, entre autres, par une délibération du conseil provincial du Luxembourg, en date du 14 juillet 1858. (Voir le bulletin des séances de ce conseil pour 1858, p. 164.)

Les remises consenties ont pour but et pour conséquence de ramener au taux uniforme de fr. 4-50 par tonne, le prix de transport des charbons expédiés du bassin du Centre et du bassin de Charleroi en destination de Zele ou de Lokeren.

Ainsi, en premier lieu, la faveur ne concerne pas d'autres localités que Zele et Lokeren, ce qui en restreint considérablement l'importance. De plus, il doit être bien constaté que ces remises n'affectent en quoi que ce soit, les recettes de l'État belge; elles sont prélevées exclusivement sur la part de produit qui revient à la Compagnie.

Le présent rapport montrera que ces remises se sont élevées, en 1858, à la somme de fr. 69,940-84 : c'est un bénéfice évident pour les consommateurs du Pays de Waes; cela est tellement vrai que les pétitions adressées à la Chambre pour provoquer la suppression du tarif différentiel appliqué aux transports vers Zele et Lokeren, n'ont pu se produire sans provoquer un contre-pétitionnement immédiat. Et en dernier lieu, on n'a plus demandé l'abrogation du tarif différentiel; au contraire, on en a réclamé l'extension.

Quoi qu'il en soit, la Commission d'industrie de la Chambre des Représentants a reconnu la parfaite légalité des réductions dont il s'agit. (1)

Un autre fait a été signalé à la tribune du Parlement par un honorable député, en séance du 2 février dernier.

Bien que ce fait n'ait pas une grande importance, il paraît néanmoins utile d'en faire mention dans le présent travail.

Il est question des transports qui s'effectuent en tarif mixte avec la Société concessionnaire du chemin de fer de la Flandre occidentale. — On s'est plaint de ce que certains de ces transports payent moins lorsqu'ils passent par Courtrai pour aller au delà, que quand ils s'arrêtent à Courtrai : en d'autres termes, un trajet plus long donne lieu à une taxe moins élevée.

Ceci est une véritable anomalie que l'on s'empressera de faire disparaître au plus tôt. Voici comment elle s'est glissée dans les tarifs :

Une convention, en date du 7 juillet 1852, règle les relations de service entre le chemin de fer de l'État et le railway concédé de la Flandre occidentale. Cette convention porte (art. 11) : « Il sera établi pour les transports mixtes un tarif » commun résultant de la réunion des prix du chemin de fer de l'État et de ceux » de la société, *qui appliquera à son parcours les bases des tarifs de l'État.*

» Les transports de *houille*, de *coke* et de *chaux* seront taxés d'après un tarif » spécial formé des mêmes prix *calculés comme si les deux chemins de fer n'en » formaient qu'un.* »

Cela revenait à dire : « Les *frais fixes* ne seront perçus qu'une fois pour la » *houille*, le *coke* et la *chaux.* »

Le 27 décembre 1852, il fut signé une convention additionnelle à la dite convention du 7 juillet 1852. Cette convention additionnelle stipule (art. 4) ce qui suit :

« Provisoirement, les *frais fixes* applicables AUX CÉRÉALES (*froment, seigle,*

(1) Documents parlementaires. Session de 1857-1858, n° 88.

» *orge, épeautre, avoine*), AUX ENGRAIS, AU SEL BRUT et AUX POMMES DE TERRE,
 » tomberont sous l'application du § 2 de l'art. 11 de la convention du 7 juillet 1852. »

Cela signifie évidemment : « Les *frais fixes* ne seront perçus qu'une fois pour
 » les *céréales, les engrais, le sel brut et les pommes de terre.* » Mais cela ne change absolument rien au taux des *frais variables*, la classification n'étant pas modifiée.

La *houille* et le *coke* appartiennent à la 3^e classe du tarif n° 3; ils continuent de payer fr. 0-30 par tonne et par lieue. La *chaux*, les *céréales*, les *engrais*, le *sel brut* et les *pommes de terre* appartiennent à la 2^e classe du même tarif; ils doivent continuer de payer fr. 0-40 par tonne et par lieue.

Dans la *pratique*, on a appliqué un tarif spécial, ne comportant que fr. 0-30 de frais variables, à tous les articles indiqués ci-dessus, sans distinction; on a donc fait un déclassement pour la *chaux*, les *céréales*, etc. C'est une erreur qui sera rectifiée; le Département est en correspondance avec la Compagnie de la Flandre occidentale pour corriger cette anomalie.

Pendant les deux dernières sessions législatives, on s'est occupé, à plusieurs reprises, des modifications introduites dans les tarifs de la Société qui exploite le chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.

Cette affaire a été exposée et débattue dans tous ses détails, devant la Chambre des Représentants; elle mérite d'autant plus de fixer l'attention qu'elle touche aux intérêts du port d'Anvers.

Il serait surabondant d'en reprendre ici l'examen. — On se bornera donc à confirmer ce qui a déjà été annoncé; le Département des Travaux Publics recherche, de commun accord avec la chambre de commerce d'Anvers, les moyens de porter remède aux inconvénients signalés et d'en éviter le retour éventuel.

Le dernier compte rendu a fait connaître que l'administration a passé, depuis le commencement de l'année 1857, divers traités spéciaux avec un certain nombre d'expéditeurs; il a indiqué, en termes généraux, l'objet, le but et les conditions de ces traités; il a fait pressentir que le système ne sera point maintenu d'une manière définitive et que l'on aviserait, au contraire, à les remplacer par une combinaison qui soit exempte des inconvénients attachés à ces sortes de traités.

Il avait été décidé, déjà avant la publication du compte rendu de 1857, que les conventions particulières dont il est question prendraient fin, sans exception, au 31 décembre 1858. Cette date est arrivée sans qu'aucun système nouveau fût préparé ou du moins sans que l'on eût trouvé la combinaison désirée. Dans cette position, le délai fixé pour la suppression absolue des traités particuliers a été prorogé jusqu'au 1^{er} octobre prochain. — Les réductions de frais de transport résultant de traités spéciaux, pour l'année 1858, seront indiquées dans la suite du présent rapport.

Pour terminer les renseignements relatifs aux principales modifications apportées à la tarification du chemin de fer de l'État belge en 1858, on mentionnera la création des haltes de Jette et de Scheldenkbeke, ainsi que la transformation de la

halte de Couillet en station indépendante; on mentionnera enfin les voyages circulaires et les trains de plaisir organisés en 1858.

Les voyages circulaires sont : 1° celui des bords du Rhin, en France et en Belgique; 2° celui fait en Hollande, sur les bords du Rhin, en France et en Belgique; 3° celui fait exclusivement en Belgique, par le chemin de fer du Luxembourg, les bords de la Meuse, la ligne de la Vesdre et Spa; 4° une excursion en Hollande et en Belgique.

Il a été organisé également trois trains de plaisir de Tournai à Ostende par le chemin de fer de la Flandre occidentale, et des trains de plaisir de Bruxelles à Paris.

Ces excursions ont eu lieu à la faveur de réductions de taxes; elles tendent à acquérir une popularité qui se justifie d'ailleurs, et qui ne peut qu'engager l'administration à persévérer dans la voie où elle est entrée sous ce rapport: les recettes du chemin de fer en profitent et les populations y trouvent des délasséments aussi convenables que peu coûteux.

V

Voyageurs.

Les lignes de chemins de fer dont l'exploitation se trouve dans les mains du Gouvernement belge ont transporté, en 1857 et en 1858, respectivement 6,458,424 et 6,640,948 voyageurs; ce qui donne une augmentation de 182,524 voyageurs pour la seconde desdites années comparée à la première. Les trois chiffres qui viennent d'être cités se répartissent ainsi qu'il suit :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.		DIFFÉRENCE entre les transports de 1858 et ceux de 1857.		
	EN 1857.	EN 1858.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
Trains express... {	Voyageurs de 1 ^{re} classe....	249,072	233,968	»	15,104
	— de 2 ^e —	57,637	58,993	1,358	»
	— de 1 ^{re} —	572,635	593,563	20,708	»
Trains ordinaires. {	— de 2 ^e —	1,022,020	1,073,778	51,749	»
	— de 5 ^e —	4,588,807	4,781,502	162,905	»
	— militaires.....	116,906	84,814	»	32,592
	— extraordinaires.	25,632	19,047	»	4,633
	— enfants.....	47,826	43,781	»	4,045
Totaux.....	6,458,424	6,640,948	230,700	84,176	
Augmentation.....		182,524		182,524	

L'augmentation représente seulement 2.82 p. % des transports de 1857; elle est d'autant plus insignifiante que le réseau a reçu, en 1858, l'extension de la

ligne de Mons à Manage. On voit aussi que cette augmentation s'applique, pour ainsi dire, exclusivement aux voyageurs de la 3^e classe.

Les tarifs du transport des voyageurs n'ont pas été modifiés en 1858. Ils sont restés fixés, par kilomètre de distance, à :

0.10	pour la 1 ^{re} classe des trains express.
0.075	— 2 ^e — — —
0.08	— 1 ^{re} — — ordinaires.
0.06	— 2 ^e — — —
0.04	— 3 ^e — — —

Les recettes du transport des voyageurs se sont élevées, savoir :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	RECETTES.		DIFFÉRENCE ENTRE 1858 ET 1857.		
	EN 1857.	EN 1858.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
Trains express. {	Voyageurs de 1 ^{re} classe....	1,869,718 08	1,884,186 95	»	185,561 15
	— de 2 ^e . —	194,941 55	250,157 23	35,215 70	»
	— de 1 ^{re} —	1,567,771 68	1,423,720 80	57,948 88	»
Trains ordinaires. {	— de 2 ^e —	2,014,712 56	2,074,483 05	39,770 69	»
	— de 3 ^e —	4,670,451 84	4,796,278 80	125,826 96	»
	— militaires	200,817 29	186,850 70	»	45,957 59
	— extraordinaires.	67,792 23	51,130 66	»	16,651 57
— enfants.....	45,110 47	50,675 93	»	3,445 52	
Totaux.....	10,429,524 47	10,458,482 86	278,762 20	249,625 81	
Augmentation.....	29,158 59		29,158 59		

Ici l'augmentation n'est plus que de 0.28 p. % de la recette de 1857. Cela se comprend, l'augmentation en nombre constatée ci-dessus pour les voyageurs de 3^e classe ne pouvant, sous le rapport de la recette, compenser la diminution observée dans le nombre de voyageurs qui ont emprunté les classes supérieures ou les trains express. Aussi, la recette des voyageurs qui, en 1857, représentait 40.88 p. % du produit total de l'exploitation, est-elle descendue à 38.54 p. % en 1858. Voici des comparaisons établies à ce dernier point de vue :

pour que cette lacune altère, d'une manière sensible, l'exactitude des résultats définitifs. Les parcours moyens faits et les prix moyens payés par chaque catégorie de voyageurs sont établis ci-dessous :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	PARCOURS MOYEN.		DIFFÉRENCE EN 1858.		PRIX MOYEN.		DIFFÉRENCE EN 1858.	
	En 1857.	En 1858.	En PLUS.	En MOINS.	En 1857.	En 1858.	En PLUS.	En MOINS.
	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Trains express... { Voyageurs de 1 ^{re} classe.	75.06	71.37	"	3.69	7 51	7 14	"	" 37
— de 2 ^e —	69.02	78.69	9.67	"	5 18	5 90	" 72	"
— de 1 ^{re} —	45.88	45.30	"	0.58	3 67	3 62	"	" 05
Trains ordinaires. { — de 2 ^e —	32.85	32.19	"	0.66	1 97	1 93	"	" 04
— de 3 ^e —	25.45	25.23	"	0.22	1 02	1 01	"	" 01
Tous les voyageurs réunis (sauf les enfants, les militaires et les voyageurs extraordinaires).	30.10	29.60	"	0.50	1 61	1 57	"	" 04

Il résulte de ce tableau, que le parcours a fléchi pour toutes les classes, sauf pour la 2^e classe des trains express, laquelle prend seulement 5.87 p. % des voyageurs transportés. — Cela semble de nature à faire admettre que le chemin de fer se popularise de plus en plus, puisqu'il y a tendance plus prononcée à y recourir pour les trajets à petite distance. Cependant, sur l'ensemble, la moyenne de la longueur du parcours n'a varié que de 0.50 kilomètre; elle reste entre 29 et 30 kilomètres, soit environ 6 lieues métriques.

Voici, pour finir, la répartition proportionnelle des voyageurs entre eux :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	SUR 1,000 VOYAGEURS.		DIFFÉRENCE EN 1858	
	EN 1857.	EN 1858.	EN PLUS.	EN MOINS.
Trains express... { Voyageurs de 1 ^{re} classe....	58.6	55.5	"	3.1
— de 2 ^e —	5.8	5.9	0.1	"
— de 1 ^{re} —	87.7	89.2	1.5	"
— de 2 ^e —	158.2	161.7	3.5	"
Trains ordinaires. { — de 3 ^e —	740.5	745.5	5.0	"
— militaires.....	48.1	42.7	"	5.4
— extraordinaires.	5.7	2.9	"	0.8
— enfants.....	7.4	6.6	"	0.8
Totaux.....	1000.0	1000.0	10.1	10.1

VI

Bagages.

La tarification des bagages n'a subi aucune modification dans le courant de l'année 1858 : on a continué de percevoir une taxe de fr. 0-06 par quintal-kilo-

mètre ou plutôt de fr. 0-30 par quintal-lieue, avec *minimum* de fr. 0-50 par colis.

La taxe de fr. 0-06 par quintal et par kilomètre a été appliquée à 111,547 quintaux, dont 2,938 avaient emprunté la ligne de Dendre-et-Waes et 5,256 la section de Tournai à Jurbise.

Ces transports ont rapporté ensemble une somme de fr. 505,320-92, savoir :

Au profit de l'État	fr.	496,012 18
— de la compagnie de Dendre-et-Waes		3,921 56
— — de Tournai à Jurbise		5,387 18
	Fr.	<u>505,320 92</u>

Cette recette correspond à 8,422,015 quintaux-kilomètres, chaque quintal ayant parcouru en moyenne 75.50 kilomètres et ayant rapporté fr. 4-55.

En 1857, la recette des bagages taxés au poids s'est élevée à fr. 579,498-74 ; il y a donc, en 1858, une diminution de recette de fr. 74,177-82, laquelle représente 1,236,297 quintaux-kilomètres. — Le nombre absolu des quintaux de bagages transportés en 1857 avait été de 121,596 (en ne comptant pas les colis taxés au *minimum*) ; la différence est de 10,049 quintaux en moins. — Le parcours moyen a baissé également : il est descendu de 79.43 à 75.50 kilomètres ; enfin, la taxe moyenne par quintal, qui était de fr. 4.765 en 1857 est tombée à fr. 4-55 en 1858, soit en moins fr. 0.255.

Quant aux colis transportés à la taxe du *minimum* de fr. 0-50, on en a compté, en 1858, 102,355 qui ont donné une recette de fr. 51,071-69. — Ici, l'on constate une différence *en plus* dans le nombre de colis : l'augmentation est de 7,266 colis pour un accroissement de recette de fr. 3,527-19.

En résumé, le transport des bagages avait rapporté	fr.	627,043 24
en 1857 ; et le produit n'a plus été que de		556,392 61
en 1858.		<hr/>

D'où une diminution de fr. 70,650 63
ou 11.26 p. % de la recette de 1857.

Les recettes des transports, au *minimum*, représentent 9.18 p. % de la recette totale des bagages ; le surplus, ou 90.82 p. %, provient des transports taxés au poids, sur le pied de fr. 0-30 par lieue métrique de parcours.

Dans l'ensemble de la recette générale du chemin de fer, celle des bagages ne compte que pour 2.04 p. %. La proportion était de 2.46 p. % en 1857. — La réduction du tantième doit être attribuée, en partie, à la diminution des transports spéciaux dont il s'agit, et, d'autre part, à l'augmentation relative constatée dans les transports de marchandises.

On va voir que la réduction en ce qui concerne les bagages, est compensée à peu près exactement, par une augmentation équivalente, dans la recette des petites marchandises.

VII

Marchandises.

a.) PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIE.

Pendant l'année 1858, le chemin de fer de l'État a transporté :

1° A la taxe uniforme de fr. 0-50 par expédition (y compris fr. 0-25 de taxe obligatoire pour remise à domicile), 245,674 colis, petits paquets, lesquels, à raison d'un poids moyen de 4 kilogramme par colis, représentent un poids total de quintaux. 2,456

Cette catégorie de transports se compose exclusivement de colis pesant, au *maximum*, 2 kilogrammes chacun et de lettres pesant 10 grammes ou moins.

2° A la taxe de fr. 0-05 par kilogramme et par zone de 37 1/2 kilomètres, plus fr. 0-25 de remise à domicile, 1,355,375 kilogrammes de petits paquets du poids de 2 à 10 kilogrammes, soit. quintaux. 13,553

3° A la taxe *minima* de fr. 0-50 (1) pour un parcours de 1 à 75 kilomètres, — de fr. 0-75 (1) pour un parcours de 76 à 150 kilomètres et de 1 franc (1) pour tout parcours dépassant 150 kilomètres, une quantité de 90,079 petits paquets, du poids de 2 à 10 kilogrammes, lesquels, sur le pied de 4 kilogrammes par colis, donnent quintaux. 3,603

Ensemble pour les petits paquets ou pour le service de la *grande vitesse*, un poids de quintaux. 19,612

4° A la taxe de fr. 0.002 par kilomètre et par 10 kilogrammes, plus fr. 0-20 de remise à domicile et fr. 0-20 de frais fixes par expédition et par 100 kilogrammes, des colis du poids de 10 à 500 kilogrammes, comportant quintaux. 777,920

5° A la taxe *minima* de fr. 0-60 par colis (y compris fr. 0-20 pour remise à domicile) une quantité de 172,906 expéditions, de 10 à 500 kilogrammes, ce qui, en évaluant le poids moyen d'un colis à 20 kilogrammes, donne un poids total de quintaux. 34,580

Ensemble pour les articles de messagerie ou *service accéléré*. quintaux. 812,500

Total. 832,112

En 1857, ces quantités avaient été respectivement :

La première, de	2,279 quint.	—	—	—	177 quint.
La deuxième, de	12,879	—	—	—	674 —
La troisième, de	3,257	—	—	—	346 —
Ensemble.	18,415	—	—	—	1,197 —

(1) Y compris 25 centimes de taxe obligatoire pour remise à domicile.

La quatrième, de . . .	753,802 quint.	—	—	—	—	Augmentation en 1858 : 42,418 quint.
La cinquième, de . . .	50,187	—	—	—	—	4,593 —
Ensemble.	<u>763,989</u>	—	—	—	—	<u>46,511 —</u>
Soit pour les deux services réunis.	<u>784,404</u>	—	—	—	—	<u>47,708 quint.</u>

Les recettes se sont élevées, en 1858, savoir :

Petits paquets.	{	1 ^{re} catégorie fr.	66,466 23	
		2 ^e —	144,560 10	
		3 ^e —	<u>54,533 23</u>	
				245,559 56
Articles de messagerie.	{	1 ^{re} catégorie	1,252,796 28	
		2 ^e —	<u>78,863 26</u>	
				1,311,661 54
				fr. 1,557,021 10

ou 5.71 p. % de la recette générale de l'année, tous les produits réunis, sans exception.

En 1857, la recette n'avait pas dépassé la somme de fr. 1,485,033-78. — L'augmentation est donc de fr. 71,983-52, se répartissant comme suit :

Petits paquets.	{	1 ^{re} catégorie fr.	5,283 27	
		2 ^e —	6,086 83	
		3 ^e —	<u>2,580 09</u>	
				13,752 19
Articles de messagerie.	{	1 ^{re} catégorie	51,818 00	
		2 ^e —	<u>6,415 13</u>	
				58,233 13
		Comme ci-dessus fr.		<u>71,983 52</u>

La recette a été partagée ainsi :

Part de l'État fr.	1,456,725 99
— de la Compagnie de Dendre-et-Waes.	73,599 85
— — de Tournai à Jurbise	<u>26,695 26</u>
Total fr.	1,557,021 10

Il n'est pas possible de déterminer, avec la seule indication du montant des produits, quel a été le parcours des articles de messagerie qui ont été taxés au *minimum*. Cependant, on peut évaluer, au moins approximativement, quel a été le parcours des colis du service accéléré qui ont été frappés de la taxe d'après leur poids.

La recette de cette dernière espèce d'articles s'est, ainsi qu'on vient de le voir, élevée à fr. 1,252,796-28. Mais cette somme comprend des frais fixes pour 186,400 francs, savoir :

Nombre d'expéditions de 100 kilogr. et moins	465,025
— de quintaux (expéditions de 100 kilogr. et plus).	466,975
Ensemble.	<u>932,000</u>

comme multiplicandé ; le multiplicateur est fr. 0-20, montant des frais fixes ; le produit est bien celui de 187,600 francs qui a été annoncé.

Il reste donc fr. 1,046,596-28 pour frais variables ; en divisant cette somme par la base du tarif (fr. 0.002), l'on trouve 52,519,814 ; ce qui signifie que les petites marchandises taxées au poids ont fourni, en 1858, un parcours de 52,519,814 quintaux-kilomètres.

Le parcours avait été calculé, en 1857, à 46,782,255 quintaux-kilomètres ; de sorte que l'augmentation, en 1858, ressort à 5,537,559 quintaux-kilomètres ; l'accroissement représente 11.84 p. % du mouvement de 1857.

Le parcours moyen d'un quintal pourrait, d'après ces résultats, être évalué à 67.27 kilomètres pour 1858.

On trouve, d'un autre côté, que le produit moyen d'un quintal « *petits paquets* » a été de fr. 12-51, tandis que le produit moyen d'un quintal « *articles de messagerie* » ne va pas au-dessus de fr. 1-61.

Le calcul fait seulement sur ceux des articles de messagerie qui ont été taxés au poids, donne un produit moyen de fr. 1-58 à fr. 1-59 par quintal. Chaque quintal ayant franchi une distance de 67.27 kilomètres, le quintal-kilomètre rapporterait à peu près fr. 0.02545.

b.) GROSSES MARCHANDISES.

La tarification du transport des grosses marchandises par le chemin de fer de l'État belge, n'a pas été modifiée dans ses dispositions essentielles pendant l'année 1858. — Cette tarification est définie en ces termes dans le compte rendu de 1857 :

Indépendamment des frais d'enregistrement (fr. 0-20 par expédition, *taxe obligatoire*), de remise à domicile (fr. 0-20, *taxe facultative*), de chargement et déchargement (fr. 0-10, *taxe obligatoire* ⁽¹⁾), les grosses marchandises, c'est-à-dire celles dont le poids excède 500 kilogrammes, sont soumises aux taxes suivantes : Chaque tonne embarquée paye, en tout état de choses, une somme de 1 franc pour *frais fixes*. Cette somme n'est pas proportionnelle au parcours ; elle constitue une perception unique ; elle est réduite à fr. 0-50 pour les transports de houilles, de minerais et autres marchandises ⁽²⁾, qui se font en service mixte

(1) Toutefois, le chargement et le déchargement des marchandises, en vrac ou non, susceptibles d'être chargées avec d'autres et, en général, de toutes les marchandises qui se chargent à la pelle, ainsi que les tonneaux ou colis vides autres que ceux en retour, ne sont pas obligatoires. (Art. 19 du Livret réglementaire.)

(2) Les *tarifs spéciaux* comprennent les marchandises ci-après indiquées :

Service mixte des chemins de fer de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes. Houille, coke, chaux, céréales, engrais, sel brut et pommes de terre. (Voir p. 64.)

Service mixte des chemins de fer de Namur à Liège et de Charleroi à Erquelinnes. Houille, coke, minerais et fontes brutes.

Service mixte de Pepinster à Spa. Minerais.

avec des chemins de fer en relation, c'est-à-dire pour les transports de houilles, de minerais, etc., qui se font à ce que l'on appelle « *le tarif spécial.* »

En outre, chaque tonne paye, suivant la classe du tarif à laquelle les objets appartiennent, soit 10 centimes, soit 8 centimes, soit 6 centimes, pour chaque kilomètre de parcours. — Toutefois, les tarifs sont appliqués par demi-myriamètre, ou lieue de 5,000 mètres.

On ne fera que signaler la tarification exceptionnelle du *cubage*, laquelle s'applique aux objets de toute classe, dont le volume présente un poids moindre que celui correspondant à 200 kilogrammes par mètre cube. — Les produits de cette tarification ne sont pas renseignés séparément.

Enfin, on sait qu'il existe une faculté d'*abonnement* ou de location de wagons, moyennant le paiement d'une redevance *fixe* de 5 francs, par jour, pour chaque wagon de cinq tonnes, indépendamment des frais de traction de station à station.

On a déjà indiqué (pp. 62 et suivantes) quelques exceptions à ces règles générales; on signalera tantôt d'autres transports qui se font aussi dans des conditions particulières.

En attendant, voici le relevé des quantités de grosses marchandises, dont les wagons de l'État belge ont opéré le transport pendant l'année 1858 :

Première classe	407,968 tonnes.
Deuxième classe	542,344 —
Troisième classe	2,238,467 —
Abonnement	1,585 —
Total	<u>3,190,364 tonnes.</u>

Relativement à l'année 1857, l'augmentation des quantités transportées est considérable : elle n'atteint pas moins de 407,285 tonnes ou 14.63 p. % du mouvement de 1857.

La différence s'applique :

Aux transports de la 1 ^{re} classé, à concurrence de	16,892 tonnes.
— — 2 ^e classe, —	34,245 —
— — 3 ^e classe, —	334,913 —
— — par abonnement, —	1,235 —
	<u>407,285 tonnes.</u>

La recette, faite du chef de ces expéditions, s'est élevée à fr. 15,717,133-60, ce qui représente 50.29 p. % du produit total de l'exploitation.

Les transports de la 1 ^{re} classe ont rapporté fr.	3,317,342 50
— 2 ^e classe —	2,927,021 95
— 3 ^e classe —	6,421,369 05
Les abonnements —	4,697 50
	<u>12,670,630 98</u>
Chargement, déchargement, camionnage et bulletins	1,046,502 62
Total fr.	<u>13,717,133 60</u>

Le total de fr. 13,717,133-60 étant considéré comme valant 100, les produits partiels correspondent respectivement à 24.19, 21.34, 46.84 (abonnements compris) et 7.63. — Les transports de la 3^e classe du tarif n° 3 laissent donc les autres bien loin derrière eux ; aussi représentent-ils, à eux seuls, 23.53 p. % de la recette générale.

L'accroissement du montant des recettes provenant du transport des grosses marchandises, pendant l'année 1858 comparée à l'année précédente, a été de fr. 1,631,137-58, savoir :

1 ^{re} classe	fr.	98,560 62
2 ^e —		201,671 24
3 ^e —		1,253,034 91
Abonnements		4,242 50
		<hr/>
		1,557,509 27
Frais accessoires		73,628 31
		<hr/>
	Fr.	1,631,137 58

Ici, comme dans les autres calculs, la plus grande partie de l'augmentation revient aux transports de la 3^e classe, qui en absorbent 76.82 p. %.

Il eût été fort utile de pouvoir donner la répartition du tonnage transporté *par espèce de marchandises*. Les comptes rendus de la Compagnie qui exploite le chemin de fer rhénan fournissent cette indication qui peut aider puissamment à l'étude des questions de tarification. Mais le dépouillement des nombreuses, pour ne pas dire des innombrables feuilles de route où ce renseignement aurait pu être puisé, aurait exigé un temps très-long et une dépense considérable de personnel ; les recherches eussent retardé la publication du présent compte rendu.

Les mêmes difficultés n'existent pas pour le chemin de fer rhénan où le poids transporté ne dépasse pas 400,000 tonnes.

D'ailleurs, le dépouillement sera fait pour être inséré dans le travail annoncé sur le « *Prix de revient* » de l'exploitation belge ; et la publication du renseignement peut, par conséquent, être considérée comme n'étant que momentanément ajournée.

On fera, en même temps, le calcul exact du nombre de tonnes-kilomètres établi sur le pied des distances effectivement parcourues par les expéditions. — Pour le moment, on se bornera, comme les années précédentes, à faire ce calcul par la comparaison des bases du tarif avec les recettes effectuées, c'est-à-dire en opérant comme suit :

Les charbons expédiés vers la France, par la voie de Mouscron, aux prix réduits, dont mention a été faite ci-dessus page 63, représentent un mouvement de 13,810 tonnes embarquées. La recette a été de fr. 87,338-10. Les frais fixes (fr. 0-50 par tonne) entrent dans cette recette pour 7,905 francs ; reste fr. 79,433-10 pour les frais variables, ce qui, à raison de fr. 0-05 par tonne et par kilomètre, donne un parcours de 1,588,660 tonnes-kilomètres.

Il ressort du tableau annexé au présent travail, sous le n° XVI, que les expéditions faites en vertu de conventions ou traités spéciaux, comportent une

quantité de 263,786 tonnes ayant fourni un parcours de 16,981,880 kilomètres.

En troisième lieu, les transports échangés entre les établissements industriels de la Sambre et les chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de Charleroi à Louvain ou de Morialmé à Châtelineau, transports qui se font en dehors des conditions ordinaires, ont atteint, en 1858, le chiffre de 91,078 tonnes; ce qui, à raison d'un trajet moyen d'une lieue, donne 433,390 tonnes-kilomètres.

Les expéditions spéciales de charbons qui ont pris par Mouscron, ont, a-t-on dit, produit une recette de fr. 87,338-10, laquelle appartient exclusivement à la 3^e classe, ci. fr. 87,338 10

On peut voir au tableau n° XVI que les transports faits en vertu de traités spéciaux ont rapporté :

Ceux de la 1 ^{re} classe	fr. 12,771 30	
— 2 ^e classe	194,996 67	
— 5 ^e classe	727,338 38	
		933,106 35
Enfin, les expéditions de la Sambre ont produit une recette de		27,720 43
Ensemble		1,050,164 88

Il reste donc pour les transports ordinaires. 11,620,466 10
la recette totale (frais accessoires non compris) s'élevant à . 12,670,630 98
(Voir p. 74.)

La somme de fr. 11,620,466-10, se répartit comme suit :

1 ^{re} classe	fr. 3,304,371 20	pour	403,873 tonnes,
2 ^e —	2,732,023 28	—	307,279 —
3 ^e —	2,817,334 27	—	633,873 —
Tarif spécial	2,761,817 85	—	1,247,073 —
Abonnements.	4,697 50	—	1,385 —
Soit.	fr. 11,620,466 10	pour	2,817,687 tonnes,

Pour les trois premiers postes, il y a un franc de frais fixes par tonne, ci fr. 1,369,029 »

Pour le quatrième poste, les frais fixes sont seulement de fr. 0-50 par tonne, ci. 623,537 »

Les transports par abonnements se font sans frais fixes; mais le prix de location proprement dit, qui est de 5 francs par wagon de 5 tonnes, entre pour 2,005 »
dans le cinquième poste ci-dessus.

Ensemble fr. 2,194,571 »

Les frais *variables* peuvent donc être évalués, pour toutes les grosses marchandises réunies, à fr. 9,423,893-10, savoir :

1 ^{re} classe	fr. 2,898,696 20
2 ^e —	2,224,746 28
3 ^e —	2,161,479 27
Tarif spécial.	2,138,280 85
Abonnement.	2,692 50
Total égal.	fr. 9,425,895 10

Les frais variables sont fixés : à fr. 0-10 par tonne-kilomètre pour la 1^{re} classe, à fr. 0-08 pour la 2^e classe, et à fr. 0-06 pour la 3^e classe et le tarif spécial. Les transports par abonnement appartenaient à la 3^e classe.

En divisant les recettes respectives par ces trois bases des tarifs, on trouve :

Pour la 1 ^{re} classe	28,986,960 tonnes-kilomètres.	
— 2 ^e classe	27,809,325	—
— 3 ^e classe	36,024,655	—
Pour le tarif spécial.	35,638,015	—
Pour les abonnements	44,875	—
Total	128,505,830 tonnes-kilomètres.	

RÉCAPITULATION.

NATURE DES EXPÉDITIONS.	NOMBRE DE TONNES EMBARQUÉES.			NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES.		
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.
Charbons pour la France, via Mouscron.....	"	"	15,810	"	"	1,588,660
Transports en vertu de traités spéciaux.....	2,003	35,002	228,631	178,360	3,369,810	13,433,710
Transports des établissements industriels de la Saône.....	"	"	91,078	"	"	455,390
Transports ordinaires.....	405,875	507,279	1,904,533	28,986,960	27,809,325	71,707,545
Totaux.....	407,968	542,341	2,240,052	29,165,320	31,179,135	87,185,305
	3,190,361			147,529,760		

Ainsi : 3,190,361 TONNES CORRESPONDANT A 147,529,760 TONNES-KILOMÈTRES.

Le parcours moyen de chaque tonne expédiée dans les conditions *ordinaires* ressort, d'après ces indications : à 71.42 kilomètres pour la 1^{re} classe, à 54.82 kilomètres pour la 2^e classe, à 37.65 kilomètres pour la 3^e classe, et enfin à 45.60 kilomètres pour l'ensemble. — En 1857, cette dernière moyenne s'était arrêtée à 42.81 kilomètres ; il y a donc eu certain allongement de parcours ; toutefois, on remarquera que les transports se font encore à des distances infiniment moindres que celles qui sont accusées notamment par la Compagnie française du Nord. En effet, les transports de celle-ci se sont faits, pendant l'année 1858, à une distance moyenne de 145 kilomètres, pour ce qui regarde le service de la petite vitesse. La longueur des parcours moyens, en 1858, a été de 201 kilomètres pour le chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de plus de 220 kilomètres sur le chemin de fer d'Orléans, de 63 à 64 kilomètres sur les chemins de fer de l'État sarde.

Il n'est pas étonnant, d'après cela, que l'exploitation belge soit relativement moins fructueuse que celles qui viennent d'être citées, bien que le tonnage transporté par celles-ci soit inférieur au tonnage embarqué sur les wagons belges.

En réunissant le produit des *frais fixes* au produit des *frais variables*, mais en laissant de côté le produit des *frais accessoires*, on trouve les chiffres suivants :

	Pour chaque tonne transportée.	Par tonne-kilomètre.
1 ^{re} classe. Recette moyenne	fr. 8.14	fr. 0.114
2 ^e classe. —	5.39	0.098
3 ^e classe (ordinaire). —	4.29	0.078
Tarif spécial. —	2.21	0.077
Abonnement. —	2.96	0.105
3 ^e classe (entière). —	2.93	0.0778
ENSEMBLE. —	4.124	0.0904

Il va de soi que les calculs sont établis exclusivement sur les transports ordinaires, c'est-à-dire, abstraction faite des expéditions de charbons en destination de la France *via* Mouscron, des transports faits en vertu de traités spéciaux et des transports de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

L'attention est généralement fixée sur les traités spéciaux conclus par l'administration des chemins de fer de l'État, avec des expéditeurs qui se trouvent dans le cas de pouvoir réclamer des faveurs de taxes.

Le rapport présenté, le 5 mai dernier, à la Chambre, sous le n° 176 des Documents parlementaires, est une nouvelle preuve de l'importance de ces traités. On a vu, à la page 65 du présent travail, quelles sont les intentions du Gouvernement relativement aux conventions dont il s'agit. — On se bornera donc à faire ressortir ici quels ont été, pendant l'année 1858, les résultats généraux de l'application des « *traités spéciaux* ». — Les détails sont fournis par le tableau n° XVI.

Les deux motifs principaux qui ont déterminé la conclusion de traités spéciaux, consistent dans la nécessité de soutenir la rude concurrence que diverses voies de communication ont créée récemment au chemin de fer de l'État et d'assurer l'utilisation du matériel en évitant les retours à vide.

Les conséquences financières des mesures que l'administration a prises, pour atteindre ce double but, ne peuvent pas être déterminées d'une manière absolue, à cause de l'impossibilité où l'on se trouve de préciser avec certitude, quels sont les transports qui auraient inévitablement échappé au railway si les réductions accordées n'avaient pas été consenties.

Les expéditions effectuées sous le régime des traités spéciaux, pendant l'année 1858, auraient produit une recette de fr. 1,283,526 »
si l'on y avait appliqué les taxes normales du tarif. — Le produit effectif a été de 935,106 35

Différence. fr. 348,419 65

ou 27.17 p. %.

Pour les transports de la 1^{re} classe, la réduction est de 36.92 p. %; elle est de 33.80 p. % pour les transports de la 2^e classe; mais elle n'excède pas

24.95 p. % en ce qui touche les transports de la 3^e classe, lesquels sont beaucoup plus importants que ceux des deux autres classes.

En d'autres termes, la tonne-kilomètre :

De 1 ^{re} classe a rapporté	0.072;	d'après les tarifs, la recette aurait été de	0.112
De 2 ^e classe	— 0.058;	—	— 0.088
De 3 ^e classe	— 0.056;	—	— 0.072
De l'ensemble	— 0.056;	—	— 0.076

Ces transports ont été effectués à une distance moyenne de 85 kilomètres pour la 1^{re} classe, de 96 kilomètres pour la 2^e classe, de 59 kilomètres pour la 3^e classe et de 64 kilomètres pour l'ensemble. — Le parcours est donc respectivement supérieur de 13.58, de 41.18, de 21.55 et de 18.40 kilomètres, à la moyenne générale renseignée ci-dessus, p. 77.

Cette circonstance justifie les traités conclus, les frais d'exploitation diminuant en raison de l'allongement du parcours.

Outre les traités qui stipulent des diminutions de taxes, il en existe aussi dont le but unique est d'assurer à l'administration des transports réguliers, déterminés d'avance, tout en garantissant à l'expéditeur la libre disposition d'un nombre de wagons convenu.

Dans ce cas, les bases des tarifs sont régulièrement appliquées. — Les conventions de cette nature ne peuvent donc avoir que des résultats tout à fait avantageux pour l'exploitation elle-même; elles sont au nombre de six; les transports auxquels elles ont été appliquées en 1858, sont renseignés dans le tableau n° XVII ci-après.

Il a déjà été fait mention (p. 63) des diminutions de frais de transport que la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Dendre-et-Waes fait en faveur des charbons expédiés sur Zele et sur Lokeren. — Les quantités transportées dans ces conditions se sont élevées, en 1858, savoir :

En destination de Zele	2,597 tonnes.
— de Lokeren	16,801 —
Ensemble	19,398 tonnes.

S'il n'y avait pas eu de remise, ces transports auraient rapporté :

A la Compagnie de Dendre-et-Waes (³ / ₄)	fr. 117,924 56
A l'État belge (¹ / ₄)	39,508 18
Ensemble	fr. 157,232 74

L'État a reçu intégralement la somme qui lui revenait, mais la Société a fait, sur sa part, des remises à concurrence de fr. 69,940-84, et n'a perçu, en conséquence, que fr. 47,983-72. — On voit que le Trésor public est resté parfaitement indemne.

C'est la Compagnie qui a fait aux consommateurs du pays de Waes un véritable cadeau de fr. 69,940-84. — Les réductions ont même été plutôt favorables que désavantageuses pour les recettes de l'administration, car on doit admettre

qu'elles ont provoqué des transports qui n'auraient point eu lieu si la rigueur des tarifs n'avait pas été tempérée pour servir les intérêts que les remises ont le plus directement favorisés.

Dans le rapport lu aux actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Tournai à Jurbise, en assemblée générale du 25 mars 1859, le conseil d'administration de cette Société se félicite des résultats obtenus ensuite des diminutions de taxes introduites dans les tarifs, en faveur de la houille et du coke provenant des bassins de Mons, du Centre et de Charleroy et expédiés par Mouseron sur Tourcoing, Roubaix, Lille et au delà. Les motifs de ces diminutions ont déjà été exposés ci-dessus, p. 65.

Voici quel a été le mouvement et quelle a été la recette de ces transports, depuis la mise en vigueur des nouvelles taxes jusqu'au 31 décembre 1858 :

Septembre	tonnes.	4,550	recettes, fr.	8,568 »
Octobre	—	3,850	—	21,651 60
Novembre	—	4,370	—	23,765 60
Décembre	—	6,040	—	33,552 90
Ensemble.	tonnes.	18,810	recettes, fr.	87,538 10

Ces transports ont été beaucoup plus fructueux encore pour l'État que pour la Société de Tournai à Jurbise, le parcours sur les lignes appartenant au Gouvernement étant plus long que le trajet fait sur la section construite par cette Compagnie.

Deux tableaux (nos XVIII et XIX), auxquels on ne peut que renvoyer, fournissent respectivement des indications développées sur les expéditions de charbons et de coke qui se font du bassin de Mons vers la France, par Quiévrain et par Erquelines, ainsi que sur les minerais expédiés de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines de Couillet et de Montigny.

Il est dit à la page 74, que les frais accessoires supportés par les grosses marchandises se sont élevés, en 1858, à fr. 1,046,502-62.

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Bulletin.	fr.	419,944 64
Prise à domicile		12,976 43
Remise à domicile		424,189 41
Chargement et déchargement		392,817 19
Provision		32,076 82
Engins extraordinaires et frais imprévus		53,993 27
Part de Tournai à Jurbise		10,507 86
Total	fr.	1,046,502 62

En rapprochant les recettes partielles, du prix fixé par le livret réglementaire des transports pour les opérations exigées par l'embarquement et le débarquement des marchandises, on pourra déterminer l'importance des expéditions qui ont respectivement réclamé chaque opération.

VIII

Finances, équipages, chevaux et bestiaux.

a.) FINANCES.

Pour le transport des finances, le tarif divise le chemin de fer en zones de 25 kilomètres chacune; la taxe est de fr. 0-25 pour un group de 1,000 francs transporté dans la première zone, avec augmentation de fr. 0-05 pour chaque zone au delà, plus fr. 0-20 de remise à domicile, et éventuellement 15 centimes de prise à domicile.

En 1858, il a été transporté 243,407 groups de 1,000 francs, qui ont produit ensemble une recette de fr. 144,463-53 ou fr. 0-53 p. % de la recette totale de l'exploitation.

Le mouvement avait été, en 1857, de 282,800 groups, et la recette de fr. 142,496-20 : il y a donc une diminution de 59,593 groups dans les transports, et une augmentation de fr. 1,969-33 dans les produits.

Le nombre des expéditions originaires de la Belgique a augmenté de 5-77 p. %; la diminution constatée provient uniquement du ralentissement apporté dans les envois de numéraire de la France vers la Belgique. En effet, ces envois, pour ce qui concerne la direction de Quiévrain, représentaient, en 1857, une quantité de 123,143 groups de 1,000 francs; et en 1858, ils sont descendus à 78,960 : diminution 44,183 groups ou 35-88 p. %. — La diminution est de fr. 36-38 p. % pour les expéditions de France en Belgique par la voie de Mouscron; mais celles-ci n'ont guère autant d'importance que celles qui se font par Quiévrain, car elles n'ont pas dépassé 3,670 groups de 1,000 francs en 1857 et 3,607 en 1858.

La recette des transports de finances par le service international franco-belge est donc tombée, en 1858, à fr. 32,274-83, de fr. 50,674-62 qu'elle était en 1857 : différence fr. 18,399-79.

Une diminution d'environ 10 p. % s'est également produite dans les recettes des transports de finances qui ont une des stations de l'administration belge pour point de départ.

Par contre, les envois d'argent échangés avec la ligne du Nord belge ont presque triplé, sous le rapport de la recette : ils ont produit, en 1857, fr. 3,854-78, on les trouve à fr. 13,720-86 en 1858.

La recette des expéditions de même nature faites en transit a monté de fr. 11,103-05 à fr. 26,143-70.

Les autres différences ne réclament pas une mention spéciale : on peut les constater en comparant le tableau n° XI ci-après avec celui qui est annexé au compte rendu de 1857 sous le même numéro.

b.) ÉQUIPAGES.

Les équipages payent 3 francs de frais fixes et fr. 0-60 de frais variables, pour chaque kilomètre de parcours.

Il en avait été transporté 359 en 1857; en 1858, ce nombre est resté à peu près stationnaire puisqu'il ressort à 343, soit une diminution insignifiante de 16.

Le produit du transport des équipages occupe une très-petite place dans la recette générale de l'exploitation; en 1858, il représente seulement 0.07 p. % de cette recette. Il s'élève à fr. 18,173-20, ce qui, relativement aux résultats constatés en 1857, accuse une diminution de fr. 3,530-60 ou 16.26 à 16-27 p. %. La plus grande partie de la diminution porte sur le service belge-rhénan.

c.) CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les chevaux et bestiaux payent :

1° A la grande vitesse (charge complète de wagon et transport par train ordinaire de voyageurs), une taxe calculée à raison de 6 francs de frais fixes et de fr. 0.40 par kilomètre de parcours;

2° A la petite vitesse :

A. 1^{re} classe. (1 cheval, 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons), 3 francs de frais fixes et fr. 0.12 par kilomètre de parcours;

B. 2^e classe. (2 chevaux, 3 ou 4 bœufs ou vaches, 6 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons), fr. 4-50 de frais fixes et fr. 0.18 de frais variables pour chaque kilomètre de parcours;

C. 3^e classe. (3 chevaux, 5 ou 6 bœufs ou vaches, 1 wagon de petit bétail), 6 francs de frais fixes et fr. 0-24 de frais variables par kilomètre de parcours.

Le tout sans compter une taxe fixe de fr. 0-20 d'enregistrement pour chaque expédition.

La taxe est perçue, comme pour tous les transports, par demi-myriamètre et non par kilomètre.

En 1858, les transports se sont présentés ainsi qu'il suit :

Grande vitesse	2,753 expéditions qui ont produit fr.	88,179 90
Petite vitesse. {	1 ^{re} classe. 2,483 — —	22,114 50
	2 ^e — 2,134 — —	27,897 72
	3 ^e — 7,773 — —	151,516 06
Ensemble	15,143 — —	289,708 18

La recette se répartit donc entre les quatre catégories dans la proportion :

De 30.44 p. %	pour la grande vitesse.
De 7.64 p. %	— petite vitesse (1 ^{re} classe).
De 9.63 p. %	— — (2 ^e classe).
De 52.29 p. %	— — (3 ^e classe).

Ci. . . . 100.00 p. %.

Comparativement au produit total de l'exploitation, la recette du transport des bestiaux est de 1.06 p. %.

En 1857, cette recette avait atteint la somme de fr. 293,180-53; d'où l'on remarque une diminution de fr. 3,472-35 ou 10.18 p. %.

La diminution s'est produite à concurrence de fr. 1,017 22
sur les transports de la petite vitesse (2^e classe), et à concurrence
de 3,671 21
sur les transports de la petite vitesse (3^e classe)

Ensemble. fr. 4,688 43

Par contre, il y a eu augmentation de fr. 152 05
sur les expéditions de la grande vitesse, et de 1,064 05
sur celles de la petite vitesse (1^{re} classe).

Ci 1,216 08

Reste fr. 3,472 35

La diminution se remarque particulièrement dans le service hollando-belge, ce qui prouve qu'il y a baisse dans l'importation des chevaux et du bétail néerlandais, par la voie ferrée.

En résumé, les transports des finances, des équipages et des bestiaux ont tous fléchi, les uns sous le rapport des quantités transportées, les autres sous le rapport des recettes, pendant l'année 1858 comparée à l'année immédiatement précédente. Le tableau suivant permet d'embrasser le mouvement d'un coup d'œil :

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.			RECETTES OPÉRÉES.		
	EN 1857.	EN 1858.	Différence.	EN 1857.	EN 1858.	Différence.
Finances Groups	282,800	243,407	— 39,393	142,496 20	144,465 53	+ 1,969 33
Équipages	359	343	— 16	21,703 80	18,173 20	— 3,530 60
Chevaux et bestiaux Expéditions.	14,953	15,145	+ 192	203,180 53	289,708 18	— 3,472 35
				457,380 53	452,346 91	— 5,033 62

Pour 1858, les trois produits réunis représentent 1.66 p. % de la recette totale de l'exploitation.

IX

Produits extraordinaires.

On aurait voulu pouvoir renseigner les *produits extraordinaires* dans leur détail; mais le temps a manqué pour en faire le dépouillement.

Ces produits comprennent toutes les sommes perçues : du chef de redevances pour emploi du matériel, soit sur des lignes en relation, soit sur des raccordements privés, — du chef de la vente de livrets réglementaires, — de cartes de libre circulation dans les stations et aux abords du chemin de fer, de frais de déclarations en douane, de droits de magasinage et de dépôt, de surtaxes non remboursées, etc., etc.

L'ensemble de ces sources de revenus figure dans les recettes du railway pour une somme de fr. 536,568-95, soit 1-96 p. %. En 1857, la recette avait été seulement de fr. 422,837-28; d'où une augmentation de fr. 113,731-65.

X

Comparaison résumée avec 1857.

a.) MOUVEMENT.

NATURE DES TRANSPORTS.	1857.	1858.	DIFFÉRENCE EN 1858.		
			EN PLUS.	EN MOINS.	
Voyageurs. {	1 ^{re} classe.....	621,727	629,531	7,604	»
	2 ^e —	1,059,686	1,112,775	53,087	»
	3 ^e —	4,588,597	4,731,302	162,905	»
	extraordinaires.....	188,414	147,542	»	41,072
Bagages.....	{ Colis.....	93,089	102,535	7,266	»
	{ Quintaux....	121,596	111,547	»	10,049
Équipages.....	539	545	»	16	
Animaux..... Expéditions..	14,953	15,156	183	»	
Finances..... Groups.....	282,800	243,407	»	39,395	
Petits paquets..... Quintaux....	18,445	19,612	1,197	»	
Petites marchandises..... —	765,989	812,500	46,511	»	
Grosses marchandises..... Tonnes.....	2,783,076	5,190,361	407,285	»	

En 1857, il y avait eu, relativement à 1856, augmentation pour toutes les espèces de transports, excepté seulement pour les transports de voyageurs de 1^{re} classe et pour les équipages. Et encore les diminutions remarquées pour ces deux espèces d'expéditions étaient-elles très-insignifiantes : 2,575 voyageurs et 61 voitures.

Toutefois, on doit faire observer que quelques-unes des augmentations de 1858 sur 1857 sont fort sensiblement inférieures à celles de 1857 sur 1856. Ainsi, pour les voyageurs de 3^e classe la différence de 1857 sur 1856 était de 448,415 personnes; — on vient de la trouver à 162,905 pour 1858 sur 1857. — Pour les petites marchandises, 1857 l'emportait de 56,484 quintaux sur 1856; 1858 ne surpasse 1857 que de 46,511 quintaux.

Cependant, l'on doit, par contre, constater que les expéditions de grosses marchandises, pour lesquelles l'accroissement de 1857 relativement à l'année 1856 était seulement de 237,870 tonnes, ont en 1858, surpassé de 407,285 tonnes le nombre des expéditions de 1857. — De même, les voyageurs de 2^e classe offrent, pour 1858 comparé à 1857, une augmentation de 53,087 individus, tandis que l'augmentation de 1857 comparé à 1856 était restée à 43,477.

En un mot, ce sont les transports de marchandises qui actuellement paraissent principalement appelés à augmenter le développement que le trafic de l'exploitation belge a pris dans le courant de la dernière période de cinq ans qu'elle vient de traverser. Cette observation s'applique également à la recette, ainsi qu'il apparaîtra aux yeux de ceux qui voudront bien jeter un regard sur le tableau suivant.

b.) RECETTES.

NATURE DES TRANSPORTS.	1857.	1858.	DIFFÉRENCE EN 1858.		
			EN PLUS.	EN MOINS.	
Voyageurs. {	1 ^{re} classe.....	3,237,489 73	3,109,877 45	"	127,612 28
	2 ^e —	2,209,653 91	2,304,640 50	94,986 59	"
	3 ^e —	4,670,431 84	4,796,278 80	123,826 96	"
	extraordinaires.....	511,728 99	247,666 51	"	64,062 68
Bagages.....	627,043 24	556,392 61	"	70,650 63	
Équipages.....	21,703 80	18,173 20	"	3,530 60	
Animaux.....	293,180 35	289,708 18	"	3,472 35	
Finances.....	142,496 20	144,463 33	1,966 53	"	
Petits paquets.....	251,607 37	243,339 36	13,762 19	"	
Petites marchandises.....	1,253,428 41	1,311,661 34	58,233 13	"	
Grosses marchandises.....	12,083,996 02	13,717,133 60	1,631,137 58	"	
Produits extraordinaires.....	422,857 28	556,368 95	115,751 63	"	
Totaux.....	23,507,617 52	27,277,926 01	2,039,637 23	269,528 34	
Augmentation.....	1,770,308 69		1,770,308 69		

Cette augmentation équivaut à 6.94 p. % de la recette brute de l'année 1857 ; elle a été répartie comme suit :

Part de l'État.	fr. 1,596,383 32
Part de la compagnie de Dendre-et-Waes	103,949 23
— de Tournai à Jurbise	67,976 14
	<hr/>
	Fr. 1,770,308 69

Toutefois, il est à observer que les transports effectués sur la ligne de Mons à Manage figurent dans les recettes de 1858 pour une somme de fr. 603,513-67, c'est-à-dire pour 34.09 p. % de l'augmentation constatée, celle-ci ne devant, en conséquence, être attribuée au développement du trafic qu'à concurrence de fr. 1,166,793-02 ou 65.91 p. %.

Les transports de la ligne de Mons à Manage (pour les cinq derniers mois de l'année) ont comporté :

114,783 voyageurs qui ont produit	fr. 76,528 34
762 quintaux de bagages	1,640 40
1 équipage	15 »
155 expéditions d'animaux	1,625 60
3,613 groups de finances	414 23
	<hr/>
A reporter	fr. 80,223 79

Report	fr.	80,225 79
206 quintaux petits paquets		724 36
138 — petites marchandises		6,923 »
530,531 tonnes grosses —		510,814 33
Produits extraordinaires		4,828 19
Ensemble.	fr.	603,513 67

Cela fait fr. 120,703-53 par mois.

Si l'exploitation de cette ligne n'avait pas été reprise par le Gouvernement, l'augmentation de recette pour l'ancien réseau de l'État aurait été :

Pour les transports de finances, de	fr.	1,553 08
— de petits paquets, de.		13,027 83
— de petites marchandises, de.		51,310 13
— de grosses marchandises, de		1,120,323 23
Pour les produits extraordinaires		108,903 46
	Fr.	1,293,119 75

Par contre, il y aurait eu une diminution :

Sur les transports de voyageurs, de	fr.	47,390 15
— de bagages, de		72,291 03
— d'équipages, de.		3,543 60
— d'animaux, de		3,097 93
		128,324 73

L'accroissement eût donc été, ainsi qu'il est dit plus haut, de. fr. 1,166,793 02

On doit ajouter que la perception d'une recette de fr. 603,513-67, du chef du produit *propre* de la ligne de Mons à Manage, n'est pas la seule conséquence de la reprise de cette concession. Il faut tenir note également de la conservation de cette ligne comme *affluent*, et de la diminution de frais de traction pour les transports qui, avant le 1^{er} août 1858, étaient obligés de faire des détours parce qu'ils ne pouvaient pas emprunter ladite ligne.

Quant aux explications spéciales dont les augmentations ou les diminutions de recettes sont susceptibles, elles ont été données déjà dans le chapitre relatif à la statistique.

C.) DÉPENSES.

Le compte rendu de 1857 renseigne la dépense de cette année à fr. 13,861,961 58
 mais ce chiffre, qui n'était qu'une simple évaluation approximative, a été dépassé de 338,896 84
 De plus, des engagements étaient pris, à la clôture du budget de 1857, pour une somme de 301,307 63
 à prélever sur des parties d'allocations de ce budget qui ont dû être transférées au budget de 1858.

La dépense de l'année 1857 s'est donc élevée, en réalité, à la somme de fr. 14,522,166 05

Il va de soi que l'on entend parler ici de la dépense imputée sur le budget annuel et non de la dépense effective de *consommation*. (Voir p. 36.)

C'est donc la somme de fr. 14,522,166-05 que l'on doit comparer à celle de fr. 14,698,465-68 (voir p. 44) pour préciser la différence qui existe entre les dépenses respectives de 1857 et de 1858.

Ce rapprochement, le voici :

NATURE DE LA DÉPENSE.	DÉPENSE DE 1857.	DÉPENSE DE 1858.	DIFFÉRENCE EN 1858.	
			EN PLUS.	EN MOINS.
Voies et travaux.....	4,094,632 89	4,138,753 27	44,080 38	»
Traction et arsenal.....	7,014,215 23	6,974,011 44	»	40,201 79
Transports.....	3,050,273 29	3,193,678 05	165,402 76	»
Services en général.....	542,923 05	548,830 45	5,923 40	»
Régie.....	40,099 61	41,190 49	1,090 88	»
Totaux.....	14,522,166 05	14,698,465 68	216,499 42	40,201 79
Augmentation....	176,297 65 #		176,297 65	

D'après ce qui précède, on voit que la recette a augmenté en 1858, de fr. 1,770,508 69
que, de son côté, la dépense s'est accrue de 176,297 65
et que, par conséquent, la différence en faveur de 1858 se traduit par une amélioration de fr. 1,594,011 06

Mais il importe d'ajouter immédiatement que si l'augmentation de recette est, en partie, la suite de la reprise du chemin de fer de Mons à Manage, on peut en dire autant de l'augmentation de dépense.

Dans tous les cas, l'accroissement dans la dépense n'est pas proportionnel à l'accroissement dans la recette : celui-ci est de 6.94 p. %, tandis que le premier est seulement de 1.07 p. %.

La plus grande partie de l'augmentation concerne les salaires des ouvriers payés à la journée : elle résulte de la reprise de la ligne de Mons à Manage et de la nécessité où se sont trouvées toutes les industries, d'augmenter, dans ces derniers temps, le salaire de leurs agents.

Au surplus, voici comment se présentent et s'expliquent les différences constatées dans les dépenses :

<i>Voies et travaux.</i> Traitements	Augmentation.	fr. 6 88
Salaires	—	12,664 45
Travaux et fournitures.	—	62,524 44
		fr. 74,995 77
Billes, rails et accessoires.	Diminution.	fr. 30,915 39
		fr. 44,080 58

L'augmentation relative aux travaux et fournitures n'a rien qui doive étonner, si l'on songe que l'allocation compétente doit supporter toutes les dépenses d'amélioration et d'entretien du railway, ainsi que le prix des outils et ustensiles du service des voies. D'ailleurs, jusqu'en 1857, ces dépenses étaient, en partie, prélevées sur le crédit voté pour les rails, billes et accessoires. L'accroissement effectif ne dépasse pas 30,000 francs et il est applicable à la voie nouvelle de Contich à Lierre, dont l'exploitation a été remise aux mains de l'État à partir du 1^{er} février 1857.

La différence concernant les dépenses du matériel fixe de la voie s'explique par la baisse considérable qui s'est produite, en 1858, sur le prix des fers, ainsi qu'il sera démontré au § I^{er} du chapitre suivant. — Il y a ainsi une diminution de fr. 28,785-86 pour les *signaux*, et de fr. 21,732-35 pour les plates-formes et plateaux de plates-formes; la différence finale aurait donc été plus forte si le prix des bois n'avait pas monté en 1858 : du chef des billes, l'augmentation des dépenses est de fr. 137,256-20; du chef des coussinets, elle est de fr. 54,726-68, et du chef des coins en chêne, elle est de fr. 11,311-58. — En résumé, la balance des augmentations et des diminutions solde par une réduction de dépenses de fr. 30,915-39,

<i>Traction et arsenal.</i>	Traitements	Augmentation.	fr.	11,176 40
	Salaires	—		177,286 66
	Primes	—		9,433 85
			fr.	197,896 94
	Combustibles	Diminution.	fr.	146,539 05
	Redevances aux compagnies	—		74,803 50
	Entretien du matériel	—		16,756 15
			fr.	238,098.70
		Diminution	fr.	40,201.79

Eu égard à la nature essentiellement variable des frais que l'exploitation supporte du chef de l'emploi du matériel des Compagnies en relation, il n'y a, dans ces chiffres que deux postes à expliquer : or, celui relatif aux salaires est justifié plus haut, et celui relatif aux combustibles sera développé dans la suite du présent rapport.

<i>Transports.</i>	Traitements	Augmentation.	fr.	44,316 59
	Salaires	—		60,693 42
	Frais d'exploitation	—		18,400 00
	Camionage	—		40,023 32
	Pertes et avaries	—		1,969 43
			fr.	165,402.76

L'augmentation du chiffre des traitements provient : du développement naturel du trafic, de l'extension du réseau, et des mesures sanctionnées par la Législature en faveur du personnel subalterne de toutes les administrations publiques.

Quant aux frais de camionage, ils ne constituent pas une dépense proprement

dite : ils peuvent être considérés comme étant une simple avance, puisqu'ils sont remboursés à l'État par les particuliers au profit de qui ce service spécial est utilisé.

En ce qui touche les « *Services en général* », les augmentations méritent à peine d'être signalées, puisqu'elles n'excèdent pas fr. 5,925-40, savoir :

Traitements	fr. 9 21
Salaires	5,604 95
Matériel	17 21
Disponibilités.	294 03
Total.	fr. 5,925 40

Une cause spéciale a agi ici sur le montant des salaires : c'est l'extension à toutes les lignes du chemin de fer, de l'emploi des coupons du système Edmond'son.

Enfin, l'augmentation pour le service de la *Régie* est de fr. 1,090-88, savoir :

Fr. 1,465 47 d'augmentation pour le personnel;
374 59 de diminution pour le matériel.
<hr/>
Fr. 1,090 88

L'augmentation pour le personnel a reçu la sanction des Chambres, qui ont approuvé les propositions qui leur ont été faites à cet égard dans la note préliminaire du budget de 1858. (Documents parlementaires, session de 1857-1858, n° 32, p. 47.)

On semble autorisé à conclure, d'après les chiffres et développements qui précèdent, que l'administration s'est efforcée de restreindre les dépenses de l'exploitation, en 1858, dans les limites du plus strict nécessaire.

Elle a donc atteint ce double résultat sur lequel on voudrait fixer, d'une manière particulière, l'attention de la Législature : *les recettes se sont accrues, et les dépenses ont diminué.*

On dit que les dépenses ont diminué, attendu que, ramenées à la base d'un kilomètre d'exploitation, elles sont descendues de fr. 20,410-88 à fr. 19,675-42 (voir p. 39).

On a vu, dans le cours du présent rapport, quel a été le produit et quelle a été la dépense par kilomètre de chemin, par locomotive-kilomètre, par voiture-kilomètre et par convoi-kilomètre.

On a trouvé :

	Recette brute.	Dépense.	Recette nette.
Par kilomètre de chemin . fr.	37,560 63	19,675 42	17,885 21
Par locomotive-kilomètre . .	5.11567	2.67964	2.43603
Par voiture-kilomètre	0.41905	0.21946	0.19959
Par convoi-kilomètre	5.12955	2.68644	2.44311

Le tableau suivant indique la répartition de ces différentes unités entre les diverses espèces de recettes et de dépenses :

RECETTE BRUTE (1858).

NATURE DE LA RECETTE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
Voyageurs fr.	14,400 75	1.96155	0.16067	1.96607
Bagages	766 24	0.10436	0.00855	0.10465
Petites marchandises	2,144 71	0.29210	0.02595	0.29289
Grosses marchandises	18,889 24	2.57267	0.21074	2.57965
Finances.	199 07	0.02711	0.00222	0.02718
Équipages.	26 29	0.00558	0.00029	0.00559
Chevaux et bestiaux	598 14	0.05425	0.00444	0.05438
Produits extraordinaires	756 19	0.10027	0.00821	0.10054
Totaux	57,560 65	5.11567	0.41905	5.12955

DÉPENSE (1858).

NATURE DE LA DÉPENSE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
Voies et travaux fr.	5,540 60	0.75459	0.06180	0.75649
Traction et arsenal	9,335 99	1.27149	0.10415	1.27469
Transports.	4,277 45	0.58255	0.04771	0.58405
Services en général.	466 51	0.06351	0.00520	0.06371
Régie	55 09	0.00750	0.00062	0.00750
Totaux	19,675 42	2.67964	0.21946	2.68644

RECETTE NETTE.

ANNÉE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
1858 fr.	17,885 21	2.45605	0.19959	2.44511

CHAPITRE V.

PRINCIPALES DÉPENSES DE 1858. (DÉVELOPPEMENTS.)

I

Rails et fers de la voie.

Le compte rendu de 1857 a fait connaître qu'il existait en dépôt, au 1^{er} janvier 1858, une quantité de 112,567.12 mètres courants de rails, savoir :

Rails neufs	Mét. cour ^{ts} . 14,876.90	
Vieux rails de remploi		Mét. cour ^{ts} . 97,690.22
En 1858, il a été acheté des rails neufs et l'administration a fait remanier de vieux rails. Par ce double moyen, il a été mis à la disposition du service		
	214,684.86	
mètres courants de rails neufs.		
Enfin, il a été ôté des voies		253,246.58
mètres courants de rails dont une partie est susceptible de remploi ultérieur.		
<hr/>		
Cela donne des totaux de	229,561.76	
mètres courants de rails neufs, et de		330,936.60
mètres courants de vieux rails.		
Mais il a été employé :		
A. Aux renouvellements 160,461.10 mètres de rails		
neufs, et, en vieux rails, une longueur de	Mètres. 68,428.27	
B. Aux voies nouvelles 4,113.13		
mètres de rails neufs, et, en vieux rails, une longueur de	20,242.09	
De plus, il a été mis hors de service		
	128,927.80	
mètres de vieux rails.		
<hr/>		
Ensemble, à déduire	164,574.25	et 217,598.16
<hr/>		
Au 1 ^{er} janvier 1859, il se trouvait donc en dépôt une réserve de	64,987.51	
mètres courants de rails neufs, et		115,558.44
mètres de vieux rails.		

Tous les rails neufs et tous ceux qui proviennent du remaniage, ont, sans exception, un poids de 34 kilogrammes au mètre courant; et ils sont à double bourrelet. Quant aux vieux rails, ils sont de trois modèles : les uns sont des rails *ondulés* pesant de 19 à 22 kilogrammes; les autres sont des rails dits *parallèles*, de 25 à 27 kilogrammes; les troisièmes sont du même modèle et du même poids que les rails neufs.

Les quantités relevées ci-dessus sont réparties, entre ces différentes espèces de rails, dans le tableau annexé sous le n° XX.

Les rails achetés en 1858 ont coûté, en moyenne, fr. 159-99 la tonne de 1,000 kilogrammes (sans éclisses). — C'est le prix le plus bas auquel on soit descendu jusqu'à ce jour; en 1853, l'on n'avait même pu traiter au-dessous de 164 francs.

La baisse de 1858 doit être attribuée exclusivement à la crise industrielle et commerciale qui a pesé sur tous les marchés.

Ainsi, le prix des fers laminés était à 250 francs à Charleroi, le 27 janvier 1856; depuis lors, il a successivement et graduellement diminué, pour tomber à 165 francs, le 21 novembre 1858. Il y a eu, à la vérité, un léger mouvement de reprise au commencement de l'année dernière, mais ce mouvement n'a été que passager, et la baisse a recommencé immédiatement. La faible reprise dont il vient d'être parlé, ne s'est même pas produite sur le prix des rails; ceux-ci étaient cotés à 240 francs le 27 janvier 1856; ils étaient encore à 215 francs, le 11 janvier 1857; à la fin de 1858, on les trouve à 160 francs.

Le prix moyen de 1857 était de 197 francs; il y a donc une diminution de fr. 37-01 en 1858:

Le produit du remaniage des rails a été, en 1858, quelque peu inférieur à celui de 1857. Celui-ci avait été de 726.90 kilogrammes de rails neufs pour un tonneau de vieux rails; le produit de 1858 est descendu à 696.23 kilogrammes, soit 30.67 kilogrammes en moins par tonne. En d'autres termes, 3,587,220 kilogrammes de vieux rails ont été remaniés en 1858; il en est sorti 12,956 rails pesant ensemble 2,497,530 kilogrammes.

Ainsi qu'il est dit ci-dessus, 128,928 mètres courants de rails ont été ôtés des voies et mis définitivement hors de service, dans le courant de l'année 1858. Cette quantité comprenait :

66,760	mètres de rails	ondulés.
31,618	—	parallèles.
30,550	—	à double bourrelet.

Ensemble 128,928 mètres de rails.

La page 19 du présent travail contient divers renseignements sur la durée des rails existant dans les voies au 1^{er} janvier 1859 et sur la durée de tous les rails ôtés de la route depuis 1835 jusqu'au 31 décembre 1858 (1). — Pour ce qui concerne spécialement les rails ôtés des voies et mis définitivement hors de service pendant l'année 1858, on trouve que les rails ondulés avaient eu, en moyenne, une durée de 17 ans 9 mois; que les rails parallèles avaient servi pendant 13 ans 1 mois; que les rails à double bourrelet sont restés sur les traverses pendant 11 ans 1 mois; enfin que l'ensemble a résisté pendant une période moyenne de 12 ans 6 mois.

L'infériorité de résistance que ces calculs semblent accuser, quant aux rails du poids de 34 kilogrammes au mètre courant, est seulement apparente : elle provient de ce que les rails à double bourrelet n'ont été employés au chemin de fer de l'État belge qu'à partir de l'année 1846.

(1) Voir aussi les tableaux annexés sous les nos XX et XXI.

La durée effective des rails mis hors de service en 1858 est indiquée au tableau suivant :

DURÉE.	RAILS ONDULÉS.	RAILS PARALLÈLES.	RAILS A DOUBLE BOURRELET.	TOTAL.
Ans	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
4	"	"	5	5
5	"	"	97	97
6	112	"	"	112
9	"	10,963	"	10,963
10	"	"	2,012	2,012
11	"	3,065	20,303	23,368
12	2,641	511	8,131	11,083
13	396	49	"	445
14	112	99	"	211
15	1,579	1,049	"	2,628
16	7,160	4,480	"	11,640
17	19,369	4,602	"	24,171
18	4,635	3,000	"	9,635
19	12,345	"	"	12,345
20	15,246	"	"	15,246
21	4,730	"	"	4,730
TOTAUX . . .	66,761	31,618	30,530	128,929

Les rails n'ont pas été tous mis hors de service pour manque de résistance par suite d'usure; il en est, dans le nombre, qui se sont cassés. Toutefois la proportion des rails cassés relativement aux chiffres qui viennent d'être relevés est tout à fait insignifiante.

Ainsi, en 1858, 204 rails se sont brisés : 201 rails parallèles et 3 rails à double bourrelet; ce qui donne une longueur de 183.96 mètres courants. Sur les 201 rails parallèles, on en a compté 196 sur la ligne de Tournai à Jurbise et 5 sur la section de Malines à Gand. En 1857, 89 rails parallèles sur 97 qui se sont cassés, appartenaient également à la ligne de Tournai à Jurbise; en 1856, la proportion de la même ligne et pour la même espèce de rails était de 38 sur 91. Cela tend à prouver que les fers employés par l'administration peuvent soutenir avantageusement la comparaison des fers que la Société de Tournai à Jurbise a placés dans ses voies.

Le prix des coussinets a diminué considérablement en 1858; il est renseigné à 135 fr. par tonne, dans le compte rendu de 1857, et on le trouve à fr. 112-60 en 1858 : différence en moins, fr. 22-40 par 1,000 kilogrammes. — La baisse

sur le prix des chevilles et des clavettes a été de fr. 30-30 ; de 250 francs qu'il était en 1857, ce prix est tombé à fr. 219-70 en 1858.

A aucune époque, depuis l'exploitation des lignes belges, les fers n'étaient descendu à des taux aussi favorables pour l'acheteur.

En 1858, il a été livré aux entrepreneurs du remaniage d'une part, 1,710,533 kilogrammes de vieux coussinets et 92,674 kilogrammes de vieilles chevilles et clavettes ; ces entrepreneurs ont représenté 1,526,625 kilogrammes de coussinets neufs et 47,008 kilogrammes de chevilles et de clavettes neuves. Par tonne, le rendement a donc été de 775 kilogrammes de coussinets et de 507 kilogrammes de chevilles ou clavettes

La valeur des produits du remaniage est estimée à 559,104 francs, savoir : pour les rails, 399,604 francs ; pour les coussinets, 149,400 francs, et pour les chevilles ou clavettes, 10,100 francs.

Quant aux coins en bois, ils ont été achetés au prix moyen de fr. 0-08 à fr. 0.099 la pièce. Il y a donc une légère augmentation relativement aux prix de 1857, lequel a été de fr. 0-0796 à fr. 0-09.

II

Billes.

Au 1^{er} janvier 1858, les dépôts de l'administration renfermaient 10,041 billes en bois de diverses essences, dont 4,158 en chêne non préparées, 5,592 en hêtre, en platane, en bois blanc ou en sapin, préparées au procédé Boucherie, et 291 en sapin, préparées au procédé Bethell.

De plus, la réserve comprenait 1,396 traverses en métal.

Ensemble. 11,437

Dans le courant de l'année, il a été acheté 113,482 billes neuves, selon le détail qui en sera donné ci-dessous.

Cela fait un total de 124,919 billes.

Sur ce nombre, il a été mis en service. 112,786 billes : 104,817 pour les remplacements et 7,969 pour l'établissement de voies d'évitement ou de doubles voies.

La réserve au 31 décembre 1858 était donc de 12,133 billes.

Les 113,482 billes achetées en 1858 se décomposent comme suit :

Billes en chêne non préparées, à fr.	5 01	39,532
<i>Procédé Boucherie.</i> Billes en hêtre	5 01	34,615
— — platane	4 95	300
— — bois blanc.	4 75	12,746
— — sapin	5 30	1,289
<i>Procédé Bethell.</i> — — sapin	5 13	25,000
Comme ci-dessus		113,482

billes, donnant une dépense de fr. 568,351-75.

Le prix moyen de ces billes est de fr. 5.008 la pièce ; il était de 4.97 pour les billes achetées en 1857 ; il y a augmentation de 0.038, provenant du renchérissement général des bois.

On vient de dire que 112,786 traverses ont été employées à l'entretien des voies anciennes ou à la construction de voies nouvelles, pendant l'année 1858. Ces traverses se composaient de :

35,719 en chêne ;
 52,005 en hêtre et bois blanc, préparées au procédé Boucherie ;
 25,041 en sapin, préparées au procédé Bethell ;
 21 en métal.

Ensemble 112,786

Sur ce nombre, l'entretien proprement dit a absorbé 104,817 billes qui ont été substituées à 106,733 billes mises hors de service ; la cause de la différence qui existe entre ces deux quantités a déjà été expliquée dans les comptes rendus antérieurs : elle provient de ce que la portée des anciens rails était seulement de 0^m,90, tandis que la portée des nouveaux rails est de 1^m,02.

Il a été ôté des voies :

95,296 billes en chêne ;
 8,485 — en sapin ;
 2,656 — en bois de diverses essences, et
 296 traverses en métal.

Ensemble 106,733, dont 106,437 billes en bois.

Les billes en chêne mises hors de service avaient eu une durée moyenne de 12 ans 8 mois ; les billes en sapin ou autres essences avaient séjourné dans les voies pendant 13 ans 5 mois ; enfin, la durée de toutes ces billes, prises dans leur ensemble, avait été de 12 ans 9 mois. Ces trois moyennes avaient été respectivement de 12 ans, de 13 ans 5 mois et de 12 ans 1 mois, pour les billes ôtées des voies en 1857.

La durée réelle des 106,437 billes dont il s'agit est indiquée dans le relevé que voici :

DURÉE.	BILLES EN CHÈNE.	BILLES de DIVERSES ESSENCES.	TOTAL.
Ans.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
5	»	52	52
5	57	»	57
7	976	»	976
9	4,756	»	4,756
10	»	2,555	2,555
11	16,875	4,796	21,671
12	26,120	»	26,120
15	8,587	»	8,587
14	12,464	»	12,464
15	25,052	67	25,099
16	2,629	626	5,255
17	»	25	25
19	»	1,441	1,441
20	»	1,60 ¹	1,601
TOTAUX . .	95,296	11,141	106,457

Ces divers renseignements se complètent par ceux qui ont été fournis aux pp. 20 et suivantes du présent rapport, et par ceux que l'on trouvera dans les tableaux annexés sous les nos II, XXII et XXIII.

On ajoutera seulement, pour terminer, qu'en 1858 on a ôté des voies 12,587 billes de moins qu'en 1857.

III

Combustibles.

Ainsi que cela a été dit dans le dernier des comptes rendus publiés en exécution de l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, un nouveau règlement a été arrêté en 1857 pour la comptabilité du combustible et de l'huile de graissage. — Sous la date du 11 avril 1858, ce règlement a été modifié et amélioré pour ce qui concerne la justification de l'emploi du combustible.

Le Département met tous ses soins à perfectionner cette partie importante de la comptabilité des matières. On peut annoncer qu'elle est actuellement organisée de manière à donner toutes les garanties désirables sur le bon emploi des charbons.

Les mesures prises dans ce but, jointes à la réduction des prix du combustible, à l'usage de briquettes de charbon aggloméré pour l'alimentation des locomotives, et surtout à l'augmentation de puissance des machines neuves ou des

machines reconstruites, — ont produit les résultats les plus satisfaisants sous le rapport de l'économie dans la dépense.

Il a été payé sur le budget de 1857, une somme de fr. 1,521,281-22 (1) pour la seule dépense des combustibles de la traction. En 1858, les imputations ne dépassent pas le chiffre de fr. 1,395,612-60, soit une diminution de fr. 125,668-62 ou 8-26 p. %.

Il a été acheté :

13,604,122 kilogrammes de coke fournis par l'industrie privée	fr.	337,767 01
20,481.9 mètres cubes de charbon pour la fabrication du coke.		268,798 72
1,427,731 kilogrammes de charbon lavé		20,447 40
12,320,120 kilogrammes de charbon non lavé.		123,004 23
4,437 mètres cubes de houille en roche pour les machines fixes des plans inclinés de Haut-Pré		41,915 44
35,586,466 kilogrammes de briquettes de charbon aggloméré.		539,674 72
1,259-255 mètres cubes de bois d'allumage		12,013 39
35,694 petits fagots pour l'allumage		6,214 80
Ensemble.	fr.	1,349,835 71

Droits d'entrée en Prusse sur la houille destinée à la station de Herbesthal fr. 1,272 43

Salaires des ouvriers employés à la manutention des charbons et à la fabrication du coke dans les fours de l'administration 44,000 »

Boissons rafraîchissantes distribuées à ces ouvriers dans les fortes chaleurs de l'été. 102 80

Frais de transport des charbons destinés à l'administration, pour les parcours faits par ces charbons sur des lignes concédées 123 50

Frais de chargement et de déchargement payés à des particuliers 278 16

45,776 89

Total. fr. 1,395,612 60

Voilà pour ce qui touche le combustible du service de la traction. Mais il a été payé, en outre, fr. 101,969-85 pour charbon nécessaire au service de l'entretien du matériel, et fr. 38,650-95 pour le combustible qui a servi au chauffage des bureaux, salles d'attente, etc. — Les trois sommes réunies forment un total de fr. 1,536,233-40.

Pour le service de l'entretien du matériel, la dépense comporte :

(1) Y compris fr. 4,817-97 liquidés postérieurement à la rédaction du compte rendu de 1857.

5,573.5 mètres cubes de charbon pour forge. fr.	73,064 65
698,635 kilogrammes de charbon en roche	16,148 99
867.9 mètres cubes de charbon pour les machines fixes des ateliers	10,109 83
136,158 kilogrammes de briquettes	1,633 90
35,580 kilogrammes de gailleteries	358 48
218 hectolitres de charbon de bois.	654 00
Comme ci-dessus. fr.	<u>101,969 85</u>

Enfin, les charbons achetés pour le service de l'exploitation proprement dite se répartissent ainsi :

3,046.7 mètres cubes de charbon gailleteux fr.	38,177 09
19,900 kilogrammes de houille en roche	437 80
Droits d'octroi payés à l'administration communale de Bruxelles pour l'entrée des charbons destinés aux stations intérieures de cette ville	36 06
Total. fr.	<u>38,650 95</u>

Les prix payés pour les combustibles de la *Traction* ressortent, en moyenne :

A fr. 24-83 par 1,000 kilogrammes de coke, — soit diminution de fr. 2-28 sur 1857.

13-12 par mètre cube de charbon pour coke, soit augmentation de fr. 0-23 sur 1857.

14-32 par 1,000 kilogrammes de charbon lavé.

9-98 par 1,000 kilogrammes de charbon non lavé.

9-45 par mètre cube de charbon destiné aux machines de Haut-Pré, soit fr. 0-93 de moins qu'en 1857.

15-17 par 1,000 kilogrammes de briquettes, soit une diminution de fr. 2-05 relativement au prix moyen de 1857.

9-69 par mètre cube de bois d'allumage, etc.

17-41 pour 1,000 fagots.

Une partie du coke dont l'exploitation a besoin continue d'être fabriquée dans les fours que l'administration a établis, à cet effet, aux stations de Jemmapes, Ans, Malines et Hal.

Le travail et les résultats de cette fabrication sont exposés dans le tableau ci-annexé sous le n° XXIV.

Il a été employé, en 1858, 54,894.6 mètres cubes de charbon pour faire du coke. Cette quantité a produit 21,460,089 kilogrammes de coke, 10,204 hectolitres de menu coke et 17,405 hectolitres de cendres.

Le rendement moyen, par mètre cube de charbon enfourné, a été de 647.2 kilogrammes de coke à Malines, de 659.9 kilogrammes à Jemmapes, de 678.6 kilogrammes à Hal et de 551.4 kilogrammes à Ans; — sur l'ensemble, 615 kilogrammes.

L'infériorité du rendement des fours d'Ans, comparé à celui des autres fours, provient de ce que ceux-ci ont employé du charbon gras dit charbon pour la

fabrication du coke, tandis que le four d'Ans n'a consommé que du charbon non lavé. Aussi le prix de revient ne se ressent-il aucunement de l'infériorité du rendement.

En effet, ce prix de revient, par 1000 kilogrammes est de fr. 23-46 pour Malines, de fr. 21-28 pour Jemmapes; de fr. 23-03 pour Hal, de fr. 21-63 pour Ans et de fr. 23-28 pour l'ensemble.

Toutefois, ces prix comprennent les frais de traction supportés par l'administration, lesquels sont évalués à fr. 0-03 par kilomètre et par mètre cube pour le transport des charbons depuis le lieu où se fait la livraison jusqu'au four. — Si l'on faisait abstraction de ces frais spéciaux, le prix général de revient descendrait à fr. 21-59. — Il monterait, au contraire, à fr. 22-09 si l'on avait égard à l'amortissement du coût de construction des lavoirs établis à Ans et des dépenses faites aux fours à coke pendant les années 1857 et 1858.

L'écart entre ce prix de fr. 22-09 et celui de fr. 24-83 payé à l'industrie privée pour le coke qu'elle a fourni tout fabriqué à l'administration, est de fr. 2-74. Cette différence est destinée à couvrir les frais généraux de surveillance de la fabrication, ainsi que l'amortissement du capital engagé dans les fours. Il n'est donc guère possible de déterminer avec exactitude quel est le résultat effectif de la fabrication du coke par l'administration elle-même, comparativement aux achats faits à l'industrie privée.

Voici quelle a été, en 1858, la consommation de combustible pour chacun des divers services du chemin de fer :

DIRECTION GÉNÉRALE.

Houille en roche	kilogrammes	68,530
Charbon de terre menu	hectolitres	4,960.98

ARSENAL.

Vieux bois d'allumage	mètres cubes	369
Briquettes	kilogrammes	156,158
Houille en roche	—	635,380
Charbon de terre menu	hectolitres	30,938
Coke	kilogrammes	142,468
Déchets de coke et de briquettes	—	73,900

MAGASIN CENTRAL.

Houille en roche	kilogrammes	5,000
----------------------------	-------------	-------

STATIONS ET ATELIERS DE PETITES RÉPARATIONS.

Vieux bois d'allumage	mètres cubes	345.436
Bois d'allumage neuf	—	91.075
Briquettes	kilogrammes	54,715
Houille en roche	—	42,268
Charbon de terre menu	hectolitres	122,801.35
Coke	kilogrammes	114,991
Déchets de coke et de briquettes	—	649,964
Fagots	pièces	7,483

LOCOMOTIVES.

<i>Allumage.</i>	Vieux bois d'allumage	mètre cubes	4,709.254
	Bois d'allumage neuf	—	1,608.995
	Briquettes	kilogrammes	1,663,480
	Coke.	—	4,720,360
	Fagots	pièces	86,307
<i>Chauffage.</i>	Briquettes	kilogrammes	33,035,313
	Houille en roche	—	19,044
	Coke.	—	28,917,519

VOIES.

Vieux bois d'allumage	mètres cubes	2
Charbon de terre menu	hectolitres	61.70
Coke	kilogrammes	70
Déchets de coke et de briquettes	—	4,775
Fagots	pièces	6

POSTES. (BUREAUX AMBULANTS.)

Vieux bois d'allumage	mètres cubes	0.500
Houille en roche	kilogrammes	25,100
Charbon de terre menu	hectolitres.	19

En appliquant à ces différentes quantités les prix moyens renseignés à la page 98 ci-dessus, on trouvera la dépense représentée par la consommation des services indiqués.

C'est ainsi, par exemple, que les quantités de combustible employées à l'allumage et à l'alimentation des *locomotives* correspondent à une dépense de fr. 1,401,983-36, savoir :

<i>Allumage.</i>	Bois d'allumage neuf, à fr. 9-69 le mètre cube.	fr.	15,591 16
	Vieux bois d'allumage, à fr. 4-85 (50 p. ‰)		22,839 88
	Briquettes, à fr. 15-17 les 1,000 kilogrammes,		25,234 99
	Coke, à fr. 24-83 les 1,000 kilogrammes.		117,206 54
	Fagots, à fr. 17-41 par ‰.		1,502 60
			<hr/>
			182,375 17
<i>Chauffage.</i>	Briquettes		501,145 70
	Houille en roche, à fr. 23-13 par ‰ kilogrammes.		440 49
	Coke		718,022 »
			<hr/>
	Ensemble.	fr.	1,401,983 36

Ainsi, le *parcours* des machines, y compris le stationnement, mais non compris l'allumage, a exigé 61,971,876 kilogrammes de charbon (briquettes, houille en roche et coke), et a donné lieu à une dépense de fr. 1,219,608-19; cela représente :

Par locomotive-kilomètre	11 ^m ,62	fr. 0.2287
Par convoi-kilomètre	11 ^m ,65	0.2292
Par voiture-kilomètre	0 ^m ,765	0.0155

La dépense pour l'allumage équivaut à environ 15 p. % de la dépense de stationnement et de traction.

Une faute d'impression a fait dire, dans le compte rendu de 1857, que chaque allumage exige $\frac{1}{3}$ de mètre cube de bois ; c'est $\frac{1}{7}$ de mètre cube qu'il faut lire.

IV

Huiles et graisses.

Les huiles, les graisses et le sel de soude dont le prix a été imputé sur l'allocation du budget qui est réservée aux dépenses des consommations diverses de la traction, ont coûté, en 1858, une somme de fr. 380,046-94, savoir :

124,817 kilogrammes de suif de bœuf fondu.	fr. 155,420 96
161,161 — d'huile de graissage	172,459 68
55,015 — — de palmier	40,194 95
10,197 — — de colza	10,369 77
Ensemble pour les huiles et les graisses.	fr. 376,445 34
9,004 kilogrammes de sel de soude.	3,601 60
Total.	fr. 380,046 94

Ces chiffres donnent pour prix moyen :

Du suif de bœuf fondu, fr. 1-25 le kilogramme, soit fr. 0-15 de moins qu'en 1857.			
De l'huile de graissage . 1-07	—	0-22	—
— de palmier . 1-15	—	0-02	—
— de colza . 1-02	—	0-09	—
Du sel de soude	0-40 le kilogramme.		

La dépense de 1858 pour les huiles et les graisses est restée de fr. 20,960-78 au-dessous de la dépense correspondante de 1857, et cependant il a été acheté :

24,256.50 kilogrammes de suif de bœuf,	
63.00 — d'huile de palmier,	
Et 2,905.00 — d'huile de colza, en plus.	

Il n'y a que les achats en huile de graissage qui ont diminué (2,484.50 kilogrammes).

Ainsi, la baisse des prix a eu pour conséquence de diminuer la dépense tout en permettant d'augmenter les approvisionnements.



CHAPITRE VI.

CHEMINS DE FER EN RELATION.

I

Services mixtes.

Dans le paragraphe du présent rapport qui traite spécialement des tarifs (p. 61 et suivantes), on a déjà eu l'occasion de s'occuper d'une question de taxe touchant les relations du chemin de fer de l'État avec le railway concédé de la Flandre occidentale.

On doit faire remarquer, en outre, qu'un nouveau livret a été publié en 1858 pour régler ces mêmes relations. Toutefois, ce livret n'apporte, à proprement parler, aucune novation aux tarifs de partage arrêtés précédemment par les deux exploitations; il a uniquement en vue la jonction du service de la ligne de Lichtervelde à Furnes à celui du chemin de fer de la Flandre occidentale, pour les transports qui empruntent les voies des trois exploitations. Les bases mêmes de la tarification, pour ce qui regarde la part revenant au Trésor public, n'ont pas subi de modification.

Il est intervenu en 1858 une convention réglant les relations de service entre le chemin de fer de l'État, d'une part, et celui d'Audenarde à Gand, d'autre part. — On indiquera succinctement les principaux points admis par cette convention.

Il est à remarquer d'abord que la ligne construite aux frais de la Société concessionnaire s'étend seulement d'Audenarde à La Pinte, et qu'à partir de ce dernier point, les trains de la Compagnie roulent sur les voies de l'État jusqu'à Gand. La station de La Pinte est donc le point de raccordement où les rails des deux chemins de fer se confondent, conformément aux art. 1^{er} et 2 du cahier des charges annexé à l'arrêté royal de concession, en date du 27 octobre 1853.

La Compagnie doit entretenir, pendant toute la concession, la partie de ses voies qui se trouve engagée dans celles de l'État, y compris les excentriques de raccordement, les crossings et les pièces de croisement. — Elle est tenue d'établir et d'entretenir, à ses frais, trois signaux à distance et des réverbères, ainsi qu'une maisonnette pour le garde chargé de la manœuvre des signaux et des excentriques, au point de raccordement. Le salaire de ce garde ne peut être inférieur à 800 francs par année; il est payé par l'État, sauf remboursement intégral par la Compagnie. — Si l'administration le reconnaissait utile, un agent supplémentaire devrait être adjoint au garde prémentionné; le salaire de cet agent serait également à la charge exclusive de la société concessionnaire.

La station de La Pinte a dû être appropriée au service commun des deux exploitations. Les frais d'appropriation et d'aménagement incombent à la Compagnie. Toutefois, l'administration des chemins de fer de l'État intervient pour la moitié dans les frais *d'entretien* des bâtiments, voies et dépendances de la station, avec

cette réserve, que l'intervention de l'État prendra cours seulement à partir de la réception définitive des travaux.

La station de La Pinte est exploitée à frais communs, les concessionnaires payant la moitié des traitements et des salaires des agents qui y sont attachés, ainsi que la moitié des dépenses de toute nature que son exploitation comporte.

Le chef de station de l'État à La Pinte a seul la direction de cette station.

Le matériel de la Société ne peut circuler sur les voies de l'État, qu'après y avoir été préalablement admis par l'administration. De même les machinistes, chauffeurs, gardes-convoi et gardes-frein de la Compagnie doivent être agréés par l'administration des chemins de fer.

Le service de la station de Gand est entièrement fait par les soins de l'État; la Compagnie intervient dans la dépense résultant du traitement des employés et du salaire des ouvriers attachés au service de ladite station, au prorata des transports inscrits à ses registres, tant au départ qu'à l'arrivée.

La Compagnie paye à l'État, pour le parcours des voies de La Pinte à Gand et de Gand à La Pinte, un prix uniforme de fr. 7-15 par convoi, une machine isolée comptant pour un convoi et un train remorqué par deux locomotives subissant une double taxe.

En outre, l'État reçoit de la Compagnie :

Pour l'usage de la station de Gand, une redevance annuelle de . . . fr.	5,000
et pour l'eau d'alimentation une seconde redevance annuelle de . . .	750

En tout fr.	5,750
-----------------------	-------

Les recettes des transports, à effectuer d'une station quelconque de la section d'Audenarde à La Pinte pour Gand et *vice-versa*, sont intégralement perçues par la Compagnie.

Un tarif commun a été arrêté pour la taxation des transports mixtes de toute nature. — Les bases de ce tarif sont les mêmes que celles des tarifs de l'État; si ceux-ci venaient à être modifiés d'une manière générale, les mêmes modifications seraient introduites dans les tarifs mixtes d'Audenarde à Gand.

Des dispositions spéciales fixent la responsabilité de chaque administration, pour les cas de perte de colis, d'avaries aux objets transportés, d'accidents, etc.

Il est tenu compte à chacune des deux exploitations de l'emploi fait de son matériel sur les lignes en relation, d'après les bases suivantes, la circulation à vide comptant comme la circulation à charge. (Les prix sont fixés par kilomètre de parcours.)

Pour une locomotive allumée fr.	4 »
Pour une voiture à voyageurs (1 ^{re} classe).	0.046
Pour une voiture à 4 roues (2 ^e ou 3 ^e classe)	0.054
Pour un wagon à bagages (4 roues).	0.054

Pour les voitures à plus de 4 roues, ces prix sont augmentés de moitié par paire de roues.

Pour toute autre voiture de transport, fermée ou non fermée, bâchée ou non bâchée, chargeant moins de 10 tonnes	0.02
---	------

Si cette voiture charge 10 tonnes et plus	0.05
---	------

Des délais sont déterminés pour le séjour du matériel sur les lignes en rela-

tion. — Des indemnités sont fixées pour le cas où ces délais seraient dépassés.

Enfin, des stipulations appartenant à un nouvel ordre d'idées ont été arrêtées pour ce qui concerne le service de télégraphie électrique qui sera établi le long des voies du chemin de fer concédé d'Audenarde à Gand.

La société est autorisée à placer une ligne télégraphique entre Audenarde et La Pinte. — Le Gouvernement se réserve la faculté d'ajouter un ou plusieurs fils à ceux de la compagnie, pour son usage et celui du public, sans être tenu à aucune autre indemnité que le rachat des poteaux ; dans ce cas, la ligne entière deviendrait la propriété de l'État.

La compagnie a le droit de transmettre, par ses fils et appareils, toutes dépêches quelconques relatives à son exploitation, mais sans pouvoir s'immiscer dans la transmission de correspondances ayant un autre caractère. Le Gouvernement a les moyens, convenus entre parties, de s'assurer si ces prescriptions sont observées.

Si le Gouvernement ne plaçait pas de fils sur les poteaux de la compagnie, ainsi qu'il est prévu dans les arrangements déjà analysés ci-dessus, le service télégraphique de la société pourrait néanmoins être utilisé à la transmission des dépêches d'État ou des particuliers ; la transmission se ferait par les agents de la compagnie, et celle-ci recevrait une indemnité à convenir de gré à gré.

La convention dont les principales dispositions viennent d'être résumées a sorti ses effets à partir du 1^{er} avril 1858, date à laquelle les tarifs mixtes du chemin de fer de l'État et du chemin de fer d'Audenarde à Gand ont également été mis à exécution.

Il est peut-être superflu de faire remarquer que les tarifs mixtes arrêtés en 1856, pour les transports qui se faisaient des lignes de l'État vers celle de Mons à Manage, et *vice-versa*, ont été abrogés en 1858, par suite de la loi du 8 juillet 1858 déjà citée dans le cours du présent rapport.

Les tableaux ci-annexés sous les nos VII à XII, ne fournissent pas les éléments nécessaires pour apprécier, dans toute sa mesure, l'importance réelle des transports qui se font en service mixte.

En effet, d'une part, ces tableaux ne contiennent aucune indication touchant les transports qui se font des lignes de l'État vers les chemins de fer en relation, dans l'intérieur du pays. Et, d'une autre part, ils ne renseignent qu'une fraction des expéditions effectuées des lignes concédées vers le réseau exploité par le Gouvernement.

Ces dernières expéditions sont soumises à deux régimes différents : ou elles sont acheminées directement depuis leur point de départ jusqu'au lieu de destination, et alors elles figurent dans la statistique du service mixte ; ou elles sont soumises à une réinscription au point de contact des deux expéditions, et, dans ce cas, elles sont portées dans les écritures comme si elles provenaient de la station où la réinscription a eu lieu.

C'est ainsi, par exemple, que les tableaux précités ne mentionnent aucun transport de la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse, parce que toutes les marchandises venant de cette ligne sont réinscrites en service intérieur.

C'est ainsi encore que, pour d'autres exploitations, les transports ne sont pas

tous sujets à réinscription. La comptabilité du contrôle ne donne, comme provenant de ces lignes, que les envois qui touchent à leur destination sans être accompagnés d'une feuille de route dressée par l'administration.

Il y a là une lacune qui n'a pas échappé à l'attention du Département ; mais pour la combler il faudrait se résoudre à faire une dépense considérable de personnel. — Quoi qu'il en soit, on se propose d'examiner s'il n'est pas possible d'arriver à un moyen pratique de déterminer exactement la valeur des différents affluents du chemin de fer, sans s'imposer un sacrifice aussi grand que celui devant lequel on a reculé jusqu'à ce jour.

Les services mixtes ne comprennent plus aujourd'hui que six exploitations, savoir : Flandre occidentale, Nord-Belge, Pepinster à Spa, Charleroi à Louvain, Lierre à Turnhout, enfin Hainaut et Flandres. — Jusqu'au 1^{er} août 1858, la ligne de Mons à Manage figurait également parmi les services mixtes ; elle était même un des affluents les plus importants du chemin de fer de l'État, et les Chambres se rappelleront, sans doute, que cette circonstance est une de celles qui ont plus particulièrement porté le Gouvernement à racheter la concession.

II

Transit et services internationaux.

On a indiqué déjà les changements apportés aux tarifs internationaux en ce qui concerne, d'une part, les transports de charbons du bassin du Centre vers la France, par Quiévrain, et, d'autre part, les expéditions de charbons que les différents bassins houillers de la Belgique font en destination de Tourcoing, Roubaix, Lille et les lignes françaises de Hazebrouck à Calais ou à Dunkerque.

On a fait connaître, en outre, que l'administration s'occupe des corrections à introduire dans le tarif hollando-belge.

Mais ce ne sont pas les seuls points des tarifs internationaux dont il doit être fait mention dans ce travail.

D'abord, à partir du 1^{er} juin 1858, il a été mis en vigueur un nouveau service direct pour le transport des voyageurs et des bagages entre Londres (*viâ Ostende* et *viâ Anvers*) et les stations de Cologne, Aix-la-Chapelle, Liège, Bruxelles et Gand. Ce service se fait avec la coopération des bateaux à vapeur de la General Steam Navigation Company.

Il est vrai que ce service de *petite vitesse* ne présente pas toutes les facilités et la rapidité du service de *grande vitesse*, sur Londres, par les trains express et par les malles ; mais les prix sont, en revanche, réduits de près de 50 p. $\%$.

Au surplus, c'est, dans tous les cas, une facilité nouvelle mise à la disposition du public qui peut en faire usage ou ne pas en profiter, suivant que cela entre dans ses convenances.

En 1852 et 1853, il avait été signé entre l'administration des chemins de fer de l'État belge et l'agence continentale, une convention avec articles additionnels, pour le transport des petits paquets entre la Belgique, la Grande-Bretagne et l'Irlande. — Cette convention avait pour base de la taxe à appliquer : d'un côté, le poids de $\frac{1}{2}$ kilogramme, et d'un autre côté, des zones auxquelles devait être rapportée la longueur du parcours, tant en Belgique qu'en Angleterre.

A partir du 1^{er} mai 1858, ces dispositions ont été remplacées par des arrangements dont voici la substance : Les zones sont supprimées en ce qui concerne la part belge. Les taxes du parcours de l'État sont fixées :

- A fr. 0-50 par colis de 2 kilogrammes et moins;
- A fr. 0-75 — de 2 à 5 kilogrammes;
- A fr. 1-00 — de 5 à 10 kilogrammes;
- A fr. 0-10 pour chaque kilogramme au delà de 10.

Les principales villes manufacturières de l'Angleterre sont comprises au livret.

A dater du 10 octobre 1858, le tarif reçut de nouvelles modifications, en ce qui touche les taxes de l'agence continentale. — Les zones anglaises furent supprimées; la part anglaise fut fixée à fr. 0-25 par 1/2 kilogramme, avec *minimum* de fr. 2-50 par colis; au delà de 50 kilogrammes, le prix de transport fut réduit de 25 p. % pour le parcours anglais (cette réduction n'était précédemment que de 20 p. %).

Pour les colis de 5 à 25 kilogrammes, les frais d'embarquement et de débarquement furent fixés à 1 franc au lieu de fr. 1-50. — Au-delà de 25 kilogr., il ne fut plus perçu aucune taxe pour ces frais.

Voilà pour ce qui touche le service anglo-belge, *viâ Ostende*; mais, le 1^{er} mai 1858, on a réglementé également un service prusso-anglo-belge, *viâ Calais*.

Ce dernier service est destiné à assurer exclusivement le transport des colis que l'expéditeur indique lui-même comme devant prendre la voie de Calais; faute d'indication spéciale, tous les colis suivent la direction d'Ostende. — De plus, le service *viâ Calais* n'accepte que les colis dont le poids n'excède pas 6 kilogrammes. Les taxes fixées à la date du 1^{er} mai 1858, ayant été réduites, le 10 octobre 1858, pour la part de la Compagnie du South-Eastern-Railway et des bateaux à vapeur, il serait plus qu'inutile de renseigner les frais de port primitifs; il suffira de donner les frais de port actuels.

1° LONDRES VERS LES STATIONS BELGES ET VICE-VERSA.

POIDS.	Part anglaise.	Part française.	Part belge.	TOTAL.
2 kilogrammes et moins . .	2 40	» 50	» 50	5 40
2 1/2 à 5 kilogrammes . . .	2 25	» 75	» 75	5 75
5 1/2 et 6 — . . .	2 85	» 75	1 »	4 60

2° LONDRES VERS LA PRUSSE ET VICE-VERSA.

(Non compris les taxes prussiennes qui restent celles de 1852.)

POIDS.	Part anglaise.	Part française.	Part belge.	TOTAL.
2 kilogrammes et moins . .	2 10	1 "	" 50	5 60
2 1/2 —	2 25	1 "	" 55	5 80
3 —	2 25	1 "	" 65	5 90
3 1/2 —	2 25	1 "	" 75	4 "
4 —	2 25	1 "	" 85	4 10
4 1/2 —	2 25	1 05	" 95	4 25
5 —	2 25	1 10	1 05	4 40
5 1/2 —	2 85	1 20	1 15	5 20
6 —	2 85	1 25	1 30	5 40

Enfin, les articles déclarés à la valeur et les finances payent :

<i>Part anglaise.</i> Jusqu'à 10,000 francs inclusivement, par 1,000 francs, fr.	5 75
Pour chaque 1,000 francs au delà de 10,000	2 50
<i>Part française.</i> Par 1,000 francs.	0 35
<i>Part belge.</i> Par 1,000 francs.	0 65

(Enregistrement ou remise à domicile compris).

Ces taxes doivent, le cas échéant, être augmentées de fr. 0-15 par colis pour la prise à domicile, en Belgique; d'un pour cent, avec *minimum* de 50 centimes, du chef de provision pour déboursés et remboursements de plus de 5 francs, tant en Angleterre qu'en Belgique; et, en Belgique, de 50 centimes par colis pour remboursement des frais de déclaration en douane.

Par suite d'arrangements pris entre la Compagnie du South-Eastern-Railway et les chemins de fer au delà de Londres, pour le transport des petits paquets, les principales villes de l'Angleterre sont portées dans le livret du service *viâ Calais*, de même qu'elles le sont dans le livret du service *viâ Ostende*.

On sait que depuis longtemps l'administration des chemins de fer de l'État belge s'est entendue avec la maison Lion M. Cohn, pour assurer la prompte et régulière réexpédition des marchandises à partir de Cologne ou d'Aix-la-Chapelle. Cette maison a des correspondants à Stettin, Berlin, Leipzig, Dresde, Hambourg, Mayence, Francfort-sur-Mein et Manheim.

Jusqu'au mois de juillet dernier, il a existé, en outre, une agence spéciale de la même maison à Ruhrort; mais cette agence est aujourd'hui supprimée.

Un règlement particulier et un livret y annexé déterminent les conditions auxquelles se font, par l'intermédiaire de la maison Lion M. Cohn, les transports directs de marchandises entre la Belgique, l'Allemagne, la Russie, la Pologne, le Danemark, la Suède, la Suisse, l'Italie et les pays situés au delà. — Diverses modifications ont été apportées audit règlement, à la date du 1^{er} octobre 1858.

Voici quelles sont les dispositions principales du livret pour ce qui touche la partie du trajet qui s'effectue *au delà de Cologne* :

Le minimum de taxe (qui était de 50 kilogrammes) est réduit à 25 kilogrammes pour les marchandises expédiées par *chemin de fer*, service accéléré et petite vitesse. Au-dessus de ce poids, les taxes sont appliquées de 5 en 5 kilogrammes.

Pour les marchandises qui empruntent la *voie du Rhin*, le minimum de taxe est de 50 kilogrammes à partir de Cologne, tant pour l'accélééré que pour la petite vitesse, et les taxes sont appliquées de 10 en 10 kilogrammes au delà de 50 kilogrammes.

Les marchandises de petite vitesse, 2^e section, sont divisées en six classes, pour les transports *par chemin de fer* au delà de Cologne. Quatre de ces classes s'appliquent seulement aux charges complètes de 5,000 kilogrammes, pour lesquelles il est accordé des réductions de taxes; des conditions de faveur peuvent, en outre, être réclamées pour les transports importants de certains articles spécifiés au tarif, tels que bois de constructions, coton en balles, déchets de colon, coussinets, huiles, manganèse, tourteaux, etc.

Quant à la classification des marchandises expédiées par chemin de fer au delà de Cologne, elle a été changée dans le nouveau livret du service belge-allemand : dans le livret du 15 octobre 1856, la 2^e section ne comportait que 57 articles, tandis qu'elle en comprend 96 dans le livret du 1^{er} octobre 1858.

A part quelques changements de détail dont l'énumération ne peut pas prendre place dans ce travail, les autres règlements et tarifs internationaux sont restés sensiblement les mêmes pour 1858 que pour les années antérieures.

Les recettes provenant des services internationaux et du transit se sont élevées, en 1858, à la somme de fr. 5,755,105-55, savoir :

		ENTRÉE.	SORTIE.	ENSEMBLE.	
84.76 %.	Transports internationaux.	Service franco-belge.....	628,117 30	1,300,110 47	2,126,227 97
		— belge-rhénan.....	392,342 48	1,031,805 93	1,644,546 41
		— belge-prussien.....	72,572 88	97,603 73	170,178 55
		— prusso-néerland-belge.	269,116 54	428,229 93	697,546 29
		— hollando-belge.....	66,016 18	153,212 23	221,228 45
		TOTAUX.....	1,626,563 08	3,252,962 33	4,859,527 45
15.10 %.	Transports en transit.	Franco-belge-rhénan et franco-belge-rhénan-prussien..... fr.	555,652 30		
		Anglo-belge-rhénan.....	99,716 73		
		South-Eastern railway.....	69,562 10		
		General Steam navigation.....	26,237 05		
		ENSEMBLE..... fr.			751,168 70
2.14 %.	Finances et petits paquets.	Services belge-prussien, anglo-belge, franco-belge-prussien et anglo-belge-prussien..... fr.			122,609 22
		TOTAL GÉNÉRAL..... fr.			5,755,105 55

La recette totale de l'exploitation s'étant élevée à fr. 27,277,926-01, le service intérieur doit, d'après ce qui précède, figurer dans cette somme, pour fr. 21,544,820-66.

En d'autres termes, la recette totale se répartit ainsi qu'il suit :

Service intérieur.	78.98 p. %
Services internationaux.	17.82 —
Transit	2.75 —
Finances et petits paquets des services internationaux et du transit.	0.45 —
	<hr/>
	100.00 p. %

On a vu, p. 85, que la recette de 1858 excède celle de 1857, d'une somme de fr. 1,770,308-69. La différence provient de ce qu'il y a eu :

Pour le service intérieur, <i>augmentation</i> de.	fr. 1,878,561 07
Pour les services internationaux, <i>diminution</i> de.	fr. 73,816 33
Pour le transit, <i>diminution</i> de	34,242 04
Pour les finances et petits paquets, etc., <i>diminution</i> de	194 01
	<hr/>
	108,252 38
Reste.	fr. 1,770,308 69

L'augmentation constatée dans le service intérieur s'est produite :

Sur le service des voyageurs de 1 ^{re} classe	fr. 51,101 55
— — 2 ^e classe	70,978 84
— — 3 ^e classe	143,550 12
— des animaux.	3,966 96
— des finances	11,615 44
— des petites marchandises	139,995 45
— des grosses marchandises	1,439,912 55
Sur les produits extraordinaires	130,261 47
	<hr/>
Ensemble.	fr. 1,991,382 38

Par contre, il y a eu diminution :

Sur le service des voyageurs extraordinaires, fr. 49,099 08	
— des bagages	358 23
— des équipages	17 20
— des petits paquets	63,346 80
	<hr/>
Soit à déduire.	fr. 112,821 31
	<hr/>
Reste, ainsi qu'il est indiqué.	fr. 1,878,561 07

Voici, en second lieu, de quelle manière se répartit la différence constatée en ce qui touche le produit des services internationaux, pour l'année 1858, comparé au produit correspondant de 1857 :

<i>Diminutions.</i>	Voyageurs express de 1 ^{re} classe fr.	167,017 20
	— — 2 ^e —	18,597 85
	— ordinaires de 1 ^{re} —	22,554 70
	— — 2 ^e —	25,801 90
	— — 3 ^e —	17,723 16
	— extraordinaires	11,718 10
	Bagages.	46,091 95
	Équipages	3,456 40
	Animaux	7,556 81
	Finances	17,053 60
	Petites marchandises.	3,541 77
	Produits extraordinaires.	9,759 53
	Ensemble. fr.	350,652 95
<i>Augmentations.</i>	Petits paquets fr.	6,280 61
	Grosses marchandises	270,556 01
		<u>276,856 62</u>
	Différence finale, <i>en moins</i> fr.	73,816 53

Les mêmes calculs, appliqués au service du transit, conduisent aux résultats suivants :

<i>Diminutions.</i>	Voyageurs express de 1 ^{re} classe fr.	9,138 55
	— extraordinaires	3,245 50
	Bagages.	24,200 47
	Équipages	57 00
	Petites marchandises.	5,770 42
	Grosses —	79,330 98
	Produits extraordinaires.	800 54
	Ensemble. fr.	122,543 24
<i>Augmentations.</i>	Voyageurs express de 2 ^e classe, fr.	57,083 20
	Voyageurs ordinaires de 1 ^{re} classe. .	19,776 40
	— — 2 ^e classe. .	11,324 40
	Animaux	117 50
		<u>88,301 20</u>
	Reste. fr.	34,242 04

De même que l'on a renseigné séparément l'importation et l'exportation des transports effectués en services internationaux, on aurait voulu pouvoir indiquer la direction suivie par les expéditions en transit. — Mais il est impossible, dans l'état actuel de la statistique de l'administration, de fournir ce renseignement, parce que certaines parties des marchandises transitant par la Belgique sont soumises à une réinscription aux bureaux-frontières, où elles se confondent avec les expéditions appartenant au service intérieur.

Quant au transit *direct*, il n'est pas tenu note des différents sens dans lesquels il s'opère; toutefois, des mesures sont prises pour que le renseignement dont

l'absence vient d'être signalée puisse être introduit dans le compte rendu de 1859.

La diminution des transports de finances et de petits paquets expédiés en transit ou en service international, mérite à peine une mention spéciale, attendu qu'elle représente seulement une recette de fr. 194-01, savoir :

<i>Augmentation</i> sur le produit des finances.	fr.	7,407 49
Diminution sur la recette des petits paquets.	fr.	1,631 75
— les produits extraordinaires		3,969 75
		<hr/>
		7,601 50
Reste.	fr.	194 01

Envisagées au point de vue de chaque service, les différences dont le détail précède, ressortent de la manière suivante :

Diminution sur le service Franco-belge	fr.	92,378 25
— — Belge-rhénan		60,023 47
— — Belge-prussien		28,416 06
		<hr/>
	fr.	180,819 78
Augmentation sur le service Prusso-néerlandobelge.	fr.	48,020 98
— — Hollando-belge.		58,982-47
		<hr/>
		107,003 45
Reste.	fr.	73,816 33

On doit faire remarquer, pour l'intelligence de ces détails, que le service *hollando-belge* est celui qui se fait directement vers la Hollande, par le chemin de fer concédé d'Anvers au Moerdyk et à Rotterdam ; — tandis que le service *prusso-néerlandobelge*, est celui qui se dirige vers la Prusse par le duché de Limbourg, c'est-à-dire le service qui emprunte la voie concédée de Landen à Aix-la-Chapelle, par Maestricht.

La diminution de recette, en ce qui regarde le transit, a frappé exclusivement le service franco-belge-rhénan, où la réduction est de fr. . . . 152,493-14.

Cette diminution a été compensée, en partie du moins, par les augmentations ci-après indiquées :

Service anglo-belge-rhénan	fr.	22,431 95
— South Eastern railway		69,562 10
— General Steam Navigation		26,257 05
		<hr/>
		118,251 10
Reste.		34,242 04

En résumé, l'importance des services internationaux et du transit réunis, relativement à la recette totale de l'exploitation n'offre pour ainsi dire aucune variation. En 1856, elle représentait un tantième de 20.13 p. %; en 1857, elle avait atteint 22.90 p. %; en 1858, elle a fléchi insensiblement pour descendre à 21.02 p. %.

Cette dernière proportion n'est évidemment qu'une moyenne générale établie sur l'ensemble des produits. — Mais les proportions calculées sur chaque tarif considéré séparément, diffèrent entre elles dans une mesure extraordinaire. — Le relevé suivant le démontrera :

	Part revenant, dans la recette totale,	
	Au service intérieur.	Au transit et aux services internationaux
Finances	29.61 p. %	70.39 p. %.
Bagages, au poids	42.16	57.84
Equipages	45.61	54.39
Voyageurs de 1 ^{re} classe	61.05	38.95
Petits paquets.	67.45	32.55
Produits extraordinaires.	71.25	28.75
Voyageurs extraordinaires	77.25	22.75
Grosses marchandises	78.77	21.25
Petites marchandises.	81.76	18.24
Voyageurs de 2 ^e classe	83.63	16.37
Animaux	86.33	13.67
Voyageurs de 3 ^e classe	94.60	5.40
Bagages, au <i>minimum</i> de taxe.	100.00	0.00
<i>Ensemble</i>	78.98	21.02

La moyenne générale se rapproche beaucoup de celle des grosses marchandises; et cela se conçoit, parce que les transports de la 3^e classe du tarif n° 3 sont les plus importants de toute l'exploitation.

Ainsi, nos exportations et nos importations de *grosses marchandises*, par le chemin de fer de l'État, représentent, pour 1858, 861,979 tonnes à la sortie et 98,779 tonnes à l'entrée; ensemble, 960,758 tonnes.

Les recettes pour la sortie et pour l'entrée se sont élevées respectivement à fr. 2,215,812-04 et à fr. 585,079-03; ensemble fr. 2,800,891-07.

Il est intéressant, à plusieurs points de vue, de connaître l'origine et la destination de ces transports :

SERVICES.	Exportation de la Belgique.		Importation en Belgique.	
	Tonnage.	Recette.	Tonnage.	Recette.
Franco-belge	615,759	1,079,844 72	35,457	186,047 57
Belge-rhénan	147,521	671,191 61	34,174	220,257 31
Belge-prussien	11,305	80,382 98	4,796	38,722 51
Prusso-néerland-belge	63,159	261,671 62	20,133	112,477 91
Hollando-belge	24,455	122,721 21	4,219	27,573 73
Totaux	861,979	2,215,812 04	98,779	585,079 03

La réunion de l'exportation et de l'importation accuse les résultats suivants :

SERVICES.	Tonnage.	Recette.
Franco-belge.	651,216	1,265,892 29
Belge-rhénan.	181,495	891,448 92
Belge-prussien	16,101	119,105 39
Prusso-néerland-belge	83,272	374,149 53
Hollando-belge	28,674	150,294 94
Totaux	960,758	2,800,891 07

Après les transports de grosses marchandises, il n'y a guère, dans les services internationaux, que les transports de voyageurs sur lesquels il puisse être utile d'appeler l'attention.

Dans le courant de l'année 1858, les lignes du railway exploité par le Gouvernement belge ont transporté 368,914 voyageurs en service international : 189,672 à la sortie et 179,242 à l'entrée. Ceux-ci ont payé ensemble fr. 687,935-55 ; la recette pour le transport des premiers s'est élevée à fr. 673,851-66.

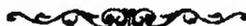
SERVICES.	Voyagers sortis de la Belgique.		Voyagers venus en Belgique.	
	Nombre.	Recette.	Nombre.	Recette.
Franco-belge	98,534	283,434 67	90,333	272,970 06
Belge-rhénan	34,544	251,389 05	37,475	277,371 55
Belge-prussien	513	6,150 15	1,061	6,505 75
Prusso-néerland-belge	48,429	113,618 69	45,918	112,961 39
Hollando-belge	7,652	19,259 10	4,455	18,126 80
Totaux	189,672	673,851 66	179,242	687,935 55

Ainsi, il est sorti 10,430 voyageurs de plus qu'il n'en est entré ; ce nombre s'applique aux voyageurs vers la France, à concurrence de 8,201. — C'est de la France vers la Belgique et surtout de la Belgique vers la France que le déplacement des personnes est le plus considérable ; il comprend plus de la moitié des déplacements constatés : cette circonstance s'explique naturellement par les besoins et les habitudes de nos relations avec nos voisins du Midi, pour ne point dire avec Paris.

Résumons le tableau qui précède, en réunissant la sortie et l'entrée :

SERVICES.	Nombre.	Recette.
Franco-belge	188,867	556,404 73
Belge-rhénan	72,019	528,760 60
Belge-prussien	1,574	12,655 90
Prusso-néerland-belge	94,347	226,580 08
Hollando-belge	12,107	37,385 90
Totaux	368,914	1,361,787 21

On pourrait prolonger pour ainsi dire indéfiniment ces calculs et ces comparaisons. Mais ce serait donner au compte rendu une étendue qu'il ne comporte point. — Les tableaux ci-annexés sous les nos XXV et XXVI renferment d'ailleurs tous les éléments nécessaires pour continuer les aperçus qui forment l'objet du présent paragraphe.



CHAPITRE VII.

ACCIDENTS.

Souvent on a fait à l'exploitation des chemins de fer de l'État belge le reproche de ne donner à ses convois qu'une vitesse sensiblement inférieure à celle des trains étrangers.

Il serait, non-seulement possible, mais facile de démontrer que la différence n'est pas aussi grande qu'on le pense généralement; — il serait surtout fort aisé de justifier l'infériorité, en vitesse, dont on a parfois fait un grief à l'administration belge. Toutefois, l'on se bornera à faire ressortir que cette infériorité trouve une compensation digne de toute l'attention, dans la sécurité relativement plus grande avec laquelle les transports de cette administration se sont effectués jusqu'à ce jour.

On laissera parler les chiffres.

Depuis le 1^{er} mai 1855 jusqu'au 31 décembre 1858, les lignes exploitées par le Gouvernement belge ont transporté 86,516,194 voyageurs. Sur ce nombre, 25 individus ont été tués : 19 par leur propre imprudence et 6 seulement par le fait de l'exploitation.

Dans le même espace de temps et sur le même nombre, 129 voyageurs ont été blessés : 61 par leur propre fait, 68 par le fait du service.

Ces données font ressortir :

Le nombre des tués,	à 1 voyageur sur 3,452,648;
— blessés,	à 1 — sur 669,418;
— des tués et des blessés,	à 1 — sur 560,495.

Le nombre des personnes tuées par le fait du service, est dans la proportion de 1 à 14,586,032; celui des personnes blessées, également par le fait du service, est de 1 sur 1,269,556; enfin, pour les deux catégories réunies, la proportion est de 1 sur 1,166,435.

En France, les calculs faits sur les accidents arrivés depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1855, accusent les résultats suivants (1) :

1 voyageur tué	par le fait de l'exploitation	sur 1,703,123;
1 — blessé	— — —	sur 479,814;
1 — tué ou blessé	— — —	sur 575,092.

(1) Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer, publiée par ordre de S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. (Paris, imprimerie impériale, MDCCCLVIII, p. cxxxv.)

En Angleterre, pendant les dix dernières années de l'exploitation, les proportions sont respectivement (1) :

De 1 voyageur tué	sur 6,680,324 voyageurs transportés ;
De 1 — blessé	sur 330,534 —
De 1 — tué ou blessé	sur 333,038 —

Ainsi l'exploitation belge a un avantage marqué sur tous les points de comparaison, sauf sur un seul : le nombre des voyageurs *tués* est relativement moindre en Angleterre qu'en Belgique.

Mais il est à remarquer que les chiffres qui viennent d'être relevés s'appliquent à la durée entière de l'exploitation belge, tandis qu'ils ne comprennent que dix années de l'exploitation de la Grande-Bretagne. Or, on sait que les premiers temps de l'exploitation en Angleterre ont été signalés par des accidents si graves et si nombreux que le Gouvernement, soutenu par l'opinion publique, a dû procéder, en 1839, à une enquête sévère sur la cause de ces accidents et confier la surveillance des chemins de fer au *Board of trade*.

Si les calculs, pour ce qui touche aux personnes tuées sur les lignes du Gouvernement belge étaient aussi restreints aux résultats des dix dernières années (1849-1858), la comparaison tournerait à l'avantage de ces lignes, pour ce point comme pour tous les autres, attendu que la moyenne, au lieu de rester à 1 sur 3,452,648, descendrait à 1 sur 7,265,864 ; elle est, en Angleterre, de 1 sur 6,680,324.

On voudra bien concéder que ces résultats rachètent un peu le temps perdu dans la durée des parcours.

Cependant, on doit ajouter que les chemins de fer de la Prusse semblent l'emporter, sous le rapport de la sécurité qu'ils donnent aux voyageurs, aussi bien sur l'exploitation de l'État belge que sur les railways français ou anglais.

La publication faite par le Ministre des Travaux Publics de Prusse, sous le titre de « *Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen*, » fournit les renseignements que voici (2) :

Pendant les années 1853 à 1857 inclus, les chemins de fer prussiens ont transporté, en totalité, 69,789,972 voyageurs ; et, dans le cours de la même période, on a constaté :

Que 6 voyageurs ont été tués	dont 1 par le fait du service ;
Que 13 — blessés	— 10 —
Que 304 agents ont été tués ;	
Que 411 — blessés ;	
Que 130 personnes circulant sur la voie ont été tuées ;	
Que 38 — — —	blessées.

Dans le même espace de temps, le chemin de fer de l'État belge a transporté seulement 27,300,420 voyageurs ; et l'on a compté, en Belgique :

(1) Report to the Lords of the committee of privy council.... relating to railways for the year 1857 (p. xxvii).

(2) Band V, p. 262.

4 voyageurs tués	dont 1 par le fait du service ;
54 — blessés	— 42 —
57 agents tués ;	
130 — blessés ;	
70 personnes tuées,	en circulant sur la voie ;
46 — blessées,	—

Ainsi, pour ce qui touche aux *voyageurs* proprement dits, l'avantage est évidemment en faveur de la Prusse.

Pour ce qui regarde les accidents éprouvés par les *agents* des administrations respectives, on n'a pas les éléments nécessaires pour faire un rapprochement qui repose sur des bases certaines. Et, quant aux personnes atteintes en circulant sur la voie ou dans les dépendances du chemin de fer, la comparaison ne peut guère être établie sur ce point.

Cependant, on doit ajouter que parmi les personnes tuées ou blessées le long des chemins de fer de la Prusse, il y a eu 36 suicides et 4 tentatives de suicide pendant les trois dernières années de la période sur laquelle les relevés ont été faits ; il est certain que le nombre des suicides n'atteint pas, en Belgique, proportionnellement le même chiffre. Et cette circonstance est encore tout à l'avantage de la Prusse.

Pour l'ensemble des accidents, la supériorité de ce dernier pays sur la Belgique, la France et l'Angleterre est d'autant plus remarquable que les lignes prussiennes sont encore à simple voie sur une longueur qui représente plus des deux tiers de leur étendue, et que, par conséquent, l'exploitation y rencontre des difficultés que les autres chemins de fer ne présentent point.

Il n'est plus nécessaire aujourd'hui de faire remarquer que les transports par messageries offraient infiniment plus de chances d'accidents que les transports par chemins de fer.

Ainsi, les messageries fédérales de la Suisse ont transporté seulement 1,050,374 voyageurs en 1857 ; sur ce nombre, deux personnes ont été tuées, dont une par le fait du service. — Pour les *Messageries impériales* et les *Messageries générales* de France, la proportion des voyageurs tués a été de 1 sur 335,463 transportés, et celle des voyageurs blessés de 1 sur 29,871, pendant la période de 1846 à 1855 inclus.

Le tableau ci-annexé sous le n° XXVII renferme des renseignements détaillés sur les accidents arrivés au chemin de fer de l'État belge pendant l'année 1858. Ce tableau montre qu'on a constaté, dans le cours de ladite année, 28 décès et 38 cas de blessures, savoir :

Voyageurs tués par le fait du service	0
— leur propre fait	0
Voyageurs blessés par le fait du service	1
— leur propre fait	3
Agents de l'administration tués	11
— blessés	23
	—
	38

Personnes circulant sur la voie tuées	17
— blessées	44
Ensemble tués	28
— blessés	38
Nombre total des accidents	66

Parmi les 17 personnes tuées en circulant sur la voie, on compte 2 suicides.

Ce qui témoigne principalement en faveur de la sécurité des transports et de la sûreté de la circulation sur le chemin de fer de l'État belge, pour ce qui regarde spécialement l'année 1858, c'est que l'on n'a pas eu à enregistrer une seule collision entre des trains, ni un seul accident provenant de l'état du matériel, de chocs entre les voitures ou de déraillements.

Ces résultats sont d'autant plus satisfaisants que la configuration des lignes belges constitue en quelque sorte une cause permanente de dangers, et que cette cause augmente d'intensité en raison de la multiplicité des convois qui parcourent le réseau dans tous les sens.



CHAPITRE VIII.

TÉLÉGRAPHES.

Il n'a point été alloué de crédit nouveau en 1858, pour l'établissement et l'extension des lignes télégraphiques; les crédits ouverts s'élevaient donc au 31 décembre 1858, comme au 31 décembre 1857, à la somme de 750,000 francs.

Cette somme avait été employée, à la fin de 1857, à concurrence de fr.	675,558 60
Il a été dépensé en 1858.	73,649 05
de sorte que la dépense, au 1 ^{er} janvier 1859, montait à	749,207 65
et qu'à la même date il restait un excédant disponible de	792 35
sur les crédits votés fr.	750,000 00

Les fonds employés avaient été appliqués :

1° A l'établissement de 998 kilomètres de <i>lignes</i> , comprenant un développement de 3,118 kilomètres de <i> fils </i> fr.	457,019 57
2° A l'acquisition des appareils, piles, accessoires et mobilier, à l'appropriation des locaux, etc	185,879 75
3° Au rachat des lignes concédées de Bruxelles à Anvers et de Verviers à la frontière de Prusse, avec appareils et matériaux de rechange (59 kilomètres ayant 206 kilomètres de fils).	72,000 00
4° Approvisionnements divers	34,308 33
Total égal à la dépense. fr.	749,207 65

Le coût d'un kilomètre de *fils* serait donc, en moyenne, de fr. 225-39, en comptant toutes les dépenses généralement quelconques. (fr. 749,207-65 : 3,324.)

Mais, en réalité, les *fils placés* par le Gouvernement ne reviennent en moyenne qu'à fr. 146-57 ($\frac{457,019\ 57}{3118}$) par kilomètre, si on laisse de côté les appareils, le mobilier et les approvisionnements. Et encore est-il à remarquer que ce chiffre comprend le prix des poteaux, ainsi que les dépenses extraordinaires des parties de lignes établies sous terre, dans les cours d'eau, dans les tunnels, etc.

Au 31 décembre 1857, il existait seulement 863 kilomètres de lignes télégraphiques en Belgique, et ces lignes comportaient un développement de 3,016 kilomètres de fils électriques. Ces deux longueurs ont donc été augmentées, en 1858, respectivement de 189 et de 308 kilomètres, puisqu'elles atteignaient, au 1^{er} janvier 1859, l'une 1,057 et l'autre 3,324 kilomètres.

L'accroissement doit, pour la plus grande partie, être attribué à l'établissement de la ligne du Luxembourg, deux bureaux nouveaux ayant été ouverts, à partir du 1^{er} décembre 1858, à Arlon et à Neufchateau.

Le produit de l'exploitation des télégraphes s'est élevé, en 1858, à la somme de fr. 413,926-55, savoir :

Service intérieur	fr.	89,314 05
Service international		187,162 72
Service du transit.		137,449 78
		<hr/>
Comme ci-dessus.	fr.	413,926 55

Quant aux dépenses de la même année, elles ont atteint le chiffre de fr. 219,391-36, qui se décompose ainsi :

Traitements des fonctionnaires et employés	fr.	154,000 »
Salaires des ouvriers		29,994 61
Entretien.		35,396 75
		<hr/>
Ensemble	fr.	219,391 36

L'excédant des recettes sur les dépenses est donc de fr. 194,535-19, ou 26 p. % du capital engagé.

Le total général des recettes, depuis la mise en exploitation du service, s'étant élevé à fr. 2,268,134 29
et les dépenses de la même période n'ayant pas dépassé 914,644 05

il en résulte un bénéfice de fr. 1,353,490 24

Ce bénéfice resté de 604,282 59

au-dessus des frais de premier établissement, lesquels montent à fr. 749,207 65

ainsi qu'il est indiqué plus haut.

Le boni représenterait encore une somme considérable, même si l'on avait égard aux intérêts et à l'amortissement du capital de construction.

Les recettes de 1857 s'étaient élevées à fr. 407,011-67; celles de 1858 ne donnent qu'une augmentation de fr. 6,914-88. Ce résultat est dû à des circonstances qu'il semble utile de faire connaître.

Depuis 1856, les correspondances télégraphiques sont soumises à deux tarifs distincts.

Le premier comporte une taxe de fr. 2-50 par zone et par dépêche de 1 à 25 mots inclusivement.

On compte 1 zone pour	1 à	75 kilomètres inclusivement.	
— 2 —	75 à	190	—
— 3 —	190 à	340	—
— 4 —	340 à	525	—
— 5 —	525 à	750	—
— 6 —	750 à	1,015	—

La taxe est double pour les dépêches de 26 à 50 mots et triple pour celles de 51 à 100 mots. — Au delà de 100 mots, la taxe de 1 à 25 mots recommence à être appliquée.

Dans le second tarif (qui ne comprenait d'abord que les correspondances de l'intérieur et les correspondances échangées avec la France, l'Espagne, la Sardaigne et la Suisse), la taxe est de fr. 1-50 par zone et par dépêche de 1 à 15 mots.

On compte 1 zone pour	1 à	100 kilomètres inclusivement.	
— 2 —	100 à	250	—
— 3 —	250 à	450	—
— 4 —	450 à	700	—
— 5 —	700 à	1,000	—

et ainsi de suite, en suivant la même loi, la largeur de chaque zone excédant de 50 kilomètres la largeur de la zone qui précède immédiatement.

Pour chaque série ou pour chaque fraction de série de cinq mots au delà de quinze, on ajoute une taxe de fr. 0-50 par zone.

A dater du 1^{er} avril 1858, le second tarif a été étendu aux relations entre la Belgique et l'Angleterre, ainsi qu'aux correspondances entre l'Angleterre et les États de l'Union allemande, transitant par la Belgique.

Les dépêches échangées entre la Belgique et les Pays-Bas ont été mises sur le même pied, à partir du 1^{er} juin 1858.

Ces modifications étaient commandées, non-seulement par l'intérêt du public, mais aussi par l'intérêt du service, au point de vue de la recette; pour ce qui concerne particulièrement le transit anglo-allemand, il est manifeste qu'il aurait abandonné complètement le territoire belge si les taxes exigées pour les dépêches empruntant la ligne sous-marine d'Ostende n'avaient pas été réduites au même taux que les taxes perçues en cas de passage par Calais ou la Haye.

Le produit du <i>transit</i> , qui avait été, en 1857, de	fr.	148,849 45
est descendu, en 1858, à		137,449 78

ce qui donne une diminution de	fr.	11,399 65
--------------------------------	-----	-----------

ou 8 p. %.

Un résultat tout à fait inverse s'est produit dans le *nombre* des dépêches expédiées en transit. En effet, ce nombre, qui n'était que de 29,249 en 1857, s'est augmenté de 10,710 en 1858, et a atteint, par conséquent, le chiffre de 39,959

L'accroissement équivaut à 36 p. % du nombre des correspondances de 1857.

On a vu que la recette de 1858 surpasse de fr. 6,914-88 celle de 1857. La différence se répartit ainsi qu'il suit, entre les trois espèces de communications :

<i>Service intérieur.</i>	Augmentation.	fr.	7,667 05
<i>Service international</i>	—		10,647 48
	Ensemble.	fr.	18,314 53
<i>Service du transit</i>	Diminution		11,399 65
	Reste	fr.	6,914 88

Le nombre des télégrammes de toute espèce avait été, en 1857, de 119,050; il s'est élevé, en 1858, à 145,726, soit 26,676 dépêches ou 22 p. % d'augmentation.

Le produit moyen, par télégramme, a baissé : de fr. 3-42 qu'il était en 1857, on le trouve à fr. 2-84 en 1858.

L'effet des réductions de tarif sur le montant total du produit a donc été compensé par un accroissement considérable dans le mouvement des correspondances.

Il est vrai que la dépense annuelle a éprouvé également un accroissement notable (fr. 41,718 42), les frais d'exploitation devant suivre la gradation du mouvement des correspondances.

Le nombre des dépêches de service de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, s'est élevé à 72,058, ce qui porte à 217,784 le nombre total des télégrammes transmis par les lignes belges en 1858.

Le bureau télégraphique de Bruxelles, qui est maintenant sur pied jour et nuit pour les relations internationales, a reçu et transmis pendant la nuit 18,269 télégrammes.

Il y a, en Belgique, 75 bureaux télégraphiques, qui sont en relation avec 2,431 bureaux étrangers. Ils contiennent 155 appareils en activité, et le travail y est assuré par 126 télégraphistes.

Les télégrammes privés se répartissent comme suit, quant à la nature et à l'objet des correspondances :

Transactions commerciales	38 » p. %
Nouvelles de Bourse	37 » —
Affaires privées.	16 50 —
Correspondances des journaux	6 » —
Correspondances des Gouvernements	2 50 —
	<u>100 » p. %</u>

Ces proportions sont très-approximativement les mêmes qu'en 1857.

Les chiffres suivants indiquent le mouvement des correspondances privées pendant les sept années d'exploitation complète des télégraphes par le Gouvernement :

1852.	27,217	dépêches.
1853.	52,050	—
1854.	60,415	—
1855.	61,433	—
1856.	99,273	—
1857.	119,050	—
1858.	145,726	—

La progression est donc continue ; rien ne semble devoir faire présumer qu'elle ne se maintiendra point dans l'avenir.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION.

Nous ne sommes pas encore fort éloignés du temps où l'exploitation du chemin de fer de l'État belge était représentée comme une très-mauvaise affaire, où d'honorables membres de la Législature proclamaient, sans détour, du haut de la tribune parlementaire, que cette exploitation était une cause de ruine inévitable pour les finances publiques.

Certaines personnes se persuadaient que les dépenses annuelles de l'exploitation proprement dite n'étaient même pas couvertes par les recettes. Elles prétendaient que le chemin de fer ne payait pas les intérêts des capitaux qui s'y trouvaient engagés.

Or, le déficit constaté provient précisément de ce que le chemin de fer a payé des intérêts trop élevés ! Car enfin, l'exploitation a laissé, jusqu'à ce jour, un excédant de recettes qui ne s'élève pas à moins de fr. 126,281,577-90.

Qu'eussent fait des *actionnaires* dans une pareille situation ? Ils auraient commencé par prélever, sur ces 126 millions, 10 p. % pour former leur réserve ; et cette réserve, qui précisément eût été l'équivalent du déficit existant, aurait été employée au renouvellement et aux améliorations. Ou bien, ces actionnaires n'auraient pas eu un excédant de 126 millions, mais un excédant de 138 millions, car ils n'auraient pas pris les fonds de parachèvement dans les comptes de l'exploitation ; ils les auraient demandés à l'emprunt.

Dans tous les cas, quel qu'eût été le bénéfice, les actionnaires auraient d'abord assuré l'amortissement prescrit par leurs statuts ; *le restant, mais le restant seulement, aurait été distribué à titre d'intérêts et de dividendes.*

Le Gouvernement belge n'a pas fait ce qu'aurait fait une compagnie ; il a payé des intérêts pour une somme qui dépassait la recette nette. — Il en est résulté un déficit, et ce déficit à qui le montant en a-t-il été emprunté ? à l'État, au propriétaire du railway ; à l'État qui, d'après les termes de la loi du 1^{er} mai 1854, veut posséder un chemin de fer qui ne lui coûte pas une obole ! à l'État qui, suivant en cela l'exemple de la Prusse, de la Saxe, du Hanovre, de la Bavière, de l'Autriche et des États-Unis, a reconnu la nécessité de garantir un *minimum* d'intérêt à certains chemins de fer concédés de la Belgique.

Au 30 juin 1855, le Gouvernement français avait donné aux Compagnies de chemins de fer établies en France des subventions en argent et en travaux *non*

remboursables pour la somme énorme de 904,408,754 francs, correspondant à 78,671 francs par kilomètre de voie ; — et cette somme ne comprend ni les *prêts* (58,600,000 francs), ni les travaux *remboursables* (255,549,598 francs), ni les garanties d'un *minimum* d'intérêt s'élevant ensemble à un capital nominal de 1,554,745,000 francs représentant une annuité de 61,502,800 francs (').

D'où venaient donc ce discrédit, ce pessimisme en ce qui concerne notre railway ? Ils provenaient uniquement de ce que la situation financière du chemin de fer de l'État n'avait pas encore été établie sous son vrai jour. La Chambre des Représentants agitait depuis cinq ou six ans la question du coût du chemin de fer. « Chaque orateur, disait l'honorable vicomte Vilain XIII, vient présenter des » chiffres différents. L'honorable M. Dumortier a traité cette question avec » beaucoup de zèle, de verve et de talent ; c'est lui qui l'emporte par le nombre » de millions. M. le Ministre des Travaux Publics, dernier venu dans la discus- » sion, est celui qui accuse le moins de millions. Il y a d'autres orateurs qui » prennent un juste milieu.

» Quant à moi, j'en ai assez. Contrairement au proverbe : *Du choc des » opinions jaillit la lumière*, plus on parle, plus il se fait d'obscurité autour de » moi. J'en ai assez de ces ténèbres et des efforts qu'on tente pour les dissiper. »

Alors, la Cour des comptes fut invitée à dresser une situation financière du chemin de fer. Elle produisit un travail qui était absolument le même que celui qui avait été fourni précédemment par le Département des Travaux Publics ; la Cour s'était bornée à y ajouter un décompte d'intérêts pour les avances réciproques que le Trésor et le chemin de fer s'étaient faites. — Mais la tendance des esprits à voir la situation du railway sous de sombres couleurs était telle que l'on n'a pas même remarqué la similitude que présentaient les deux comptes ; le travail de la Cour assombrissait encore la situation ; il devint la base de toutes les discussions dont la situation financière du chemin de fer pouvait être l'objet.

Enfin, en 1857, une nouvelle situation fut élaborée par le Département des Travaux Publics ; elle obtint l'assentiment de la Cour des comptes et du Ministère des Finances.

Aussi longtemps que cet accord n'a pu être établi, les doutes ont subsisté, les critiques ont continué.

Les préventions sont-elles aujourd'hui disposées à céder la place à la confiance ? Nous l'espérons. Car le compte rendu que nous venons de mettre sous les yeux des Chambres, contient des chiffres qui semblent devoir donner satisfaction à toutes les exigences. Nous avons démontré, au point de vue général, que le déficit (sur l'atténuation duquel nous ne voulons plus insister) est descendu à 13 millions de francs, et, au point de vue des opérations de 1858, que le bénéfice de cette année a atteint près de 4 millions, tous les frais quelconques étant soldés ; nous avons vu que le railway national a rapporté, en 1858, une somme de 1,618,000 francs au Trésor public, au-dessus des dépenses d'exploitation, des intérêts des emprunts, de l'amortissement, etc.

(') Documents statistiques sur les chemins de fer français, publiés par ordre de S. E. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

En d'autres termes, le chemin de fer a amorti ses emprunts, en 1858, c'est-à-dire, qu'il a payé ses dettes, à concurrence d'un capital de . . . fr. 2,220,447 07	
il a, <i>en outre</i> , rapporté au Trésor public une somme de	1,618,352 19
Ensemble	fr. 3,838,799 26

Il faudrait moins de quatre années d'un produit équivalent pour combler complètement l'arriéré existant.

En 1858, les recettes ont suivi leur mouvement ordinaire d'ascension, malgré la crise commerciale que nous avons dû traverser; les dépenses d'exploitation n'ont augmenté que de 176,000 francs, et cependant le développement du réseau a pris une considérable extension.

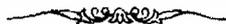
Pourquoi douterait-on de l'avenir?

Faut-il rappeler les services indirects que le chemin de fer a rendus au Pays, les services gratuits qu'il rend aux administrations publiques, sa bienfaitante association au service des postes, son concours efficace à la merveilleuse invention de la télégraphie? Ce serait vouloir apprécier des choses dont la valeur ne peut être déterminée.

Le railway national a imprimé un essor extraordinaire à notre commerce et à notre industrie; il a ouvert des débouchés à tous nos produits; il a favorisé notre commerce de transit, et c'est là un objet auquel la Belgique a, depuis notre émancipation politique, voué avec raison la plus constante sollicitude; il a amené dans notre pays les touristes de l'Europe entière; il nous a procuré une économie immense de transport (temps et argent), pour les personnes et pour les choses; il nous a fait une grande place dans la considération du monde; il a fourni à nos ingénieurs l'occasion et l'honneur de porter au loin le nom belge, car la plupart des Gouvernements du continent, rendant un hommage flatteur au talent de ces ingénieurs, sont venus solliciter leur concours pour établir leurs voies ferrées; il a donné à la propriété foncière une grande augmentation de valeur qui a elle-même exercé son influence sur les revenus publics; — il a nui parfois aux anciens modes de transport, mais il en a fait surgir de nouveaux; il a ouvert plus de huit mille places à ceux qui étaient dépossédés. Où est le progrès dont la réalisation n'a pas blessé quelque intérêt privé?

Comment oserait-on ne pas s'incliner devant ce pacifique mais puissant levier de la civilisation moderne, qui réunit les nations, rend toutes les industries solidaires, abaisse des barrières infranchissables, anéantit la distance, met la Méditerranée à deux journées du Rhin et Paris à quelques heures de Berlin?

Nous concluons donc en disant avec un écrivain qui a étudié de près l'exploitation de notre railway: « *La Belgique peut continuer de s'enorgueillir de son œuvre; elle doit se féliciter de tout ce qu'elle a fait, et ne pas reculer devant les dépenses qui peuvent encore être nécessaires.* »



ANNEXES.

N° 1^A. — Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoire.

ANNÉES.	NOMBRE DE KILOMÈTRES EXPLOITÉS.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EXPLOITÉES PAR ANNÉE (MÈTRES COURANTS.)			MÈTRES COURANTS DE RAILS EMPLOYÉS					
	1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES et doubles voies	VOIES ACCESSOIRES et des stations.	TOTAL.	A LA CONSTRUCTION.			A L'ENTRETIEN.		
						ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.
1835	20	"	20,500	40,200	30,700	64,300	"	"	"	"	"
1836	24	"	44,700	41,300	56,000	51,000	"	"	"	"	"
1837	99	2	146,000	45,000	161,000	211,000	"	"	"	"	"
1838	113	44	304,000	33,000	337,000	317,416	33,920	"	"	"	"
1839	53	27	386,000	45,000	431,000	418,405	132,946	"	"	"	"
1840	23	41	447,000	50,000	497,000	49,800	49,734	"	226	2,789	"
1841	46	78	570,000	53,000	623,000	32,400	218,792	"	296	9,122	"
1842	78	6	656,000	69,000	725,000	50,617	152,055	"	9,789	71,949	"
1843	100	39	796,000	76,000	872,000	72,894	221,848	"	1,935	1,985	"
1844	"	5	799,000	79,000	878,000	"	11,300	"	233	3,637	"
1845	"	"	799,000	79,000	878,000	"	"	"	531	5,193	"
1846	"	59	858,000	91,000	949,000	12,000	61,663	69,067	849	2,435	48,596
1847	30	49	939,000	107,600	1,046,600	"	74,518	400,200	"	27	129,668
1848	35	14	987,500	121,700	1,109,200	"	91,206	72,029	2,405	"	98,996
1849	"	34	1,020,800	130,700	1,151,500	7,000	2,850	66,000	"	3,462	79,866
1850	"	52	1,076,600	136,700	1,213,300	"	95,299	8,000	"	644	109,133
1851	"	"	1,076,600	143,700	1,220,300	"	"	"	"	386	101,097
1852	"	9	1,101,600	149,800	1,251,400	29,700	21,000	51,000	"	30	150,282
1853	"	31	1,115,400	155,700	1,271,100	"	"	31,500	"	161	104,267
1854	"	7	1,121,400	166,500	1,287,900	504	7,113	16,210	"	92	142,113
1855	"	28	1,147,500	175,500	1,323,000	"	"	69,666	"	"	157,696
1856	"	"	1,147,500	190,300	1,337,800	"	"	5,907	"	217	170,862
1857	116	138	1,369,000	200,500	1,569,500	"	612	539,147	"	452	232,238
1858	32	32	1,432,200	225,300	1,657,500	"	142,285	16,004	"	32	161,542
	769	695				983,736	1,317,441	1,044,730	16,264	112,157	1,659,356
	27	"	A déduire pour Landen à Hasselt.			23,963	39,179	43	"	"	"
	742	695			Reste.....	959,773	1,278,262	1,044,687	16,264	112,157	1,659,356
	4,437					3,282,722			1,787,777		
						5,070,499					

MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE, AU 31 DÉCEMBRE 1858.				
	ONDULÉS de 19 à 22 kilogr.	PARALLÈLES de 25 à 27 kilogr.	A DOUBLE BOURRELET de 31 kilogr.	TOTAL.
Voies principales.....	12,104	383,596	2,464,079	2,864,779
Voies accessoires et des stations.....	94,625	221,109	134,347	450,081
Rails de rempli en réserve.....	805	85,298	27,235	113,338
TOTAUX.....	107,534	690,003	2,625,661	3,425,198

pour les voies exploitées par l'État au 31 décembre 1888.

PRIX PAR ANNÉE ET PAR TONNEAU.				RAILS HORS DE SERVICE OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)			
RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLONS ET CLAVETTES.	COINS-EN-BOTS. (PRIX PAR PIÈCE.)	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	TOTAL.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.				
300 " à 380 "	255 " à 265 "	550 " à 600 "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "
400 " à 450 "	315 " à 325 "	720 " à 730 "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "
448 " à 457 50 "	320 " à 367 50 "	700 " à 740 "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "
370 " à 448 "	250 " à 328 "	590 " à 708 "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "
340 " à 416 "	245 " à 302 "	590 " à 692 "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "	" " " "
239 " à 240 "	149 " à 304 50 "	475 " à 600 "	" " " "	2,279	30	"	3,045
239 " à 257 "	149 " à 164 "	400 " à 489 "	" " " "	9,421	297	"	9,418
234 " " "	166 " à 172 50 "	414 " à 489 "	" " " "	80,901	837	"	84,738
191 " à 252 25 "	125 " à 174 90 "	315 " à 420 "	" " " "	2,493	1,427	"	3,920
" " " "	" " " "	" " " "	" " " "	4,083	2,785	"	3,870
397 " à 324 "	215 " à 231 "	354 " " "	0.10 " à 0.12 "	41,377	4,347	"	5,724
320 " " "	194 90 " à 209 80 "	378 " " "	0.10 " à 0.1275 "	20,016	8,564	"	28,580
214 90 " à 320 "	163 94 " à 184 "	367 " à 370 "	0.09 " " "	98,090	34,859	"	129,695
190 " " "	153 " " "	292 50 " à 298 "	0.09 " " "	93,540	40,702	147	104,389
170 " à 190 "	128 " à 143 "	298 " à 299 "	0.08 " à 0.09 "	60,628	24,928	623	83,484
170 " " "	128 " " "	285 " " "	0.095 " " "	52,207	19,472	204	71,703
172 " " "	" " " "	244 " à 285 "	0.075 " à 0.10 "	37,615	74,830	836	130,344
164 " à 180 "	128 " " "	295 " " "	0.09 " " "	53,851	79,792	777	134,420
222 " à 240 "	138 " à 163 50 "	282 " à 294 "	0.0775 " à 0.1175 "	44,434	47,494	3,428	95,056
206 50 " à 234 "	148 80 " à 174 90 "	270 80 " à 279 80 "	0.125 " " "	43,969	74,442	5,957	124,068
205 " à 220 "	147 " à 150 " "	278 80 " à 288 " "	0.095 " à 0.0975 "	64,650	86,485	7,668	155,503
207 40 " à 220 30 "	153 70 " " "	267 80 " à 289 96 "	0.08 " à 0.09 "	37,794	116,285	7,446	161,495
184 90 " à 209 40 "	134 60 " à 138 67 "	227 " à 267 80 "	0.0796 " à 0.09 "	80,496	92,376	20,744	193,286
155 99 " " "	112 60 " " "	249 70 " " "	0.08 " à 0.099 "	66,764	31,648	30,550	128,929
				808,503	698,446	78,382	1,445,304

N° I^B. — *Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires*

ANNÉES.	VIEUX FERS REMANIÉS (KILOGRAMMES.)			PRODUITS DU REMANIAGE.							VALEUR DES	
	RAILS,	COUSSINETS.	CHEVILLES et CLAVETTES.	RAILS.		COUSSINETS.		CHEVILLES.	CLAVETTES.	POIDS des chevilles et des CLAVETTES réalis.	RAILS.	CHEVILLES.
				NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.					
1845	1,478,425	469,841	»	7,373	1,034,905	40,300	403,323	»	»	»	Fr. 332,200	Fr. 23,900
1846	50,000	469,478	»	470	29,650	20,800	208,657	»	»	»	9,500	42,800
1847	2,621,719	1,544,662	»	8,970	1,544,099	99,331	998,862	»	»	»	497,300	159,800
1848	3,347,452	1,479,462	88,998	42,260	2,126,524	113,967	1,455,825	»	103,097	29,675	457,200	178,000
1849	2,069,278	724,982	114,400	8,220	1,437,997	54,645	544,277	63,068	74,780	36,768	244,500	69,700
1850	1,404,448	722,889	112,647	4,760	896,055	52,204	565,204	35,906	57,892	26,040	152,300	72,300
1851	2,210,027	927,433	129,783	7,268	1,262,858	59,046	639,620	43,940	57,460	30,213	217,200	84,900
1852	3,903,446	1,840,943	116,588	12,449	2,110,031	107,342	1,415,725	31,060	52,940	25,447	379,800	142,800
1853	2,447,426	860,655	109,804	6,182	1,074,407	55,092	644,753	72,335	54,765	36,080	257,900	92,200
1854	3,040,775	1,313,804	108,483	8,727	1,500,669	90,693	996,032	106,444	34,800	38,944	360,200	109,500
1855	3,304,688	1,729,177	132,099	13,530	2,327,464	116,816	1,282,772	107,960	47,967	54,785	489,400	189,900
1856	2,805,121	1,303,630	80,986	9,468	1,904,777	97,548	1,004,334	94,300	41,330	37,990	406,600	154,600
1857	5,004,589	2,774,175	182,844	21,452	4,289,919	195,379	2,189,562	234,229	84,665	89,537	844,400	295,600
1858	3,587,220	1,710,533	92,674	12,956	2,497,530	84,164	1,326,625	144,004	21,500	47,008	399,604	149,400
	38,140,954	17,558,664	1,268,913	183,488	24,033,885	1,151,324	12,745,574	896,946	618,896	449,427	5,047,504	1,762,400

pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1858.

PRODUITS EN		TERME DE SERVICE.	SERVICE DES RAILS OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)				SERVICE DÉJÀ FAIT PAR LES RAILS restant dans les voies, Y COMPRIS LES RAILS DE RÉSERVE.				Observations.
CHEVILLES et CLAVETTES.	TOTAL.		ONDULÉS.	PARALLÈLES.	à double BOURRILET.	TOTAL.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	à double BOURRILET.	TOTAL.	
Fr.	Fr.										
»	356,400	$\frac{1}{2}$	»	»	»	»	»	»	464,542	464,542	
»	52,300	1	23	755	435	913	»	464	291,870	292,334	
»	657,400	2	922	2,373	530	3,825	»	917	526,886	527,803	
8,900	644,400	3	2,414	3,594	384	6,092	»	»	310,546	310,546	
44,000	325,200	4	17,019	8,877	530	26,426	504	5,705	(a) 474,314	480,523	(a) Y compris 15,999 mètres de rails de la section de Mons à Manage, placés par la Compagnie, en 1854.
7,400	232,000	5	48,443	40,420	4,166	59,429	»	4,164	481,833	482,997	
7,500	306,600	6	69,278	48,082	2,479	89,839	22,578	46,796	204,494	240,568	
7,500	530,400	7	30,504	44,229	5,214	49,947	»	386	401,066	401,452	
9,200	359,300	8	46,436	34,950	8,000	59,386	»	95,920	447,067	212,987	
40,700	480,400	9	40,433	69,548	40,000	149,981	7,000	(b) 435,194	445,775	287,966	(b) Y compris 131,252 mètres de rails de la section de Mons à Manage, dont la mise en service remonte à 1849.
44,500	693,500	10	73,582	49,942	44,341	137,835	»	93,952	465,023	258,975	
44,200	572,400	11	64,440	74,496	27,472	166,408	»	28,264	482,366	240,630	
22,400	1,164,800	12	46,440	69,910	8,434	124,484	4,442	69,205	63,479	436,796	
40,400	559,404	13	63,429	440,603	»	473,732	426	3,839	»	3,965	
		14	64,048	76,943	»	140,994	76	43,537	»	43,613	
420,400	6,930,004	15	64,984	30,849	»	95,833	7,959	68,444	»	76,403	
		16	62,244	39,044	»	101,258	42,332	63,444	»	75,443	
		17	82,599	38,258	»	120,857	42,324	79,872	»	92,196	
		18	75,937	37,903	»	143,840	7,350	7,876	»	45,226	
		19	28,082	8,300	»	36,382	4,953	7,660	»	42,613	
		20	43,726	»	»	43,726	27,920	»	»	27,920	
		21	4,750	»	»	4,750	»	»	»	»	
		TOTAUX..	868,503	698,446	78,382	1,645,304	107,534	692,003	2,626,664	3,425,498	
		Durée moyenne.	12 $\frac{1}{2}$ ans.	12 $\frac{1}{8}$	9 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{8}$	44 $\frac{2}{3}$	12 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{2}{5}$	

N° II. — Résumé statistique de l'emploi des billes pour

ANNÉES.	NOMBRE DE BILLES EMPLOYÉES				PRIX DES BILLES		NOMBRE DE BILLES			TERME DE SERVICE.	SERVICE DES BILLES		
	A LA CONSTRUCTION.		A L'ENTRETIEN.		PAR ANNÉE.		hors de service OTÉES DES VOIES.				OTÉES DES VOIES. (NOMBRE DE BILLES.)		
	CHÊNE.	Autres ESSENCES	CHÊNE.	Autres ESSENCES	CHÊNE.	ESSENCES VENDUES.	CHÊNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.		CHÊNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.
1835	"	52,745	"	"	Fr.	Fr.	"	"	"	1/2	"	"	"
1836	"	27,894	"	"	5 88	5 43 à 5 70	"	"	"	1	1,029	5,388	6,417
1837	10,000	105,000	"	"	4 89	5 " à 5 54	"	"	"	2	5,106	16,574	19,680
1838	40,749	142,695	"	"	4 50	5 24	"	"	"	3	888	24,595	25,478
1839	52,934	102,801	4,594	616	4 66	5 61	"	5,210	5,210	4	11,610	39,002	50,612
1840	10,209	25,796	10,442	1,904	4 69	4 03	"	12,546	12,546	5	10,495	78,057	88,552
1841	71,049	61,169	17,529	5,029	5 30 à 4 30	"	"	20,538	20,538	6	14,575	67,250	81,625
1842	59,722	71,753	59,152	6,560	5 40 à 4 50	5 49	5,076	70,616	45,692	7	53,100	105,601	140,701
1845	122,313	31,477	41,190	"	5 30 à 4 70	5 52	5,518	57,072	41,490	8	35,570	85,797	157,167
1844	6,000	"	59,497	"	5 20 à 5 28	"	558	58,939	59,497	9	55,510	79,856	115,566
1843	"	"	66,495	"	4 46 à 5 75	"	3,819	62,674	66,495	10	100,118	60,545	160,663
1846	71,500	"	84,172	"	4 93 à 6 75	"	27,090	57,082	84,172	11	117,492	45,248	160,740
1847	89,508	"	53,544	47,296	5 " à 6 25	2 75 à 3 70	7,758	75,282	85,040	12	96,624	16,084	112,708
1848	82,868	2,000	52,663	54,500	4 70 à 5 60	2 75	20,719	67,968	88,687	15	86,860	7,945	94,805
1849	58,000	"	81,424	4,509	5 97 à 4 88	2 75 à 3 95	29,540	59,750	89,070	14	57,852	5,050	60,882
1850	51,852	"	74,582	2,749	5 94 à 4 67	"	20,516	46,790	76,156	15	46,595	5,564	49,957
1851	"	"	45,930	2,439	5 45 à 4 10	2 57 à 2 45	29,720	18,704	48,424	16	6,200	4,929	11,129
1852	26,500	"	45,448	18,264	5 44 à 4 63	2 69 à 5 65	43,328	25,542	69,070	17	"	2,779	2,779
1853	15,500	"	49,372	5,587	4 42 à 5 28	2 68	48,618	15,499	64,117	13	"	1,601	1,601
1854	6,745	4,444	50,502	26,255	4 40 à 5 40	2 60 à 4 65	49,616	10,688	60,504	19	"	2,771	2,771
1853	6,755	25,458	51,759	22,505	4 48 à 5 50	5 00 à 4 65	75,150	9,555	84,695	20	"	1,601	1,601
1856	4,932	569	53,789	53,799	4 70 à 5 79	5 74 à 4 90	92,422	7,028	99,430				
1857	247,518	19,216	52,070	60,706	4 29 à 5 69	5 10 à 4 95	115,485	5,544	118,824	TOTAUX...	675,017	648,195	1,525,210
1858	86,121	"	53,719	77,046	4 30 à 5 33	5 85 à 5 50	93,296	11,141	106,457	Durée moyenne.	10 5/8 ans	7 1/2	9 1/3
	1,060,415	630,997	929,855	549,584			675,017	648,195	1,525,210				
	(a) 53,639	(a) 1,622	"	"									
	1,026,756	649,373	929,855	549,584									
	1,676,151		1,279,267										
	2,955,598												

(a) A déduire pour Landen à Hosselt.
 (b) Y compris 85,321 billes de la section de Mons à Mauge, dont la mise en exploitation remonte à 1849.

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

DESIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR	EMPRISES	FRAIS	TERRASSEMENTS.
	DES SECTIONS. (Voles principales.)	DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, frais d'acquisition.	DE JUSTICE.	ouvrages d'art ET PÔSES DE RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.
A. — ROUTE PROPREMENT DITE.	Mètres.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
LIGNE DU NORD.				
Bruxelles à Malines.....	20,982	930,880 55	21,473 17	1,017,721 78
Malines à Anvers.....	26,520	917,150 "	57,432 88	2,079,149 56
Embranchement de Lierre.....	6,173	101,280 66	4,932 13	111,766 59
Total.....	53,477	1,948,931 01	63,878 18	3,208,657 73
LIGNE DE L'OUEST.				
Malines à Termonde.....	26,254	395,517 35	11,668 59	1,248,449 04
Termonde à Gand, y compris la branche de raccorde- ment de la station de Gand à l'entrepôt.....	51,888	1,740,151 52	43,749 27	1,515,220 37
Gand à Bruges.....	44,538	1,201,863 10	83,209 87	2,236,985 89
Bruges à Ostende, y compris la branche de raccorde- ment de la station de Bruges au bassin du commerce.	24,672	590,506 98	11,660 73	1,562,864 35
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAI.				
Gand à Deynze-Peteghem.....	43,660	523,802 23	15,568 66	560,867 18
Deynze-Peteghem à Courtrai.....		717,141 62	8,005 77	1,018,501 79
Courtrai à la frontière de France.....	15,002	675,190 32	41,856 82	1,447,880 64
Mouscron à Tournai.....	19,153	922,151 43	11,800 19	1,569,816 07
Total.....	205,229	6,566,286 55	197,517 40	10,960,583 35
LIGNE DE L'EST.				
Malines à Louvain.....	23,583	853,064 18	14,060 67	1,748,505 72
Louvain à Tirlemont.....	19,071	748,733 01	7,020 38	4,056,231 20
Tirlemont à Waremmé.....	27,024	549,113 27	1,269 08	2,912,117 53
Waremmé à Ans.....	18,996	306,892 18	25,638 68	1,735,160 44
Ans à la Meuse. } Route proprement dite.....		1,364,894 29	19,598 01	1,915,776 53
Ans à la Meuse. } Bâtimens, machines et accessoires des plans inclinés.....	6,610	"	"	1,561,677 55
Pont du Val-Benoît.....		"	"	1,451,616 86
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	59,880	5,672,702 47	108,281 03	17,416,602 06
EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.				
Landen à Saint-Trond.....	10,220	262,294 22	9,711 14	376,547 70
Total.....	145,084	7,937,697 62	186,878 99	33,530,053 41
LIGNE DU MIDI.				
Bruxelles à Tubise.....	19,510	2,035,228 08	57,654 73	1,682,933 68
Tubise à Soignies.....	17,083	862,002 05	7,548 60	3,015,183 89
Soignies à Mons.....	24,353	1,095,239 64	50,694 55	2,626,486 31
Mons à la frontière de France.....	19,543	1,424,501 55	44,019 52	1,869,167 45
Branche de raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles et nouvelle station du Nord.....	2,782	661,112 25	11,517 73	222,840 04
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.				
Braine-le-Comte à Charleroi.....	41,600	2,224,146 55	46,989 79	5,061,568 23
Charleroi à Namur.....	58,181	1,475,901 61	26,686 40	4,293,828 85
Total.....	165,254	9,828,151 29	204,890 92	18,771,830 47
RÉCAPITULATION.				
Ligne du Nord.....	53,477	1,948,931 01	63,878 18	3,208,657 73
— de l'Ouest.....	205,229	6,566,286 55	197,517 40	10,960,583 35
— de l'Est.....	145,084	7,937,697 62	186,878 99	33,530,053 41
— du Midi.....	165,254	9,828,151 29	204,890 92	18,771,830 47
Total (a).....	569,024	26,501,066 27	653,163 49	66,290,886 94
Mons à Manage (b).....	"	"	"	"
Dendre-et-Waes (b).....	"	"	"	662 97
Saint-Trond à Hasselt (b).....	"	"	"	7,522 80
Tournai à Jurbise (b).....	"	780 72	"	"
TOTAL GÉNÉRAL (b).....	569,024	26,501,846 99	653,163 49	66,298,872 71

de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1858.

FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.	Observations.
BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.					
Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
510,075 76	1,555,740 45	11,140 16	39,175 82	3,663,877 49	174,620 05.	(a) Non compris les voies accessoires.
281,860 59	1,458,244 61	18,515 23	55,728 41	4,807,901 08	182,671 01	
52,552 50	120,122 85	"	"	570,444 55	59,991 01	(b) Ligne construite par une Compagnie et exploitée par l'État.
624,288 65	2,892,107 91	29,455 39	74,904 25	8,842,225 10	163,546 28	
272,970 65	1,488,918 66	14,875 20	251 "	5,452,450 27	150,740 08	
507,472 13	1,648,014 01	18,014 56	25,528 79	5,290,150 47	168,897 21	
421,795 85	2,044,261 72	19,571 99	4,448 23	5,981,958 55	154,250 60	
281,292 69	1,561,191 72	11,528 45	5,958 47	5,825,005 59	184,955 12	
147,448 27		571 20	5,591 55			
267,065 "	2,148,289 92	421 52	5,591 55	5,218,254 06	119,519 79	
259,586 "	980,225 88	52 50	500 "	5,338,290 16	222,765 25	
105,884 "	514,551 80	1,111 20	1,942 40	3,127,020 09	163,418 55	
2,045,314 57	10,552,204 71	62,746 42	45,411 99	50,228,066 77	147,562 61	
282,428 55	1,469,475 95	8,875 80	15,160 27	4,590,266 40	186,625 57	
191,884 54	1,068,902 43	16,998 94	2,289 75	6,075,652 27	518,579 64	
262,555 82	1,298,065 86	18,087 13	"	8,059,208 41	186,478 99	
255,433 "	986,591 45	6,104 55	"	5,485,642 08	185,988 10	
98,271 85	600,132 80	5,874 05	5,102 60	4,003,470 11		
"	"	"	"	2,993,294 21	1,588,143 72	
"	"	"	"	"	"	
594,555 72	1,740,956 24	5,906 41	18,171 65	25,534,953 56	595,122 17	
59,245 81	509,720 67	7,594 05	5,046 75	1,228,160 54	120,172 24	
1,726,974 55	7,444,245 08	65,040 75	41,741 "	50,770,609 58	549,959 41	
557,458 06	1,182,657 72	8,892 68	11,450 05	5,546,057 02	274,015 22	
168,215 44	878,751 61	1,170 26	241 45	4,951,115 28	288,658 19	
202,505 20	1,550,431 25	"	16,864 55	5,502,059 26	216,118 66	
262,058 05	1,140,905 19	"	"	4,740,651 54	242,549 57	
26,180 80	216,490 79	"	84,257 05	1,222,178 62	459,516 54	
559,657 04	2,514,640 55	1,072 60	854 "	10,588,728 86	249,720 06	
482,522 51	1,591,216 68	704 70	1,596 76	7,874,237 51	206,254 95	
2,018,554 90	8,855,094 05	11,640 24	115,045 82	59,804,985 69	245,852 29	
624,288 65	2,892,107 91	29,455 39	74,904 25	8,842,225 10	163,546 28	
2,045,314 57	10,552,204 71	62,746 42	45,411 99	50,228,066 77	147,562 61	
1,726,974 55	7,444,245 08	65,040 75	41,741 "	50,770,609 58	549,959 41	
2,018,554 90	8,855,094 05	11,640 24	115,045 82	59,804,985 69	245,852 29	
6,415,152 67	29,545,640 75	166,882 78	277,101 04	129,645,884 94	228,642 67	
17,115 "	"	"	"	17,115 "	"	
"	"	"	"	662 97	"	
4,721 81	"	"	"	12,044 61	"	
"	"	"	"	780 72	"	
6,434,060 48	29,545,640 75	166,882 78	277,101 04	129,676,488 24	228,642 67	

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

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.	TOTAL PAR LIGNE.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.
		Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
	B. — STATIONS, BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.			
NORD	Bruxelles (bureau central), rue Duquesnoy.....	44,406 23		
	Bruxelles (nouvelle station du Nord).....	1,815,083 »		
	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde.....	482,080 65		
	Bruxelles, Entrepôt.....	1,187 30		
	Malines.....	1,974,974 98		
	Anvers, Duffel, Vieux-Dieu.....	2,492,459 20		
	Contich, Lierre.....	56,795 66	6,847,837 02	128,082 58
OUEST	Termonde, Capelle, Londerzeel, Malderen, Buggenhout.	194,175 48		
	Gand, Wetteren, Audeghem.....	1,246,795 49		
	Bruges, Hansbeke, Aeltre, Bloemendael.....	438,595 81		
	Ostende, Jabbeke, Plasschendael.....	475,905 88		
	Deynze, Melle, Nazareth.....	50,811 75		
	Courtrai, Harlebeke, Waereghem.....	542,519 60		
	Mousseron.....	106,855 22		
	Templeuve.....	11,891 49		
	Tournai.....	274,283 48		
		Louvain, Ilaccht, Wespelaar.....	277,295 23	5,229,810 20	15,737 59
EST	Tirlemont, Vertryck.....	293,558 61		
	Waremmé.....	101,701 02		
	Ans, Fexhe.....	520,705 14		
	Liège.....	533,130 99		
	Chaufontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée.....	167,602 93		
	Dolhain, Herbesthal.....	59,467 65		
	Verviers.....	553,658 43		
	Saint-Trond, Landen.....	119,206 59		
	Hasselt.....	2,550 06		
		Bruxelles (Midi).....	516,228 54	2,194,664 11	15,115 07
MIDI	Hal, Tubise, Leinbecq.....	240,921 96		
	Braine-le-Comte.....	198,585 39		
	Soignies.....	69,788 29		
	Jurbise.....	93,385 51		
	Mons.....	555,350 84		
	Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain..	339,179 61		
	Manage, Écaussines, Luttre, Roux, Gosselies, Marchiennes.	182,491 85		
	Couillet.....	41,652 86		
	Charleroi.....	538,773 14		
	Floreffe, Taminés, Châtelineau.....	152,335 07		
	Namur.....	96,856 26		
	Ath, Leuze.....	3,544 85	2,786,869 57	17,072 85
		Ternath.....	302 96	15,089,200 90
DENDRE-ET-WAES.	Alost, Grammont.....	3,219 11	3,722 07	
	Ensemble pour bâtiments et constructions.....		15,062,922 97	26,538 51
	Excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, etc.....	2,256,814 77		5,944 85
	Réservoirs.....	228,904 52		405 69
	Colonnes hydrauliques et machines à pomper.....	157,684 96		242 82
	Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz.....	133,171 26		273 66
	Machines à vapeur de l'atelier.....	218,021 22		384 50
	Enclumes, étaux, creusets, etc.....	431,404 93		796 10
	Pompes à incendie.....	91,406 70		161 20
	Montage et outillage d'un atelier à Malines.....	154,108 72		256 07
	Pavés.....	127,868 »		225 81
	Ensemble pour dépendances.....		3,781,474 90	6,668 98
	TOTAL.....		18,844,597 87	35,227 29

fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1838.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.		MOYENNE PAR KILOMÈTRE.		Observations.
	Fr.	C.	Fr.	C.	
C. — DÉPENSES GÉNÉRALES.					
Personnel.....	4,538,496	65	7,759	32	(a) Voir une observation importante, p. 23.
Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.	229,278	42	404	56	
Études de projets, frais d'enquêtes, levées de plans....	201,956	09	536	13	
Mobilier, instruments, etc.....	137,835	11	278	59	
Secours.....	13,992	90	24	68	
Dépenses imprévues et extraordinaires.....	203,705	67	339	23	
TOTAL.....	5,193,260	84	9,162	53	
D. — MATÉRIEL DES TRANSPORTS.					
Locomotives et accessoires.....	12,699,515	77	22,596	79	
Pièces de rechange.....	405,058	96	712	59	
Voitures et approvisionnements de constructions y relatifs.....	17,796,621	50	51,336	02	
Métaux, fers divers, etc.....	1,337,356	58	2,746	37	
Brouettes, charrettes et canots.....	28,661	18	30	34	
Baseules et poids.....	119,420	74	210	60	
Paniers pour le transport des marchandises.....	29,900	»	32	71	
Objets de ferblanterie.....	65,181	53	114	93	
Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	342,398	15	937	43	
Transport de matériel anglais.....	34,104	86	148	55	
Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires.....	2,752,441	50	4,818	92	
TOTAL.....	56,060,218	53	65,393	37	
RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.					
NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DE LA DÉPENSE AU 31 décembre 1838.		MOYENNE PAR KILOMÈTRE.		
	Fr.	C.	Fr.	C.	
1 ^o Établissement de la route.....	129,676,488	24	228,642	67	
2 ^o Construction des bâtiments et dépendances des stations.	18,844,597	37	35,227	29	
3 ^o Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau).....	5,193,260	84	9,162	53	
	153,716,146	03	271,052	29	
4 ^o Matériel des transports.....	56,060,218	53	65,393	37	
	(a)		(a)		
TOTAL ET MOYENNE.....	189,776,563	50	334,627	86	

N° IV.

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 AMORTIS, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS.	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
1	1857	664,643 34	40,686 66	672,330 »	43,224,818 83	
2	1858	664,402 33	41,227 67	672,330 »	43,243,594 48	
3	1859	660,533 93	41,796 07	672,330 »	43,201,795 44	
4	1860	659,936 75	42,393 25	672,330 »	43,189,401 86	
5	1861	659,309 33	43,020 67	672,330 »	43,476,381 49	
6	1862	658,650 47	43,679 83	672,330 »	43,462,701 36	
7	1863	657,957 62	44,372 38	672,330 »	43,448,328 98	
8	1864	657,230 02	45,099 98	672,330 »	43,433,229 »	
9	1865	656,465 59	45,864,44	672,330 »	43,447,364 59	
10	1866	655,662 45	46,667 55	672,330 »	43,400,697 04	
11	1867	654,848 65	47,544 35	672,330 »	43,083,485 69	
12	1868	653,932 45	48,397 83	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 »	43,025,450 81	
15	1871	650,994 43	24,335 87	672,330 »	43,003,814 94	
16	1872	649,944 »	22,416 »	672,330 »	42,981,398 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 »	42,933,405 06	
19	1875	646,334 34	25,995 69	672,330 »	42,907,409 37	
20	1876	645,048 28	27,344 72	672,330 »	42,879,797 65	
21	1877	643,635 64	28,694 36	672,330 »	42,851,403 29	
22	1878	642,182 98	30,147 02	672,330 »	42,820,956 27	
23	1879	640,686 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 »	42,721,045 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 ANNUITÉS.	ANNÉES cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS.	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	49,452,222 79	747,677 24	20,469,900 "	42,517,828 30	
31	1887	625,340 93	47,049 07	672,330 "	42,470,809 23	
32	1888	622,930 59	49,399 44	672,330 "	42,421,409 82	
33	1889	620,429 74	51,900 26	672,330 "	42,369,509 56	
34	1890	617,802 30	54,527 70	672,330 "	42,314,984 86	
35	1894	615,044 82	57,288 48	672,330 "	42,257,693 68	
36	1892	612,444 64	60,488 39	672,330 "	42,197,505 29	
37	1893	609,094 58	63,235 42	672,330 "	42,134,269 87	
38	1894	605,893 29	66,436 74	672,330 "	42,067,833 46	
39	1895	602,529 93	69,800 07	672,330 "	41,998,033 09	
40	1896	598,996 29	73,333 74	672,330 "	41,924,699 38	
41	1897	595,283 78	77,046 22	672,330 "	41,847,653 46	
42	1898	591,383 32	80,946 68	672,330 "	41,766,706 48	
43	1899	587,285 39	85,044 64	672,330 "	41,684,664 87	
44	1900	582,980 04	89,349 99	672,330 "	41,592,344 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 "	41,399,842 85	
47	1903	568,744 40	103,648 60	672,330 "	41,296,494 25	
48	1904	563,465 70	108,864 30	672,330 "	41,187,329 95	
49	1905	557,954 44	114,375 56	672,330 "	41,072,954 39	
50	1906	552,464 49	120,465 84	672,330 "	40,952,788 58	
51	1907	546,080 80	126,249 20	672,330 "	40,826,539 38	
52	1908	539,689 42	132,640 58	672,330 "	40,693,898 80	
53	1909	532,974 50	139,355 80	672,330 "	40,554,543 30	
54	1910	525,949 62	146,440 38	672,330 "	40,408,432 92	
55	1911	518,507 60	153,822 40	672,330 "	40,254,340 52	
56	1912	510,720 34	161,609 66	672,330 "	40,092,700 86	
57	1913	502,538 85	169,794 45	672,330 "	9,922,909 74	
58	1914	493,943 48	178,386 82	672,330 "	9,744,522 89	
59	1915	484,942 34	187,447 66	672,330 "	9,557,405 23	
60	1916	475,424 33	196,905 67	672,330 "	9,360,499 56	
61	1917	465,455 97	206,874 03	672,330 "	9,153,325 53	
62	1918	454,982 98	217,347 02	672,330 "	8,935,978 54	
63	1919	443,979 78	228,350 22	672,330 "	8,707,628 29	
64	1920	432,419 56	239,910 44	672,330 "	8,467,747 85	
65	1921	420,274 09	252,055 94	672,330 "	8,215,664 94	
	A reporter.	38,684,606 43	5,049,843 87	43,704,450 "	8,215,664 94	

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.	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	38,681,606 43	5,049,843 57	43,701,450 *	8,243,664 94	
66	1922	407,843 78	264,846 22	672,330 *	7,950,843 72	
67	1923	394,407 44	278,222 56	672,330 *	7,672,623 16	
68	1924	380,022 42	292,307 58	672,330 »	7,380,345 58	
69	1925	363,224 35	307,405 65	672,330 *	7,073,209 93	
70	1926	349,677 43	322,652 87	672,330 *	6,750,557 06	
71	1927	333,342 83	338,987 47	672,330 *	6,444,569 89	
72	1928	316,481 59	356,448 44	672,330 »	6,055,424 48	
73	1929	298,454 59	374,478 44	672,330 »	5,681,243 07	
74	1930	279,208 84	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 26	672,330 *	4,444,466 67	
77	1933	216,429 94	453,900 06	672,330 »	3,985,266 64	
78	1934	193,349 99	478,980 04	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 34	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	583,690 62	672,330 *	1,335,293 36	
83	1939	59,493 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 1944.
	TOTAUX.	43,348,652 99	43,235,505 54	56,534,458 50	*	

N° V.

Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration payés sur le budget de 1888.

STATIONS.

Bruxelles (Nord).....	{	Établissement de conduits et appareils pour l'alimentation d'eau.	9,285	}	10,103
		Deuxième guichet au bureau des bagages.	100		
		Appareils pour l'éclairage.	720		
Bruxelles (Allée-Verte) ..		Établissement de conduits et appareils pour l'alimentation d'eau.			1,550
Malines (Magasin central),		Établissement de deux réservoirs à l'huile.			1,930
Malines (Arsenal)		Plafonnage de l'atelier des garnisseurs.			500
Anvers		Appropriation du logement du chef de station (Bassins). .			1,100
Louvain	{	Établissement de bureau et modification dans le hangar aux marchandises.	6,000	}	6,670
		Modifications au bâtiment des recettes. — Établissement d'une pompe.	670		
Vertryck		Four à cuire le pain, dans le bâtiment des recettes.			80
Tirlemont		Bureaux dans le hangar aux marchandises.			2,600
Landen.		Modification et extension de voies (a).			1,940
Remicourt.		Agrandissement du bâtiment.			1,030
Ans		Approfondissement du puits et creusement de boueaux pour assurer l'alimentation d'eau.			1,910
Chénéc.....		Remblai pour l'agrandissement de la station.			2,000
Chaufontaine		Pavage aux abords du bâtiment des recettes (b).			110
Trooz		Substitution d'une couverture en pannes à la couverture en chaume du bâtiment.			720
Pepinster	{	Pavage aux abords du bâtiment des recettes (b).	110	}	1,030
		Réservoir d'eau et puits.	920		
Verviers.		Tuyaux pour l'alimentation des réservoirs d'eau.			300
Dolhain.....		Rigole et aqueduc pour l'écoulement des eaux.			200
Herbesthal.....		Réservoir d'eau et puits.			1,080
Termonde.....		Appentis sur la rampe de chargement.			480
A reporter. fr.					35,558

(a) Les excentriques ont été achetés sur fonds spéciaux.

(b) Les pavés ont été achetés sur fonds spéciaux.

	Report. fr.	55,535
Gand	{ Un pont à bascule (placement et mécanisme). 2,300 Remblai du fossé d'enceinte. 1,083 Percement d'une fenêtre dans la remise aux locomotives. 90 Une grue hydraulique 1,300	4,775
Tronchiennes.	Puits et pompes.	350
Aeltre	Pompe en zinc.	50
Plaschendaele	Annexe au bâtiment des recettes (cuisine).	490
Ostende	{ Appropriation d'une cave pour le service du télégraphe. 950 Conduits d'eau pour la machine fixe. 1,090	2,040
Deynze	Voie d'évitement (a).	1,050
Haerlebeke	{ Rampe pour le chargement et le déchargement des marchandises. — Prolongement d'une voie aboutissant à cette rampe. 4,200 Un pont à bascule (placement et mécanisme). 2,380	6,580
Courtrai	Creusement d'un puits.	240
Néchin	Modification au bâtiment des recettes. — Magasin.	840
Mouscron	{ Voies nouvelles. 600 Aqueduc pour l'écoulement des eaux. 1,280	1,880
Templeuve	{ Citerne et pompe. 460 Mur de clôture. 80	540
Barry-Maulde	{ Un pont à bascule (placement et mécanisme). 2,320 Volets au bâtiment des recettes. 165 Citerne et pompe. 460	2,945
Leuze	{ Pavage (b). — Clôture. 280 Citerne et pompe 460	740
Ath	{ Cloison dans le bureau de la poste. 125 Appropriation à l'usage de magasin du bâtiment de l'ancienne porte de Mons. 900 Forge dans l'atelier de réparation des voitures 280 Grues hydrauliques. 1,440 Un pont à bascule (placement et mécanisme). 2,320 Appareils pour l'éclairage au gaz. 5,070	8,155
Chièvres-Attres	Un pont à bascule (placement et mécanisme) et bout de voie (a).	3,200
Lens	Un pont à bascule (placement et mécanisme) et bout de voie (a).	3,200
Grammont	Cloison et guichet dans le magasin des marchandises.	100
Ninove	Cloison et guichet dans le bureau de marchandises.	100
	A reporter. fr.	75,140

(a) L'excentrique a été acheté sur fonds spéciaux.

(b) Les pavés ont été achetés sur fonds spéciaux.

	Report. fr.	75,140			
Alost	Cloison dans le magasin des marchandises. 80 Forge dans l'atelier de réparation des voitures 480 Un réservoir à eau (placement). 1,200 Pavage, en grès retaillés, de la remise aux locomotives (a). 310	2,010			
			Zele	Établissement d'une porte dans la clôture.	60
			Bruxelles (Midi)	Établissement de conduits et appareils pour l'alimentation d'eau. 3,840 Trottoir en pavés retaillés (a). 150	5,990
Loth	Voie nouvelle et raccordement (b).	5,600			
Braine	Voies nouvelles. — Modification et raccordement (b). — Pavage longeant un voie de chargement (a).	11,770			
Mons	Pavage (a).	580			
Jemmapes	Rampe pour le chargement et le déchargement des marchandises.	1,020			
Saint-Ghislain	Loge servant de magasin et d'abri aux ouvriers.	435			
Écaussinnes	Un pont à bascule (placement et mécanisme)	2,250			
Manage	Exhaussement d'un réservoir d'eau près de la station 285	6,005			
Gouy-le-Piéton	Grue hydraulique et réservoir d'eau. 1,980				
Pont-à-Celles	Voie d'évitement (a). — Pavage (b). 3,800	1,505			
Charleroy	Grue hydraulique. 1,500 Puits et pompe 205				
Moustier	Égoût pour l'écoulement des eaux de la cave du pont à bascule	185			
Namur	Urinoir.	125			
	Approfondissement d'un puits.	400			
	Modification de voies. — Extension.	5,580			
	Voie nouvelle à l'embarcadère de la Meuse (b).	4,380			
	Un pont à bascule (placement et mécanisme).	2,250			
	Pavages (a).	1,970			
Stations en général.	Lignes du Nord-Est. — Trottoirs entre les voies (a).	170			
	Lignes de l'Ouest — Trottoirs entre les voies (a).	280			
	Volets à des bâtiments de recettes	800			
	Établissement de pompes sur six puits.	1,235			
	Clôtures en haies.	420			
	Lignes réunies. — Appareils pour l'éclairage au gaz.	7,570			
	À reporter. fr.	131,640			

(a) Les pavés ont été achetés sur fonds spéciaux.

(b) Les excentriques ont été achetés sur fonds spéciaux.

ROUTES.

	Report. fr.	151,640
Lignes du Nord-Est.....	Relèvement des voies et approfondissement du coffre sur divers points de la section de Tirlemont à Ans.	1,080
	Barrières à la rue de Deughem (Schaerbeek).	808
	Établissement d'un sentier à Waremme.	100
	Plantations de haies de clôture.	4,490
Lignes de l'Ouest.....	<i>État.</i> — Garde corps au chemin de Laeken, à Molenbeek-Saint-Jean.	150
	Établissement d'un sentier sur la commune de Zutte.	90
	Plantation de haies de clôture.	15,370
	Indemnités pour substitution de toitures en dur à des toitures en chaume, d'habitations qui se trouvent près du railway.	620
	<i>Dendre et Waes.</i> — Ballast pour le recouvrement des voies à l'effet d'empêcher le soulèvement de la poussière.	8,400
Lignes du Midi.....	Indemnités pour substitution de toitures en dur à des toitures en chaume d'habitations qui se trouvent près du railway.	5,205
	Indemnités pour substitution de toitures en dur à des toitures en chaume d'habitations qui se trouvent près du railway.	155
	Plantation de haies de clôture.	8,970
Lignes en général.....	Différence ou plus value résultant de la substitution de rails de 54 kilogrammes par mètre avec éclisses aux rails de plus faible calibre remplacés dans les voies, pendant l'exercice 1858. Soit 1,223,000 kilogrammes, à raison de 190 francs la tonne.	252,570
	TOTAL. fr.	409,445

N° VI.

Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs pendant l'année 1858.

INDICATION DES TRANSPORTS.		QUANTITÉS.	SOMMES DUES AU PRIX DES TARIFS.	SOMMES PAYÉES.	MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.	Observations.
Transports effectués pour la poste.	Dépêches	310,398	186,238 80	»	186,238 80	Gratuit.
	Bureaux ambulants (voitures-kilomètres)	1,031,511	309,433 30	»	509,433 30	Id.
Transports militaires.	Hommes	84,514	510,520 84	133,160 42	133,160 42	Remise de 50 p. o/o
	Bagages	141,390	3,086 23	1,328 14	1,328 14	
	Chevaux	141	3,643 78	1,822 80	1,822 89	Id.
	de détenus	9,228	100,976 »	50,488 »	50,488 »	
	de douaniers	29,634	54,254 62	»	54,254 62		Gratuit.
Transports	de grains et fourrages pour l'armée, de grains et farines pour la boulangerie militaire et la maison de détention de Bruxelles et Vilvorde.	5,562,998	17,568 68	8,784 54	8,784 54	Remise de 50 p. o/o.
	d'objets pour le chemin de fer.	218,226,000	891,703 61	»	891,703 61	Gratuit.
	en service	578,000	3,815 60	»	5,815 60	Id.
	d'objets pour expositions.	45,593	821 88	410 84	410 84	Remise de 50 p. o/o.
Transports pour compte d'administrations publiques			1,861,833 19	218,194 63	1,643,640 56	
Transports	d'émigrants	67	538 90	169 43	169 43	Remise de 50 p. o/o.
	—	2,736	14,591 70	8,309 71	3,881 99	Id. de 40.87 p. o/o.
	de bagages d'émigrants.	71,840	1,178 36	»	1,178 36	Gratuit.
	d'indigents ophthalmiques et de sœurs de charité.	698	2,250.82	1,115 41	1,115 41	Remise de 50 p. o/o.
	jardiniers et maréchaux-ferrants.	4,900	7,226 04	3,613 02	3,613 02	Id.
	d'orphelins	180	512 20	236 10	236 10	Id.
	de sociétaires et gardes civiques.	1,279	3,897 76	2,948 83	2,948 88	Id.
Voitures louées. (Voyageurs)	2	408 »	294 »	114 »	Remise de 27.94 p. o/o.	
Troupes équestres.	Voyageurs	138	2,636 62	1,518 31	1,518 31	Id. de 50 p. o/o.
	Bagages	130,560				
Transports divers.	Matériel de troupes d'artistes de théâtres, cirques et autres.	963,000	11,332 14	3,676 07	3,676 07	Id.
	Trains de plaisir	4,434	32,870 40	16,435 20	16,435 20	Id.
Transports divers			79,042 94	40,556 13	38,706 79	
Transports pour compte d'administrations publiques			1,861,833 19	218,194 63	1,643,640 56	
Transports divers			79,042 94	40,556 13	38,706 79	
TOTALS			1,940,878 13	238,330 78	1,682,347 35	

N° VII. — *État récapitulatif*, PAR MOIS, du mouvement

DÉSIGNATION DES MOIS. I	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE. 2	2 ^e CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 ^{re} CLASSE. 5	2 ^e CLASSE. 6	3 ^e CLASSE. 7	TOTAL. 8
1868. JANVIER	14,192	1,885	16,077	26,136	70,700	504,354	401,226
FÉVRIER	15,574	2,005	18,377	24,806	65,933	287,397	576,536
MARS	14,954	2,556	17,290	23,878	70,156	558,560	434,594
AVRIL	16,805	2,983	19,788	51,130	89,092	386,402	506,674
MAI	19,506	5,230	22,736	52,444	89,414	459,878	561,736
JUIN	20,105	5,440	25,334	51,055	85,779	396,599	511,215
JUILLET	24,547	5,686	28,055	57,642	95,681	425,089	556,412
AOUT	31,527	4,550	33,377	45,698	125,956	498,591	668,225
SEPTEMBRE	27,529	4,802	52,551	44,179	128,690	529,270	702,159
OCTOBRE	21,305	4,238	28,791	53,573	103,228	437,283	596,089
NOVEMBRE	16,665	3,142	19,305	50,591	31,548	550,535	462,694
DÉCEMBRE	13,465	2,639	18,104	28,146	75,595	359,744	441,485
TOTAUX	253,968	58,993	274,965	595,563	1,075,778	4,751,502	6,218,643

des voyageurs et bagages, pendant l'année 1858.

			BAGAGES.		<i>Observations.</i>
MILITAIRES.	ENFANTS ET extraordinaires.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9 et 10.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
0	10	11	12	13	
5,863	2,161	423,329	5,068	4,853	
1,678	2,563	393,974	5,367	5,261	
1,883	4,084	437,653	6,528	6,154	
4,998	5,643	537,100	8,370	7,684	
18,307	6,234	609,233	8,234	8,791	
4,211	4,604	543,582	9,347	10,201	
9,770	8,621	602,356	9,974	12,610	
8,706	9,750	722,838	12,179	17,247	
15,771	9,870	758,111	12,192	14,835	
2,273	5,236	629,409	10,992	11,476	
11,839	2,443	496,801	7,483	6,810	
2,994	1,779	464,362	6,399	3,627	
84,514	62,828	6,640,948	102,533	111,547	

N° VII bis. — *Etat récapitulatif, PAR MOIS, de la recette*

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE. 2	2 ^e CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 ^{re} CLASSE. 5	2 ^e CLASSE. 6	3 ^e CLASSE. 7	TOTAL. 8
1958. JANVIER.....	93,932 20	8,886 60	102,878 80	89,900 60	124,452 15	280,565 61	502,918 36
FÉVRIER.....	85,618 93	9,619 70	95,238 65	87,491 43	117,732 20	285,737 18	490,960 83
MARS.....	94,395 75	11,275 10	105,670 85	89,783 60	127,649 05	324,054 04	541,486 69
AVRIL.....	107,750 65	13,194 70	120,945 35	109,243 90	169,042 15	392,436 69	670,722 04
MAI.....	136,569 25	15,175 10	151,744 35	112,121 45	166,024 80	435,084 69	713,230 94
JUIN.....	152,835 50	16,149 25	168,984 75	108,832 70	154,237 60	385,505 71	648,576 01
JUILLET.....	193,768 50	22,199 95	215,967 45	136,144 05	187,830 30	425,477 50	749,451 85
AOUT.....	265,997 »	28,897 60	294,694 80	174,378 70	249,778 85	496,034 »	920,211 55
SEPTEMBRE.....	217,317 45	35,081 »	252,398 45	163,607 40	260,965 80	535,334 50	959,907 79
OCTOBRE.....	144,742 30	30,387 75	175,130 05	122,818 50	196,519 55	448,710 69	768,048 74
NOVEMBRE.....	97,636 45	20,476 35	118,112 80	104,711 45	144,513 35	334,516 67	583,741 47
DÉCEMBRE.....	89,628 15	17,606 20	107,234 35	98,550 15	128,473 85	317,701 71	544,725 71
TOTAUX.....	1,680,252 15	228,748 50	1,909,000 65	1,396,583 95	2,027,219 65	4,670,179 28	8,093,982 88
A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise	3,904 80	1,408 75	5,313 55	29,136 55	47,283 40	128,099 52	202,499 47
TOTAUX.....	1,684,156 95	230,157 25	1,914,314 20	1,425,720 50	2,074,483 05	4,798,278 80	8,296,482 35

des voyageurs et bagages, pendant l'année 1858.

			BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	ENFANTS et extraordinaires.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col n° 4, 5, 9 et 10.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	
6,253 37	2,070 54	814,161 07	2,424 25	21,483 98	23,888 23	
2,385 12	1,910 17	590,484 77	2,554 50	21,237 76	23,792 26	
2,853 34	3,764 92	653,775 80	3,014 25	25,152 48	28,166 73	
7,785 18	6,062 08	805,515 55	4,065 »	31,696 41	35,761 41	
33,142 46	6,330 75	904,448 50	3,937 »	37,988 45	41,925 45	
7,131 30	4,694 50	829,386 05	4,476 25	46,198 17	50,674 42	
18,738 79	15,458 28	999,616 37	4,764 50	60,399 60	65,164 10	
16,856 24	23,226 22	1,254,990 81	5,773 75	85,040 60	90,814 35	
29,261 18	14,459 14	1,256,026 56	5,807 62	70,919 93	76,727 55	
3,533 14	6,429 19	953,141 12	4,847 87	48,881 11	53,728 98	
32,076 19	2,793 10	726,723 56	4,272 25	27,634 82	31,907 07	
4,863 34	1,839 97	638,663 37	3,799 24	23,320 43	27,119 67	
154,919 74	89,040 86	10,246,944 13	49,756 48	499,933 74	549,690 22	
1,939 96	1,765 75	211,518 73	1,315 21	5,387 18	6,702 39	
156,859 70	90,806 61	10,458,462 86	51,071 69	605,320 92	656,392 61	

N° VIII. — *Etat récapitulatif, PAR STATION, du mouvement*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
NORD.	Bruxelles (Nord).....	49,309	6,273	54,582	70,383	449,822	406,885	597,090
	Vilvorde.....	3,007	»	3,007	4,705	45,733	68,447	88,885
	Malines.....	42,273	4,347	43,590	43,580	40,988	455,222	209,790
	Duffel.....	»	»	»	547	2,840	46,876	20,263
	Contich.....	»	»	»	965	4,526	26,409	34,900
	Lierre.....	»	»	»	4,238	8,495	29,840	39,543
	Vieux-Dieu.....	»	»	»	659	3,004	23,392	27,055
	Anvers.....	26,224	425	26,646	28,604	57,575	471,999	258,478
	TOTAUX.....	90,810	7,045	97,825	420,684	252,983	899,040	4,272,704
	OUEST.	Capelle-au-Bois.....	»	»	»	228	4,738	46,306	48,272
Londerzeel.....		»	»	»	627	4,344	44,624	43,592
Malderen.....		»	»	»	214	799	5,976	6,986
Buggenhout.....		»	»	»	480	4,532	40,048	44,760
Zèle.....		»	»	»	247	3,244	44,315	44,806
Lokeren.....		»	»	»	4,269	4,287	43,487	49,043
Audeghem.....		»	»	»	69	425	4,603	5,097
Termonde.....		885	»	885	3,744	42,027	63,348	70,059
Gyseghem.....		»	»	»	436	4,727	4,700	6,563
Alost.....		»	»	»	5,596	46,038	77,449	99,053
Lede.....		»	»	»	239	2,368	9,664	42,274
Schellebelle.....		»	»	»	42	304	2,005	2,354
Denderleeuw.....		»	»	»	476	4,944	45,282	47,369
Ternath.....		»	»	»	400	3,095	44,488	47,983
Rèbaix.....		»	»	»	6	369	4,537	4,942
Ninove.....		»	»	»	947	5,942	28,415	34,974
Santbergen.....		»	»	»	63	749	4,778	5,560
Idegheem.....		»	»	»	83	694	6,408	6,852
Grammont.....		»	»	»	4,395	6,808	33,687	44,950
Acren.....		»	»	»	447	443	5,904	6,434
Lessines.....	»	»	»	609	4,421	23,263	27,893	
A reporter.....	885	»	885	16,494	69,962	366,624	452,777	

des voyageurs et bagages, pendant l'année 1858.

				BAGAGES.		Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	14	
8,854	5,316	6,236	672,075	42,818	46,352	
635	496	375	93,898	591	108	
4,212	248	2,253	230,093	3,472	4,650	
33	40	157	20,493	449	50	
4	87	248	32,236	377	55	
986	7	994	44,527	344	449	
4	87	328	27,471	"	"	
9,268	369	2,687	297,448	5,645	7,838	
23,987	6,650	13,775	4,414,941	23,396	26,202	

2	6	484	48,464	54	21
"	39	424	43,755	92	65
"	"	42	7,028	49	41
"	51	417	41,928	76	26
"	42	404	44,919	107	49
402	441	420	49,706	202	89
"	"	22	5,449	"	"
4,084	437	447	84,579	737	304
"	43	57	6,633	29	26
4,055	252	534	100,944	4,023	470
"	6	90	42,367	78	22
"	"	45	2,366	"	"
"	66	422	47,557	40	4
"	43	469	48,195	432	44
"	"	40	4,022	5	9
"	72	483	35,229	394	200
4	8	46	5,615	27	9
"	23	38	6,913	21	2
32	451	270	42,403	485	300
"	"	93	6,524	30	9
"	28	237	28,158	345	152
5,573	1,048	3,044	463,324	3,926	4,746

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE. 2	2 ^e CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 ^{re} CLASSE. 5	2 ^e CLASSE. 6	3 ^e CLASSE. 7	TOTAL. 8
	Report.....	885	"	885	46,194	69,962	366,624	452,777
	Papignies.....	"	"	"	42	442	3,464	3,948
	Wichelen.....	"	"	"	42	353	7,392	7,787
	Wetteren.....	"	"	"	4,344	4,406	37,324	42,744
	Melle.....	"	"	"	597	5,278	48,992	24,867
	Gand.....	4,772	44	4,843	26,045	61,469	218,544	306,058
	Landeghem.....	"	"	"	228	4,352	9,556	44,436
	Hansbeke.....	"	"	"	269	4,213	6,064	7,543
	Aalstre.....	"	"	"	348	2,730	47,264	20,309
	Bloemendael.....	"	"	"	504	4,861	44,466	46,834
	Oostcamp.....	"	"	"	48	33	482	533
	Bruges.....	5,562	"	5,562	8,846	22,555	87,648	118,989
	Jabbeke.....	"	"	"	345	850	44,703	42,898
	Plasschendael.....	"	"	"	222	4,491	42,025	43,738
	Ostende.....	6,332	440	6,442	9,764	48,622	50,048	78,404
	La Pinte.....	"	"	"	30	230	988	4,248
	Nazareth.....	"	"	"	468	258	3,433	3,559
	Deynze.....	4	"	4	839	6,380	36,846	44,534
	Machelen.....	"	"	"	41	78	474	563
	Olsène.....	"	"	"	77	566	3,888	4,534
	Waerèghem.....	"	"	"	597	2,960	31,229	34,786
	Haerlebeke.....	"	"	"	209	2,332	46,585	49,426
	Courtrai.....	44	"	44	5,444	24,867	83,540	140,521
	Mouscron.....	"	"	"	2,697	8,884	86,602	68,483
	Néchin.....	"	"	"	276	4,493	49,784	24,253
	Templeuve.....	"	"	"	443	4,449	9,506	40,768
	Tournai.....	"	"	"	9,274	24,682	98,715	129,671
	Havannes.....	"	"	"	47	336	3,384	3,737
	Bary-Maulde.....	"	"	"	335	753	8,472	9,560
	Leuze.....	"	"	"	4,970	8,863	44,740	52,545
	Ligne.....	"	"	"	556	4,079	41,892	43,527
	Ath.....	"	"	"	2,354	9,740	63,810	75,874
	Maffles.....	"	"	"	444	603	3,959	4,703
	Chièvres-et-Attres.....	"	"	"	385	4,720	7,762	9,867
	Bruglette.....	"	"	"	601	2,591	46,930	20,472
	Lens.....	"	"	"	244	2,535	44,771	44,547
	Jette.....	"	"	"	457	597	4,492	4,946
	Schendelbeke.....	"	"	"	4	60	586	647
	TOTAUX.....	47,566	484	47,747	90,875	289,485	4,394,304	4,774,364

OUEST. (Suite.)

				BAGAGES.		Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	14	
5,573	4,048	3,044	463,324	3,926	4,746	
"	"	27	3,945	45	8	
"	45	42	7,845	"	"	
4	204	244	43,484	356	339	
"	"	202	25,069	405	52	
7,733	896	2,504	322,004	4,804	5,048	
"	64	247	44,444	42	9	
"	35	58	7,636	32	8	
"	9	440	20,428	409	64	
"	64	407	46,999	58	30	
"	"	2	535	"	"	
2,952	498	904	428,602	4,668	4,790	
"	"	63	42,964	"	"	
"	6	436	43,880	53	40	
2,260	46	650	87,802	4,468	4,349	
"	"	5	4,253	40	3	
"	6	33	3,598	"	"	
2	40	328	44,908	544	478	
"	"	6	569	"	"	
"	8	2	4,544	"	"	
4	83	455	34,980	204	79	
4	5	7	49,442	78	26	
648	38	554	444,784	4,537	864	
4	340	530	69,024	4,000	695	
"	34	95	24,382	67	48	
2	44	52	40,866	44	20	
3,384	337	844	434,203	2,424	4,754	
"	"	44	3,754	"	"	
"	"	67	9,627	64	48	
4	4	214	52,764	929	526	
"	"	65	43,592	96	87	
4,408	409	347	77,435	859	545	
4	"	27	4,734	24	41	
"	5	52	9,924	56	23	
"	43	430	20,345	452	88	
4	"	99	44,647	96	58	
"	"	24	4,970	"	"	
"	"	8	655	"	"	
23,642	3,609	44,954	4,831,283	20,844	48,443	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
EST.	Haccht.....	»	»	»	447	2,677	15,102	18,226
	Wespelaer.....	»	»	»	405	527	1,084	4,743
	Louvain.....	5,893	2,634	8,524	43,484	24,927	92,624	130,732
	Vertryck.....	»	»	»	332	4,237	9,545	14,114
	Tirlemont.....	2,045	4,289	3,304	3,655	9,473	51,422	63,954
	Esemael.....	»	»	»	448	248	2,273	2,639
	Landen.....	3,044	475	3,489	4,323	3,753	20,643	25,689
	Gingelom.....	»	»	»	439	680	2,594	3,343
	Rosoux.....	»	»	»	46	460	2,094	2,597
	Wareme.....	»	»	»	4,444	3,396	25,553	30,063
	Fexhe.....	»	»	»	256	2,522	22,594	25,372
	Ans.....	332	79	411	278	4,780	20,556	22,614
	Haut-Pré.....	»	»	»	728	4,762	40,478	45,668
	Liège.....	40,047	4,606	44,623	49,032	37,524	128,399	184,952
	Chénée.....	»	»	»	4,054	7,490	40,439	48,733
	Chaufontaine.....	»	»	»	2,597	6,949	20,623	30,139
	Trooz-Aval.....	»	»	»	745	2,443	22,440	25,298
	Nessonvaux.....	»	»	»	460	2,444	22,084	24,988
	Pepinster.....	838	38	876	4,274	4,648	43,644	49,533
	Ensival.....	»	»	»	357	4,444	8,885	10,653
Verviers.....	9,262	4,603	40,863	7,248	24,377	116,977	145,602	
Dolhain.....	4,486	»	4,486	616	2,322	24,560	27,498	
Herbesthal.....	4,398	»	4,398	4,342	3,407	49,843	24,532	
	TOTAUX.....	33,955	7,424	44,376	56,420	145,394	753,808	955,619
MIDI.	Bruxelles (Midi).....	45,483	3,704	48,884	29,586	48,518	203,864	281,968
	Forest.....	»	»	»	64	692	3,774	4,527
	Ruysbroeck.....	»	»	»	384	4,758	26,233	31,372
	Loth.....	»	»	»	436	4,434	44,579	43,446
	Hal.....	»	»	»	4,006	41,097	94,673	106,776
	Lembecq.....	»	»	»	270	648	2,847	3,765
	Tubize.....	444	4,248	4,362	4,306	3,424	24,892	29,349
	Braine-le-Comte.....	»	»	»	4,792	5,488	48,846	56,096
	Écaussines.....	»	»	»	485	2,256	45,635	48,346
	Manage.....	»	»	»	6,464	42,853	74,089	90,106
	Bascoup-l'Étoile.....	»	»	»	»	»	»	»
	L'Olive.....	»	»	»	48	42	466	526
	Maricmont.....	»	»	»	450	656	4,784	2,560
	A reporter.....	45,327	4,949	20,246	44,628	91,260	502,649	638,507

				BAGAGES.		Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINZAUX.	
9	10	11	12	13	14	
"	42	240	13,508	402	37	
"	"	33	1,746	"	"	
3,414	265	1,453	143,788	2,625	2,098	
"	"	110	11,224	58	13	
658	61	396	68,370	1,301	950	
"	"	1	2,640	"	"	
"	154	324	29,356	504	264	
"	"	24	3,337	"	"	
"	"	20	2,617	"	"	
"	36	245	30,344	523	119	
"	2	142	25,516	91	21	
1,448	50	82	24,605	111	36	
233	46	319	46,236	545	421	
4,081	366	1,219	202,241	4,795	5,496	
1	23	393	49,150	350	163	
"	"	412	30,531	364	213	
"	"	193	25,491	184	15	
"	"	133	25,421	175	29	
"	40	117	30,566	457	202	
"	"	75	10,728	164	37	
"	594	825	157,886	3,934	2,276	
"	"	43	28,727	248	80	
"	56	185	26,471	877	436	
9,535	1,705	6,684	1,014,919	17,408	12,306	
1,309	772	1,767	305,200	5,785	10,130	
"	"	13	4,540	12	4	
1	22	180	31,575	90	7	
"	"	67	13,213	"	"	
"	15	680	107,471	782	490	
"	2	27	3,794	29	3	
"	76	235	29,630	164	49	
3	20	348	57,829	673	334	
4	2	107	13,439	130	47	
3	17	371	90,497	1,242	549	
"	"	"	"	"	"	
"	"	2	828	9	"	
"	"	20	2,580	31	8	
1,820	926	3,817	665,316	8,947	11,615	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
	Report.....	15,327	4,919	20,246	44,628	91,260	502,619	638,507
	La Verrerie.....	"	"	"	"	"	"	"
	Baume.....	"	"	"	411	4,302	4,414	6,424
	La Croÿère.....	"	"	"	"	"	"	"
	La Louvière.....	"	"	"	903	3,485	15,611	19,699
	La Paix.....	"	"	"	"	"	"	"
	Bois-du-Luc.....	"	"	"	"	"	"	"
	Bracquegnies.....	"	"	"	376	4,461	8,060	9,897
	Havré.....	"	"	"	122	695	5,426	6,243
	Obourg.....	"	"	"	95	427	3,007	3,529
	Nimy.....	"	"	"	127	668	4,722	5,517
	Gouy-lez-Piéton.....	"	"	"	147	851	7,274	8,272
	Pont-à-Celles.....	"	"	"	30	449	7,190	7,669
	Luttre.....	"	"	"	193	1,277	11,522	12,992
	Gosselies.....	"	"	"	4,799	5,895	37,449	45,143
	Roux.....	"	"	"	367	3,532	27,253	31,152
	Marchiennes.....	"	"	"	4,816	6,761	39,215	47,792
	Charleroi.....	327	404	431	11,325	42,548	139,139	182,912
	Châtelaineau.....	"	"	"	3,871	29,713	90,502	123,786
	Farciennes.....	"	"	"	682	2,762	19,432	22,876
	Tamines.....	"	"	"	874	6,660	38,101	45,635
	Auvelais.....	"	"	"	356	2,154	30,353	32,863
	Moustier.....	"	"	"	329	1,492	27,499	29,320
	Fioreffe.....	"	"	"	685	3,478	33,782	37,945
	Namur.....	44	"	44	5,464	21,418	71,016	97,898
	Soignies.....	"	"	"	2,022	6,453	28,849	37,324
	Jurbise.....	"	"	"	575	3,947	23,976	28,498
	Mons.....	6,404	3,935	10,039	13,182	45,101	188,882	247,165
	Jemmapes.....	"	"	"	877	15,003	63,578	79,458
	Saint-Ghislain.....	"	"	"	2,116	12,890	60,029	75,035
	Boussu.....	"	"	"	1,138	8,793	27,735	37,666
	Thulin.....	"	"	"	698	4,103	20,555	25,356
	Quiévrain.....	4,463	392	4,855	1,260	6,773	37,030	45,063
	TOTAUX de la ligne du Midi.....	23,235	9,350	32,585	96,168	330,981	1,563,917	1,991,036
	— — de l'Est.....	33,955	7,421	41,376	56,420	145,394	753,805	955,619
	— — de l'Ouest.....	17,566	151	17,717	90,875	289,485	1,394,304	1,774,364
	— — du Nord.....	90,810	7,015	97,825	120,681	252,983	899,040	1,272,704
	TOTAUX.....	165,566	23,937	189,503	364,144	1,018,513	4,611,066	5,993,723
	De la Flandre occidentale.....	"	"	"	2,264	5,889	9,452	47,605
	De Pepinster à Spa.....	3,419	104	3,523	4,533	6,879	21,371	32,783
	De Charleroi à Louvain.....	"	"	"	"	"	"	"
	Du Nord-Belge.....	11,509	5,328	16,837	3,284	4,240	9,319	16,843
	De Lierre à Turnhout.....	"	"	"	1,525	6,186	21,777	29,488
	Du Hainaut et Flandres.....	5	5	10	203	840	2,734	3,777
	Franco-belge, par Quiévrain.....	11,543	3,938	15,481	4,842	4,282	7,620	13,744
	— par Mouscron.....	4,613	1,491	6,104	7,514	11,403	34,818	53,735
	Rhénan-belge.....	25,629	2,278	27,907	3,092	7,015	10,024	20,131
	Prusso-belge.....	591	7	598	67	189	487	743
	Hollando-belge.....	1,980	4	1,984	766	756	949	2,471
	Prusso-néerland-belge.....	1,868	"	1,868	2,701	6,706	21,885	31,292
	Anglo-belge-rhénan.....	3,713	713	4,426	"	"	"	"
	Du South Eastern railway.....	2,532	1,190	3,722	"	"	"	"
	General Steam navigation.....	"	"	"	4,428	980	"	2,308
	TOTAUX.....	235,968	35,995	271,963	393,363	1,073,778	4,751,502	6,218,643

				BAGAGES.		Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	14	
4,820	926	3,847	663,316	8,947	41,615	
"	"	"	"	"	"	
"	"	20	6,444	87	32	
"	"	"	"	"	"	
"	2	64	49,762	476	62	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	69	9,966	71	8	
"	"	41	6,284	45	12	
"	"	48	3,577	45	"	
"	"	34	5,551	42	7	
3	"	65	8,340	"	"	
"	"	98	7,767	"	"	
"	40	81	43,083	84	18	
4	4	209	43,357	429	457	
"	4	266	31,449	458	37	
4	52	224	48,069	444	156	
4,235	432	717	485,427	3,074	2,055	
"	86	531	424,403	4,439	355	
"	"	497	22,773	77	12	
"	"	493	45,828	287	58	
"	2	16	32,884	95	42	
2	"	96	29,418	74	42	
4	"	144	38,060	296	47	
3,903	79	763	402,659	1,786	4,460	
3	404	290	37,748	631	339	
4	20	441	28,660	204	51	
4,745	383	4,030	263,362	3,947	4,926	
4	78	302	79,839	298	80	
"	42	208	75,255	802	210	
2	"	272	37,940	356	48	
4	"	469	23,326	223	38	
4	90	236	47,265	4,640	4,056	
44,722	4,978	40,328	2,047,649	25,476	49,863	
9,535	4,705	6,684	4,014,919	47,408	42,306	
23,642	3,609	41,964	4,831,283	20,814	48,443	
23,987	6,650	43,775	4,444,941	23,396	26,202	
68,886	43,942	42,738	6,308,792	87,094	76,784	
2,334	2,448	"	22,354	824	768	
"	65	765	37,436	4,488	4,925	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	33,680	4,216	7,299	
"	"	"	29,488	635	335	
817	"	4	4,605	442	98	
"	"	"	32,225	4,690	5,462	
"	"	"	59,839	4,535	3,543	
"	2,631	"	50,639	3,334	44,616	
"	"	"	4,344	"	297	
"	"	"	4,455	454	4,020	
42,480	"	277	45,947	939	4,788	
"	"	"	4,426	202	57	
"	"	"	3,722	2,735	535	
"	4	"	2,309	"	"	
84,514	49,047	43,781	6,640,918	402,355	444,547	

N° VIII bis. — *État récapitulatif, PAR STATION, de la recette des*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
NORD.	Bruxelles (Nord)	271,764 80	22,023 30	293,788 10	303,457 90	336,569 75	646,118 20	1,286,143 85
	Vilvorde	3,681 80	»	3,681 90	5,129 60	12,192 40	35,412 65	52,734 65
	Malines	38,903 10	3,827 40	42,730 50	32,665 50	65,188 90	145,596 85	243,451 25
	Duffel	»	»	»	1,000 80	3,046 90	10,581 70	14,629 40
	Contich	»	»	»	1,829 70	4,342 30	15,537 65	21,709 65
	Lierre	»	»	»	2,970 70	12,354 60	26,932 85	42,258 15
	Vieux-Dieu	»	»	»	1,468 20	2,124 30	9,298 25	12,890 75
	Anvers	147,972 05	8,132 00	151,105 85	110,730 »	147,207 90	246,469 75	504,407 65
	TOTAUX	462,322 75	28,983 60	491,306 35	459,232 40	583,027 05	1,133,945 00	2,178,225 35
	OUEST.	Cappelle-au-Bois	»	»	»	549 50	2,652 »	12,811 »	16,012 50
Londerzeel		»	»	»	1,690 60	2,189 10	8,888 40	12,768 10
Malderen		»	»	»	601 10	1,478 90	5,061 95	7,141 95
Ruggenhout		»	»	»	907 95	2,410 70	8,138 50	11,057 15
Zèle		»	»	»	395 60	2,809 10	7,564 07	10,768 77
Lokeren		»	»	»	2,438 »	6,182 30	13,110 74	21,731 04
Audeghem		»	»	»	81 70	469 50	2,930 82	3,482 02
Termonde		3,358 »	»	3,358 »	7,961 85	18,889 95	58,237 17	85,088 97
Gyseghem		»	»	»	357 80	1,982 65	2,564 25	4,904 70
Alost		»	»	»	13,234 40	25,502 70	71,186 61	109,923 71
Lede		»	»	»	465 40	2,845 30	7,032 »	10,342 70
Schellebelle		»	»	»	95 80	327 50	1,535 30	1,958 60
Denderleeuw		»	»	»	349 95	2,182 65	10,228 87	12,741 47
Ternath		»	»	»	648 »	3,307 »	10,459 87	14,474 87
Rebaix		»	»	»	8 35	336 70	2,245 57	2,590 82
Ninove		»	»	»	2,011 70	9,103 95	25,534 02	36,649 67
Santbergen		»	»	»	183 45	953 70	3,809 57	4,946 72
Idegheyn		»	»	»	134 80	856 80	4,806 69	5,798 29
Grammont		»	»	»	4,921 65	13,925 65	37,358 11	56,205 41
Acren		»	»	»	280 25	535 »	4,051 17	4,866 42
Lessines		»	»	»	1,721 10	6,980 40	22,200 21	30,901 71
Papignies		»	»	»	87 75	433 85	2,064 87	2,586 47
Wichelen		»	»	»	93 »	440 60	4,271 75	4,803 35
Wetteren		»	»	»	2,370 45	5,251 05	27,058 41	35,579 91
Melle		»	»	»	1,167 55	6,002 80	9,200 52	16,370 87
Gand		36,059 »	185 20	36,244 20	105,759 15	155,217 60	318,371 »	579,347 75
Landeghem		»	»	»	471 »	1,657 40	6,832 10	8,960 50
Hansbeke		»	»	»	658 40	1,289 20	4,287 17	6,234 77
Aoltre	»	»	»	1,019 10	4,341 »	10,541 25	21,901 35	
Bloemendael	»	»	»	1,443 70	2,434 40	11,055 50	14,933 60	
Oostcamp	»	»	»	96 »	50 40	347 15	493 55	
A reporter	39,417 »	185 20	39,602 20	151,805 05	283,070 85	720,684 61	1,155,569 51	

transports de voyageurs et bagages, pendant l'année 1888.

				BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
10,295 73	20,965 60	8,014 06	1,619,208 24	6,517 74	81,868 71	88,386 45	
545 26	319 63	312 67	57,594 11	278 50	335 58	614 08	
5,733 10	1,117 99	1,504 98	294,537 82	1,734 58	5,651 19	7,385 74	
13 61	23 25	62 20	14,737 65	73 65	81 66	155 31	
1 35	46 04	130 70	21,667 74	177 50	203 77	381 27	
1,952 10	9 85	1,003 74	45,225 84	177 45	328 77	506 22	
" 88	53 18	85 78	13,000 57	"	"	"	
16,033 62	635 55	2,565 "	675,097 67	2,893 05	35,703 11	38,596 16	
24,624 65	23,171 09	13,982 10	2,741,309 54	11,852 44	124,172 79	136,025 23	
" 76	2 08	68 23	18,104 57	28 70	48 61	77 31	
"	23 99	62 36	12,854 45	47 90	144 73	192 63	
"	"	25 13	7,168 06	27 85	36 98	64 83	
"	57 89	63 59	11,158 63	35 60	68 20	103 69	
"	11 50	45 77	10,826 04	53 "	45 38	98 38	
517 34	220 85	99 00	22,569 13	107 90	217 55	325 45	
"	"	8 10	3,490 21	" "	"	"	
5,383 34	158 40	268 27	94,236 98	366 95	691 45	1,048 40	
"	9 49	27 33	4,941 52	14 25	81 05	95 30	
1,157 54	294 01	402 27	111,777 53	514 72	979 74	1,494 46	
"	3 73	49 56	10,395 99	40 70	46 50	87 20	
"	"	8 48	1,967 08	"	"	"	
"	39 38	51 24	12,832 09	19 20	7 55	26 75	
"	16 25	72 16	14,563 28	58 40	44 68	103 08	
"	"	9 02	2,599 64	3 "	14 34	17 34	
"	48 68	110 17	26,612 72	195 36	347 50	543 06	
" 65	6 "	33 52	4,596 89	12 50	25 10	37 60	
"	18 40	20 74	5,837 43	11 95	8 85	20 80	
43 44	372 03	229 54	56,850 42	232 10	694 10	926 20	
"	"	40 32	4,906 74	11 15	26 44	37 59	
"	36 50	158 68	31,096 89	148 97	351 61	500 58	
"	"	7 33	2,593 80	4 50	28 25	32 75	
"	6 "	17 62	4,828 97	"	"	"	
" 88	96 35	116 60	35,793 74	179 "	425 04	604 04	
"	"	78 32	16,449 19	59 45	224 77	284 22	
15,000 20	926 70	2,978 11	634,496 96	2,413 75	19,563 79	21,977 54	
"	17 08	82 78	9,060 34	24 "	18 53	42 53	
"	12 25	27 33	8,274 35	20 50	29 16	49 66	
"	4 32	71 06	21,977 63	56 80	198 29	255 09	
"	53 31	72 04	15,058 95	20 "	147 45	176 45	
"	"	4 00	498 15	"	"	"	
22,084 15	2,416 39	5,336 14	1,225,008 39	4,717 19	24,523 93	29,241 12	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE. 2	2 ^e CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 ^{re} CLASSE. 5	2 ^e CLASSE. 6	3 ^e CLASSE. 7	TOTAL. 8
OBSERV. (Suite.)	Report	39,417 "	185 2)	39,602 20	151,805 05	293,079 85	720,684 61	1,155,569 51
	Bruges	24,959 40	"	24,959 40	36,568 "	56,337 60	107,237 30	200,143 90
	Jabbeke	"	"	"	410 "	670 50	5,432 75	6,513 25
	Plasschendael	"	"	"	609 70	1,386 90	7,756 80	9,753 40
	Ostende	70,656 80	2,805 "	73,463 80	50,115 25	58,479 "	78,220 20	186,814 45
	La Pinte	"	"	"	51 40	232 60	770 30	1,055 30
	Nazareth	"	"	"	286 70	295 30	1,825 70	2,407 70
	Deynze	33 20	"	33 20	2,167 90	9,925 40	33,471 70	45,565 "
	Machelen	"	"	"	19 80	99 90	374 95	494 85
	Olsène	"	"	"	150 40	727 90	2,777 45	3,655 75
	Waereghem	"	"	"	1,481 80	4,228 30	25,046 90	30,757 "
	Haerlebeke	"	"	"	630 20	2,343 20	11,090 85	14,064 25
	Courtrai	244 "	"	244 "	17,984 85	39,015 90	84,294 49	141,295 34
	Mousseron	"	"	"	7,881 95	16,288 10	58,868 85	78,028 60
	Néchin	"	"	"	678 25	1,260 90	10,949 17	12,908 22
	Templeuve	"	"	"	407 80	1,128 40	4,251 90	5,788 10
	Tournai	"	"	"	31,345 20	42,656 85	97,948 77	171,950 82
	Navignes	"	"	"	20 45	143 90	690 78	855 13
	Bary-Haulde	"	"	"	512 90	614 40	4,390 13	5,517 43
	Leuze	"	"	"	5,421 65	12,470 "	32,410 27	50,301 92
Ligne	"	"	"	1,702 85	1,059 35	5,444 91	8,207 11	
Ath	"	"	"	6,363 45	12,965 20	48,551 20	67,929 85	
Maes	"	"	"	396 50	643 65	2,417 72	3,457 87	
Chièvres-et-Aitres	"	"	"	865 70	2,027 30	5,528 28	8,421 26	
Brugellette	"	"	"	1,746 95	3,278 55	9,363 49	14,388 99	
Lens	"	"	"	475 60	2,852 20	6,758 10	10,085 90	
Jette	"	"	"	200 80	275 50	400 30	876 60	
Schendelbeke	"	"	"	" 80	47 10	321 "	368 90	
TOTAL	135,312 40	2,990 20	138,302 60	320,332 "	554,574 75	1,362,268 55	2,237,175 30	

				BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
22,064 15	2,416 39	5,336 14	1,225,008 39	4,717 19	24,525 93	29,243 12	
5,787 77	566 45	1,010 43	232,486 95	831 35	7,253 53	8,084 88	
"	"	16 63	6,529 91	"	"	"	
"	14 28	57 02	9,824 70	22 90	60 68	83 58	
5,233 97	242 50	1,280 79	267,035 51	813 "	34,152 29	34,965 29	
"	"	4 95	1,060 25	4 50	5 44	9 94	
"	1 50	10 11	2,419 31	"	"	"	
2 05	22 80	192 10	45,815 15	272 80	438 71	711 51	
"	"	2 68	497 33	"	"	"	
"	4 "	1 75	3,661 50	"	"	"	
1 20	37 20	88 24	30,883 74	103 30	171 87	275 17	
6 "	3 90	5 68	14,079 83	39 "	82 85	121 85	
1,552 01	108 80	474 77	143,672 92	784 12	2,885 45	3,669 57	
" 25	1,060 83	435 96	79,545 64	512 90	2,421 38	2,934 28	
"	74 80	33 75	13,916 87	31 50	83 84	115 34	
5 25	159 80	20 31	5,973 46	23 40	68 62	92 22	
8,302 65	752 33	782 56	181,758 36	996 65	5,270 14	6,268 99	
"	"	1 10	858 23	"	"	"	
"	"	24 83	5,542 26	15 30	43 53	58 83	
2 12	3 10	161 76	50,468 90	253 60	1,184 48	1,438 08	
"	"	33 87	8,240 98	31 61	267 55	299 36	
2,020 45	166 94	213 77	70,331 01	271 25	1,092 08	1,263 36	
1 99	"	14 11	3,473 97	6	24 84	30 84	
"	6 15	26 90	6,454 31	15 72	49 32	65 04	
"	15 34	54 13	14,458 46	37 "	244 12	281 12	
1 90	"	25 69	10,123 49	23 60	126 93	150 55	
"	"	7 48	884 08	"	"	"	
"	"	1 72	370 62	"	"	"	
45,001 76	5,695 11	10,299 36	2,438,474 13	9,809 12	60,453 80	90,262 92	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
EST.	Haecht	"	"	"	816 10	3,506 30	12,301 90	16,624 30
	Wespelaer	"	"	"	195 50	803 60	806 75	1,805 85
	Louvain	22,501 "	5,670 90	28,171 90	30,572 60	55,163 80	117,816 70	212,553 10
	Vertryck	"	"	"	807 70	1,628 "	6,454 "	8,887 70
	Tirlemont	7,519 20	3,470 90	10,990 10	12,021 60	20,092 90	61,132 65	93,247 15
	Esemael	"	"	"	534 10	439 40	1,973 25	2,945 75
	Landen	18,869 60	452 "	19,321 60	5,302 90	10,436 20	31,556 05	47,285 05
	Gingelom	"	"	"	538 40	840 20	2,170 80	3,549 40
	Rosoux	"	"	"	124 "	692 30	1,620 40	2,456 70
	Waremmé	"	"	"	2,895 50	5,622 70	24,199 05	32,817 25
	Fexhe	"	"	"	671 60	2,510 60	12,763 05	15,935 25
	Ans	1,797 40	350 80	2,148 20	851 90	2,230 80	18,482 20	21,564 90
	Haut-Pré	"	"	"	3,013 "	10,459 55	48,306 60	62,679 15
	Liège	61,894 40	6,993 30	68,887 70	78,024 50	84,331 30	165,942 30	328,298 10
	Chénée	"	"	"	2,477 70	4,570 50	22,007 70	29,055 90
	Chaudfontaine	"	"	"	4,602 30	5,118 60	7,427 05	17,147 95
	Trooz-Aval	"	"	"	930 50	1,717 60	9,878 25	12,326 55
	Nessonvaux	"	"	"	754 70	2,015 10	9,986 80	12,756 70
	Pepinster	1,942 30	30 40	1,972 70	3,021 60	4,205 60	18,780 10	26,007 30
	Ensival	"	"	"	1,100 20	1,434 60	5,145 65	7,680 45
Verviers	33,530 90	7,583 90	41,114 80	20,862 90	30,880 80	90,010 30	141,534 "	
Dolhain	1,186 "	"	1,186 "	1,696 60	2,135 30	10,381 90	14,213 80	
Herbesthal	3,608 30	"	3,608 30	3,684 80	5,017 40	19,216 70	27,918 90	
TOTAUX	152,849 10	24,552 20	177,401 30	185,300 60	255,851 35	698,149 25	1,139,301 20	
MIDI.	Bruxelles (Midi)	116,581 40	17,871 15	133,452 55	125,143 05	129,259 80	277,498 12	530,900 98
	Forest	"	"	"	76 15	245 50	1,031 64	1,353 29
	Ruysbroeck	"	"	"	424 30	2,151 25	8,930 60	11,512 15
	Loth	"	"	"	416 60	689 40	4,432 65	5,518 65
	Hal	"	"	"	5,312 10	11,911 "	59,025 05	76,248 15
	Lembecq	"	"	"	400 60	604 45	1,768 56	2,773 61
	Tubize	"	"	"	2,261 30	3,895 95	19,848 34	25,805 59
	Braine-le-Comte	599 40	3,272 50	3,871 90	4,568 35	9,263 "	45,353 45	59,184 80
	Écaussines	"	"	"	1,133 40	3,164 85	12,200 17	16,548 42
	Manège	"	"	"	17,777 95	23,369 70	70,727 51	111,875 16
	Bascoup-l'Étoile	"	"	"	"	"	"	"
	L'Olive	"	"	"	30 30	27 70	283 25	347 25
	Mariemont	"	"	"	438 30	912 50	1,320 77	2,671 67
	La Verrerie	"	"	"	"	"	"	"
A reporter	110,180 80	21,143 65	137,324 45	158,038 40	184,475 10	502,226 12	844,739 62	

				BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
»	24 30	126 75	10,775 35	50 65	109 37	160 02	
»	»	18 44	1,824 29	»	»	»	
4,889 96	842 28	1,138 51	247,595 75	1,314 15	6,025 87	7,340 02	
»	»	62 75	8,950 45	33 20	48 03	81 23	
945 99	95 15	392 21	108,870 60	604 25	2,285 21	2,889 46	
»	»	20	2,945 95	»	»	»	
»	554 65	538 12	87,709 42	260 05	974 32	1,234 37	
»	»	28 28	3,577 68	»	»	»	
»	»	8 57	2,445 27	»	»	»	
»	60 30	148 66	33,026 21	256 85	307 01	563 86	
»	3 70	58 34	15,997 29	44 50	54 22	98 72	
3,206 06	247 72	108 11	27,274 99	54 70	188 26	242 96	
513 65	29 90	336 12	63,558 82	264 »	507 59	771 59	
9,295 71	1,763 16	1,530 91	409,775 58	2,331 85	21,336 33	23,668 18	
» 35	57 31	120 35	29,233 91	174 85	695 75	870 60	
»	»	187 25	17,335 20	188 60	688 95	855 55	
»	»	46 10	12,372 65	99 85	42 14	141 99	
»	»	32 91	12,789 61	79 45	157 56	237 01	
»	282 78	86 22	28,349 »	312 05	683 03	975 08	
»	»	37 78	7,718 23	69 25	140 62	209 87	
»	1,809 22	955 59	185,433 61	1,633 85	6,740 45	8,374 10	
»	»	27 21	16,427 01	116 45	169 45	285 90	
»	125 70	261 82	31,914 72	459 40	566 48	1,025 88	
18,851 72	5,896 17	6,251 20	1,347,701 59	8,345 75	41,680 84	50,026 39	
2,684 96	1,203 44	1,612 09	669,854 02	2,938 27	44,238 69	47,176 96	
»	»	5 61	1,358 90	6 »	6 91	12 91	
75	4 10	36 11	11,553 11	39 10	23 71	62 81	
»	»	15 10	5,533 75	»	»	»	
»	4 50	279 30	76,531 95	387 »	577 52	964 52	
»	70	10 46	2,784 77	13 55	7 52	21 07	
»	30 40	116 53	25,952 52	83 35	111 09	194 44	
1 89	13 23	235 54	63,307 36	336 25	789 17	1,075 42	
2 96	1 50	69 35	16,622 23	82 50	121 95	184 45	
2 20	20 06	274 59	112,172 01	620 60	1,332 37	1,952 97	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	1 53	348 78	4 50	»	4 50	
»	»	17 78	2,689 35	15 25	28 07	38 32	
»	»	»	»	»	»	»	
2,692 76	1,277 93	2,673 99	988,708 75	4,506 37	47,182 »	51,688 37	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
MIDI. (Suite.)	Report	116,180 80	21,143 65	137,324 45	158,038 40	184,475 10	502,228 12	844,739 62
	Baume	"	"	"	1,164 95	1,958 65	3,493 27	6,616 87
	La Croÿère	"	"	"	"	"	"	"
	La Louvière	"	"	"	1,781 15	3,653 65	10,059 54	15,494 34
	La Paix	"	"	"	"	"	"	"
	Bois-du-Luc	"	"	"	"	"	"	"
	Braquegnies	"	"	"	459 90	1,371 10	4,238 25	6,067 25
	Havré	"	"	"	105 60	507 40	2,299 45	2,912 45
	Obourg	"	"	"	113 60	241 50	1,466 21	1,821 31
	Nimy	"	"	"	237 70	637 60	2,721 50	3,616 80
	Gouy-lex-Piéton	"	"	"	471 20	1,175 50	6,327 05	7,973 75
	Pont-à-Celles	"	"	"	78 30	682 65	4,730 13	5,491 08
	Luttre	"	"	"	594 00	1,981 25	7,642 85	10,219 "
	Gosselies	"	"	"	5,464 25	8,831 95	34,146 43	48,442 63
	Houx	"	"	"	1,060 40	3,613 25	19,286 24	23,959 89
	Marchiennes	"	"	"	6,184 00	9,501 20	29,886 47	45,572 67
	Charleroi	2,450 50	540 80	2,991 30	37,140 60	58,879 90	129,037 93	225,058 43
	Châtelineau	"	"	"	9,271 70	23,945 15	53,233 70	86,490 55
	Farciennes	"	"	"	1,400 40	1,860 25	8,520 27	11,780 92
	Tamines	"	"	"	1,732 80	6,855 65	19,359 56	27,968 01
	Auvelais	"	"	"	690 80	2,171 20	15,405 75	18,267 75
	Moustier	"	"	"	549 50	1,679 35	15,981 03	18,209 88
	Floreffe	"	"	"	1,132 "	3,660 "	18,708 02	23,500 02
	Namur	204 40	"	204 40	17,378 40	45,320 65	73,011 10	135,710 15
	Soignies	"	"	"	5,452 55	9,554 15	28,710 91	43,717 61
	Jurbise	"	"	"	1,061 75	4,256 50	17,049 69	22,367 94
	Mons	26,912 20	6,783 70	33,695 90	40,100 80	63,140 80	149,309 30	252,550 90
	Jemmapes	"	"	"	2,709 15	10,375 95	29,014 02	42,089 12
	Saint-Ghislain	"	"	"	4,222 45	10,901 "	33,024 54	48,150 99
	Boussu	"	"	"	2,356 70	7,226 45	16,165 78	25,748 93
Thulin	"	"	"	1,260 05	4,120 35	10,809 68	16,290 08	
Quiévrain	6,944 "	1,532 70	8,476 70	3,666 30	10,589 75	42,930 05	57,186 70	
TOTAUX de la ligne du Midi	152,691 90	30,000 85	182,692 75	306,001 20	483,190 90	1,288,793 44	2,077,985 54	
— — de l'Est	152,849 10	24,552 20	177,401 30	185,300 60	255,851 35	698,149 25	1,139,301 20	
— — de l'Ouest	133,312 40	2,990 20	138,302 60	320 332 "	554,574 75	1,362,268 55	2,237,175 30	
— — du Nord	462,322 75	28,983 60	491,306 35	459,252 40	583,027 05	1,135,945 90	2,178,225 35	
TOTAUX	903,176 15	86,526 85	989,703 "	1,270,886 20	1,876,644 05	4,485,157 14	7,632,687 39	
SERVICE	De la Flandre occidentale	"	"	"	7,780 70	14,124 60	15,209 15	37,114 45
	De Pepinster à Spa	22,193 30	83 20	22,276 50	15,438 20	12,007 80	17,998 45	45,444 45
	De Charleroi à Louvain	"	"	"	"	"	"	"
	De Nord-Belge	70 416 90	33,354 70	103,771 60	12,154 85	9,924 "	11,966 08	33,645 53
	De Lierre à Turnhout	"	"	"	3,355 20	6,444 30	18,554 65	30,354 15
	Du Hainaut et Flandres	30 60	37 "	67 60	817 30	2,193 30	4,830 25	7,840 85
	Franco-belge, par Quéirain	119,065 80	23,429 50	142,495 30	6,760 70	11,680 10	4,438 60	22,879 40
	Franco-belge, par Mouscron	91,954 65	24,123 80	116,078 45	31,106 90	27,666 85	42,685 06	101,458 81
	Rhénan-belge	310,279 35	31,443 45	341,722 80	16,770 20	31,329 95	26,199 65	74,299 80
	Prusso-belge	7,147 90	72 30	7,220 20	405 60	737 80	1,010 05	2,153 45
	Hollando-belge	11,326 25	14 "	11,340 25	2,820 10	2,169 00	1,796 55	6,786 55
	Prusso-néerlandais-belge	12,927 90	"	12,927 90	11,440 "	20,892 70	40,733 05	73,065 75
	Anglo-belge-rhénan	86,499 30	12,546 50	99,045 80	"	"	"	"
	Du South Eastern railway	45,234 05	17,117 20	62,351 25	"	"	"	"
	General-Staem-Navigation	"	"	"	16,848 "	9,404 30	"	26,252 30
	TOTAUX	1,680,252 15	228,748 50	1,909,000 65	1,386,563 05	2,027,219 65	4,670,170 28	8,093,982 88
	A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise	3,904 80	1,408 75	5,313 55	29,136 55	47,263 40	120,099 52	202,499 47
TOTAUX	1,684,156 95	230,157 25	1,914,314 20	1,425,720 50	2,074,483 05	4,790,278 80	8,296,482 35	

				BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
2,692 76	1,277 03	2,673 99	988,706 75	4,506 37	47,182 "	51,688 37	
"	"	19 75	6,636 62	41 95	85 14	127 09	
"	"	"	"	"	"	"	
"	1 83	30 71	15,526 88	86 64	161 73	248 37	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	26 54	6,093 79	34 35	13 92	48 27	
"	"	16 06	2,928 51	21 65	15 01	37 56	
"	"	10 18	1,831 49	23 20	1 21	24 41	
"	"	16 40	3,633 20	18 30	20 33	38 63	
1 85	"	24 65	5,010 25	"	"	"	
"	"	75 89	5,566 97	"	"	"	
"	11 50	39 03	10,269 53	42 05	57 11	99 16	
1 25	5 85	161 99	48,611 52	220 "	437 33	657 33	
"	1 25	172 46	24,133 80	77 05	118 40	196 05	
1 25	65 98	134 21	45,774 01	224 90	530 32	755 42	
1,633 03	265 75	622 13	230,570 64	1,556 17	6,647 35	8,202 52	
"	168 65	238 73	86,847 03	566 55	773 77	1,340 32	
"	"	50 31	11,831 23	39 "	37 81	76 81	
"	"	78 11	28,040 12	143 50	125 31	268 81	
"	6 40	7 71	18,281 88	48 10	16 34	64 44	
3 40	"	36 25	18,249 53	36 75	22 07	58 82	
1 63	"	42 94	23,544 59	160 20	114 30	274 50	
7,861 78	277 73	697 17	144,751 23	914 70	4,014 07	4,929 67	
2 20	248 75	195 66	44,184 22	307 25	723 59	1,030 84	
" 25	20 "	76 35	22,484 54	75 85	97 48	173 33	
10,006 38	731 75	743 16	297,728 09	1,828 44	5,208 21	7,036 65	
3 45	252 57	95 11	42,450 25	141 70	273 49	415 19	
"	18 58	105 49	48,275 06	332 60	397 40	790 "	
2 90	"	127 44	25,879 27	172 20	157 87	330 07	
1 53	"	81 76	16,373 37	109 50	122 91	232 41	
1 60	414 01	333 18	60,412 19	843 70	4,300 74	5,144 44	
22,215 26	3,758 33	6,943 36	2,293,595 24	12,032 27	71,657 21	84,289 48	
18,831 72	5,696 17	6,251 20	1,347,701 59	8,345 75	41,680 64	50,026 39	
45,001 76	5,695 11	10,299 36	2,436,474 13	9,869 12	80,453 80	90,262 92	
34,624 65	23,171 09	13,982 10	2,741,309 54	11,852 44	124,172 70	136,025 23	
120,693 39	38,520 70	37,478 02	8,819,080 50	42,639 58	317,964 44	360,604 02	
6,481 47	2,309 40	"	45,905 32	405 "	1,920 74	2,325 74	
"	456 20	1,833 67	70,010 82	741 90	5,344 88	9,086 78	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	137,417 13	638 "	26,567 18	27,175 18	
"	"	"	30,354 15	326 25	603 41	934 66	
1,141 65	"	1 75	9,051 85	54 50	285 24	339 74	
"	"	"	103,374 70	794 75	25,657 71	26,452 46	
"	"	"	217,537 28	749 25	20,030 75	20,780 "	
"	8,073 88	"	424,096 46	1,604 25	79,277 14	80,881 39	
"	"	"	9,373 65	"	1,861 98	1,861 98	
"	"	"	18,126 80	77 "	2,953 63	3,030 63	
26,603 23	"	364 51	112,961 39	232 50	8,043 34	8,335 84	
"	"	"	99,045 80	101 "	569 05	670 05	
"	"	"	62,351 25	1,362 50	5,848 35	7,210 85	
"	4 75	"	26,257 05	"	"	"	
154,910 74	49,384 91	39,675 95	10,246,044 13	49,756 48	499,933 74	549,690 22	
1,039 96	1,765 75	"	211,518 73	1,315 21	5,387 18	6,702 39	
156,859 70	51,130 66	39,675 95	10,458,462 86	51,071 69	505,320 93	556,392 61	

N° IX. — *État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement général des transports de*

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
	NOMBRE DE COLIS. — Taxes uniformes.	De 2 à 40 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS au minimum.	De 40 à 500 kilog.		
		NOMBRE DE COLIS TAXÉS au minimum.	POIDS TAXÉS. — Kilogrammes.		De 400 kilog. et moins.		AU-DESSUS DE 100 kilog. — Quintaux.
	NOMBRE D'EXPÉDITIONS. — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.					
1858. JANVIER.....	48,018	5,868	79,606	44,841	29,358	49,295	32,457
FÉVRIER.....	45,442	4,936	83,793	40,306	30,274	20,804	32,395
MARS.....	49,957	6,249	105,074	43,299	38,990	27,083	40,075
AVRIL.....	20,623	7,235	106,856	44,842	39,547	30,692	38,479
MAI.....	22,935	9,562	122,533	43,944	38,570	24,735	38,294
JUIN.....	22,377	7,217	115,030	44,052	37,308	23,932	38,806
JUILLET.....	21,349	6,877	119,504	44,097	40,684	25,822	41,928
AOUT.....	20,884	8,265	125,874	45,097	40,409	26,617	39,239
SEPTEMBRE.....	49,847	7,590	122,106	45,274	42,499	27,885	39,826
OCTOBRE.....	21,849	8,475	130,045	46,404	47,744	32,119	45,855
NOVEMBRE.....	21,043	9,146	122,131	44,828	40,955	26,284	41,244
DÉCEMBRE.....	21,380	8,659	122,824	48,922	39,020	25,680	38,677
TOTAUX.....	245,674	90,079	1,355,373	472,906	465,025	310,945	466,975

marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1858.

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus).								TARIF n° 4.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
Prix par 400 kilog.			TARIF spécial.	PRIX	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES, GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. — Tonneaux.	2 ^e CLASSE. — Tonneaux.	3 ^e CLASSE. — Tonneaux.	Houilles, etc. — Tonneaux.	RÉDUIT. — Tonneaux.	NOMBRE de WAGONS.	Poids TAXÉ. — Tonneaux.	— Tonneaux.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
32,056	33,584	60,935	427,024	6,574	»	»	260,67	27,474	49	200	154	159	487	4,000
30,255	38,447	49,064	408,015	7,442	4	20	232,613	17,973	42	208	161	153	564	4,086
36,794	50,497	64,507	420,793	10,669	»	»	283,237	24,257	24	280	303	216	689	4,488
30,893	46,399	51,853	86,716	17,457	9	45	233,363	19,445	24	244	220	172	693	4,329
30,608	45,990	56,002	81,840	18,474	»	»	232,884	15,963	45	284	272	253	788	4,597
30,982	44,632	59,369	73,186	22,474	»	»	230,643	14,055	43	220	208	203	562	4,193
33,596	57,779	60,783	69,335	23,370	»	»	244,863	21,729	27	159	194	156	505	4,014
34,674	46,029	62,009	96,404	16,548	54	350	253,044	18,997	35	218	203	160	648	4,229
35,048	44,953	69,301	405,286	22,800	34	170	277,558	16,392	27	266	209	170	713	4,358
40,040	46,026	74,846	419,772	26,202	»	»	306,886	25,371	25	266	183	149	782	4,380
36,544	45,302	79,168	430,420	24,341	28	140	315,615	23,213	34	208	183	163	749	4,273
39,484	43,006	74,615	428,615	32,921	172	860	319,498	18,848	26	202	193	180	623	4,198
407,968	542,344	762,452	4,247,073	228,942	301	1,585	3,190,361	243,407	343	2,755	2,483	2,134	7,773	15,145

N° X. — *État récapitulatif, PAR MOIS, des recettes pour transport de*

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES				
	DE 2 KIL. ET AU-DESSOUS. Taxe uniforme.	DE 2 A 40 KILOG. ET PLUS.		TOTAL.	Minimum par expédition	De 100 kilogrammes et moins.	Au-dessus de 100 kilogrammes.	TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.
		An minimum.	An poids.										
1858. JANVIER	4774 53	2326 92	8916 90	16018 35	5122 30	37915 50	43744 88	86782 48	250611 69	179168 65	234279 90	236579 41	2182 50
FÉVRIER	4174 22	1630 32	9209 15	15313 69	4916 10	41315 35	44272 64	90504 09	239267 24	199126 57	207411 35	205427 76	3936 "
MARS	5299 38	2466 45	11733 72	19499 55	6380 20	53696 34	53863 48	113045 02	285286 28	254891 99	286821 37	249067 48	5149 50
AVRIL	5438 77	2785 48	11115 77	19340 02	6710 70	49469 49	52166 02	108346 21	248566 23	238102 94	223831 "	171842 10	48883 81
MAL	6037 04	2611 72	12008 88	21657 59	6548 66	45653 14	51122 76	103324 56	248021 20	243085 12	230657 52	152195 31	45046 04
JUIN	5908 16	2735 84	11321 19	20165 19	6545 75	44816 91	51627 40	102990 08	253861 42	237238 49	233385 71	144972 06	39050 97
JUILLET	5881 97	2598 09	12564 46	20844 52	6503 11	48394 04	56045 28	111002 43	274561 09	317582 35	263419 64	147055 22	44235 96
AOÛT	5548 37	2896 70	12562 84	20997 91	6941 71	49255 72	52822 57	100020 "	260702 59	248466 57	246177 25	216551 56	43384 09
SÉPTEMBRE	5286 28	2866 57	12858 21	21011 06	7101 61	52603 08	53374 71	113694 60	271917 45	238067 52	276702 07	238659 99	52257 82
OCTOBRE	5772 26	3228 45	14091 90	23092 61	7655 62	56296 26	61109 92	126971 80	311437 43	242640 10	205284 74	282279 03	48694 04
NOVEMBRE	5575 56	3378 41	12748 40	21702 37	6799 79	50486 64	55430 17	112716 60	292048 09	238106 63	312509 50	322675 89	54080 03
DÉCEMBRE	5703 44	3242 86	13169 07	22135 37	6671 07	50854 "	52333 69	108858 76	312438 01	223601 94	298587 30	322635 93	81953 45
TOTAUX	65199 98	34087 81	142510 44	241778 23	77062 82	562671 47	627913 32	1288547 61	3240618 71	2860778 67	3109067 35	2680943 40	466893 15
A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise	1266 25	405 42	1849 66	3581 33	902 44	32211 40		23113 93	70723 70	66243 08		153665 13	
TOTAUX	66466 23	34533 23	144360 10	245359 56	78065 26	1232796 28		1311661 54	3317842 50	2927021 95		6421569 03	

marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1858.

(800 kilog. et plus).			TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 168.	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.
ABONNEMENT.		TOTAL.	FINANCES.			ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.				
Droit d'abonnement.	Frais de transport.							1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.					
"	"	902723 15	16053 86	78956 02	1100532 86	1363 80	5981 50	1448 55	2146 91	9300 80	18377 76	44221 19	1164905 61	32605 60	1197601 21
"	6 "	855174 92	9937 59	73054 53	1043984 82	719 20	6068 20	1334 20	1972 85	10153 60	19528 85	33373 29	1097606 16	29595 48	1127201 64
"	"	1081016 60	14234 47	90220 89	1318937 32	909 20	8464 90	2674 80	2848 11	12752 30	26740 11	57616 03	1404203 26	32396 20	1436599 46
35 "	13 50	931273 65	11220 45	82455 72	1152845 04	1107 90	7005 20	1902 95	2111 24	18210 80	24230 19	52941 24	1231014 37	28570 08	1259584 45
"	"	917905 19	9200 31	84089 22	1136185 87	2168 90	8208 80	2553 25	3438 12	15293 60	29493 77	52240 07	1220089 21	32082 84	1252172 05
"	"	908309 61	6686 94	81816 55	1120168 35	1980 10	5833 80	1791 03	2670 06	11103 "	21406 93	30407 39	1173968 77	37678 18	1211646 05
"	"	1046854 26	10786 56	89025 26	1278513 05	1696 20	4726 60	1599 50	2053 21	9136 05	17565 30	39978 72	1337753 33	42902 00	1380656 23
280 "	105 "	1015667 06	6933 69	84883 49	1239477 15	2156 40	6544 30	1857 05	1980 07	12544 40	22925 82	34789 48	1299348 85	34608 68	1333957 71
140 "	51 "	1077795 85	9932 77	87635 45	1309459 73	1628 10	9221 30	1754 17	2080 30	13608 30	26564 07	31090 85	1368840 75	35005 82	1403846 57
"	"	1180335 93	23619 28	97908 92	1451928 54	1290 20	9161 60	1581 75	1913 79	17220 30	29886 44	48005 57	1531200 75	36805 88	1566006 63
690 "	432 "	1220442 14	12501 21	92979 72	1460342 04	1817 70	7671 80	1579 72	3092 57	14381 50	25705 59	38741 43	1526606 76	35280 95	1561897 71
960 "	2085 "	1242301 63	16805 64	92099 20	1478100 60	1017 70	6848 20	1557 15	2170 02	11684 61	22268 98	72414 81	1573802 09	36383 76	1610185 85
2005 "	2692 50	12379998 98	143055 79	1035994 76	15090275 37	17949 40	85736 20	21634 14	27495 27	160428 26	285293 87	535911 27	15829429 91	413926 55	16343356 46
"	"	290632 "	500 74	10507 80	328344 86	223 80	7443 70	480 38	402 45	1087 80	4414 21	657 00	333640 03	"	333640 63
2005 "	2692 50	12670630 98	144465 53	1046502 62	15418620 23	18178 20	86179 90	22114 90	27807 72	151518 06	289708 18	636668 93	16263070 54	413926 55	16078997 09

DÉSIGNATION DES MOIS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						TOTAL.
	Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Engins extraordinaires et frais imprimés.	
1888. JANVIER.	8,972 60	815 36	50,059 66	31,657 37	2,325 71	5,265 23	78,936 02
FÉVRIER.	8,505 50	727 09	27,518 53	29,649 45	2,230 65	4,425 53	73,054 53
MARS.	10,223 12	1,198 38	33,246 85	53,522 14	3,059 02	4,088 97	90,220 68
AVRIL.	9,082 02	1,127 38	54,182 46	31,522 52	2,355 22	3,985 22	82,485 72
MAI.	9,044 36	1,279 45	33,225 11	31,885 67	2,757 68	3,898 93	84,089 22
JUIN.	9,080 42	1,155 07	34,540 18	30,747 20	2,408 62	4,086 97	81,816 53
JUILLET.	9,765 36	1,178 09	56,933 41	53,048 93	2,765 87	4,433 60	89,025 26
AOÛT.	10,118 35	1,215 91	55,943 90	51,086 09	2,485 82	4,005 42	84,853 49
SEPTEMBRE.	10,570 "	1,184 41	56,808 65	52,542 51	2,355 75	4,114 15	87,633 43
OCTOBRE.	11,647 72	1,162 20	42,487 52	54,851 05	3,055 47	4,746 96	97,908 92
NOVEMBRE.	11,358 90	980 37	38,789 62	35,840 88	2,989 90	4,361 05	92,979 72
DÉCEMBRE.	11,392 50	984 52	56,615 52	33,894 51	2,929 15	5,183 22	92,999 20
TOTAUX.	119,941 64	12,976 45	424,189 41	592,817 19	32,076 82	53,995 27	1,033,994 76
A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise.				10,507 86			10,507 86
TOTAUX.				1,046,302 62			1,046,302 62

XI

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement général des transports
de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS. Taxes uniformes.	De 2 à 40 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS ou MINIMUM.	De 10 à 300 kilog.		
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS ou MINIMUM.	POIDS TAXÉS. Kilogrammes.		De 100 kilog. et moins.		Au-dessus de 100 kilog. Quintaux.
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS Quintaux.	POIDS. Quintaux.	
NORD.....	Bruxelles (Nord).....	34,944	3,865	430,808	6,784	23,307	44,222	42,000
	— (Central).....	38,200	7,945	435,458	43,428	43,664	49,353	45,304
	— (Allée-Verte).....	334	429	8,600	4,743	49,744	12,396	43,757
	— (Entrepôt).....	465	449	9,936	496	866	737	4,444
	Virvorde.....	874	847	4,234	4,304	2,254	4,479	3,453
	Malines.....	3,465	3,329	20,504	4,485	9,897	5,402	7,940
	Duffel.....	204	269	403	339	332	236	514
	Contich.....	439	63	350	272	346	214	494
	Lierre.....	2,029	803	3,703	830	4,470	687	909
	Vieux-Dieu.....	76	19	266	437	496	403	73
	Anvers.....	34,427	4,577	403,342	9,540	44,760	29,984	55,916
	TOTAUX.....	444,548	22,235	447,268	38,992	446,836	81,510	444,498
OUEST.....	Jette.....	27	43	50	63	66	23	6
	Ternath.....	187	448	545	345	253	445	248
	Lède.....	463	86	342	454	284	453	365
	Schellebelle.....	205	9	73	23	36	22	49
	Cappelle.....	446	95	272	484	413	284	244
	Londerzeel.....	434	436	558	297	603	335	327
	Malderen.....	405	56	267	463	307	491	490
	Buggenhout.....	277	92	440	244	766	467	579
	Termonde.....	2,046	707	5,954	2,424	4,407	2,609	4,954
	Zèle.....	248	66	744	329	4,554	884	2,437
	Lokeren.....	606	377	3,414	776	2,363	4,207	4,657
	Audeghem.....	64	36	469	27	420	70	424
	Gyseghem.....	60	39	200	450	464	77	56
	Alost.....	2,467	4,850	42,880	3,274	6,479	3,543	7,228
	Denderleeuw.....	449	56	207	446	494	423	220
	Ninove.....	4,033	4,305	4,925	4,467	4,737	949	4,394
	Santbergen.....	43	30	348	60	449	72	58
	Ideghem.....	82	43	240	43	473	90	63
	Schendelbeke.....	2	"	44	6	44	8	4
	Grammont.....	2,285	948	44,326	2,846	5,565	2,792	3,374
Acren.....	66	45	200	75	348	485	228	
Lessines.....	983	96	5,469	774	3,042	4,784	3,440	
Papignies.....	44	2	48	38	78	49	60	
	A reporter.....	44,627	6,445	48,259	13,539	28,806	46,056	26,930

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus).								TARIF n° 4.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
Prix par 400 kilog.			TARIF spécial.	PRIX	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES. GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITIONS.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. Tonneaux.	2 ^e CLASSE. Tonneaux.	3 ^e CLASSE. Tonneaux.	— Boisilles, etc. Tonneaux.	RÉDUIT. — Tonneaux.	NOMBRE de wagons.	POIDS TAXÉ. Tonneaux.	— Tonneaux.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
44	24	28	»	»	»	»	96	15,803	109	66	4	7	2	76
429	»	»	»	»	»	»	429	7,962	»	»	»	»	»	»
27,942	45,360	7,485	67	52	»	»	50,606	2	6	2	430	64	438	334
2,506	2,792	4,200	»	»	»	»	6,498	55	»	»	»	»	»	»
990	4,070	144	5	»	»	»	2,209	439	»	»	»	»	»	»
7,332	7,496	293	40	»	»	»	15,434	4,240	2	842	499	244	537	4,762
326	424	5	»	»	»	»	452	4	»	3	4	»	»	4
55	403	35	»	»	»	»	493	22	»	4	6	4	3	44
825	777	5	»	»	»	»	4,607	87	»	»	8	2	8	48
48	45	5	»	»	»	»	68	3	»	»	»	»	»	»
56,400	58,443	37,459	7,596	43,628	»	»	472,926	42,436	43	483	447	476	4,947	2,393
96,267	86,234	46,059	7,678	43,680	»	»	249,945	37,450	430	4,067	462	464	2,605	4,598
2	»	»	»	»	»	»	2	6	»	»	»	»	»	»
434	406	»	»	»	»	»	837	86	»	»	4	»	»	4
290	433	»	»	»	»	»	723	54	»	3	9	7	6	23
40	»	»	»	»	»	»	40	»	»	»	»	»	»	»
246	894	84	»	»	»	»	4,248	49	»	»	4	»	»	4
55	657	»	»	»	»	»	742	45	»	»	»	»	2	2
29	431	7	»	»	»	»	467	53	»	34	7	35	53	426
644	292	5	»	»	»	»	944	53	»	34	7	5	18	64
8,066	3,526	87	40	»	»	»	44,689	587	»	42	27	33	80	452
946	443	2	»	»	»	»	4,069	48	»	2	5	4	4	42
2,264	4,432	»	»	»	»	»	3,698	429	»	42	49	89	470	290
40	»	»	»	»	»	»	40	2	»	»	»	»	»	»
77	437	»	»	»	»	»	244	6	»	»	»	»	»	»
4,834	3,590	313	»	»	»	»	8,754	984	»	88	46	4	48	423
464	474	20	»	»	»	»	358	26	»	5	4	»	8	47
4,032	2,628	485	»	»	»	»	4,445	365	»	42	6	6	47	44
24	482	»	»	»	»	»	206	38	»	»	»	»	»	»
32	420	5	»	»	»	»	457	24	»	»	4	»	»	4
6	»	»	»	»	»	»	6	4	»	»	»	»	»	»
4,099	4,246	40	»	»	»	»	2,355	3,584	»	9	42	44	32	64
486	247	»	»	»	»	»	403	38	»	»	»	»	»	»
2,213	2,723	8,688	»	»	»	»	43,624	405	»	3	3	»	3	9
84	44	5	»	»	»	»	403	9	»	»	4	»	»	4
22,764	49,242	9,708	40	»	»	»	54,694	6,529	»	244	422	418	444	932

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS. — THEES UNIFORMES.	De 2 à 40 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS VALÉS OU MINIMUM.	De 40 à 500 kilog.		
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS OU MINIMUM.	POIDS TAXÉ. — Kilogrammes.		De 40 kilog. et moins.		Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
	Report.....	44,627	6,445	48,259	43,539	28,806	46,056	26,930
	Rebaix.....	26	3	424	46	89	54	447
	Wichelen.....	37	23	77	408	403	64	466
	Wetteren.....	970	275	3,036	658	4,977	4,443	4,699
	Melle.....	370	447	4,023	237	953	357	304
	Gand.....	43,999	6,955	76,648	7,254	40,942	24,297	40,855
	Landeghem.....	53	48	89	405	276	466	487
	Hansbeka.....	419	34	497	38	442	65	462
	Aeltre.....	225	200	4,966	287	4,346	629	4,268
	Bloemendael.....	465	93	616	448	530	272	643
	Oostcamp.....	2	3	56	4	48	9	4
	Bruges (Station).....	4,739	2,099	44,528	2,284	6,542	3,452	5,724
	— (Bassin).....	»	»	»	4	4	3	5
	Jabbeka.....	9	42	98	430	45	23	28
	Plasschendaël.....	42	33	296	94	246	441	472
	Ostende.....	3,406	2,685	28,504	2,006	44,268	46,474	8,338
	La Pinte.....	22	4	40	27	29	24	29
	Nazareth.....	24	46	96	34	47	24	9
	Deynze.....	428	256	4,537	493	4,502	878	4,756
	Machelen.....	»	4	»	4	3	2	4
	Oisène.....	20	48	426	404	56	34	53
	Wareghem.....	200	496	728	402	893	496	4,805
	Haerlebeke.....	436	408	607	273	804	408	552
	Courtrai.....	2,762	4,094	40,079	4,794	5,304	3,025	5,237
	Mouscron.....	932	645	6,470	4,408	2,842	4,659	3,455
	Néchin.....	436	36	983	402	343	464	237
	Templeuve.....	444	67	880	74	360	482	85
	Tournai.....	3,324	4,644	44,844	4,854	9,053	4,486	6,998
	Havannes.....	42	4	62	48	23	8	6
	Bary-Maulde.....	96	55	220	35	449	65	84
	Leuze.....	4,520	780	42,667	4,350	8,834	4,437	4,429
	Péruwelz.....	223	400	2,444	»	»	»	»
	Ligne.....	420	72	976	438	344	468	204
	Ath.....	4,430	494	5,703	2,348	3,603	4,984	3,295
	Maffles.....	468	43	256	109	258	436	258
	Chièvres-Attres.....	246	80	4,429	485	736	383	240
	Bruglotte.....	263	55	4,454	273	860	485	474
	Lens.....	464	57	636	426	544	339	446
	TOTAUX.....	47,850	24,427	233,845	38,354	432,634	78,956	445,853

OUEST. (Suite.)

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (300 kilog. et plus).								TARIF n° 4.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
Prix par 100 kilog.			TARIF spécial.	PRIX	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES. CROITS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITIONS.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. Tonnesaux.	2 ^e CLASSE. Tonnesaux.	3 ^e CLASSE. Tonnesaux.	Houilles, etc. Tonnesaux.	RÉDUIT. Tonnesaux.	NOMBRE de vagens.	POIDS TAXÉ. Tonnesaux.	Tonnesaux.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
22,764	49,242	9,708	40	»	»	»	51,694	6,529	»	211	122	188	441	932
282	76	5	»	»	»	»	363	3	»	»	»	»	»	»
40	»	»	»	»	»	»	40	»	»	»	»	»	»	»
4,304	545	40	»	»	»	»	4,856	372	»	22	27	32	57	438
443	38	»	»	»	»	»	481	85	»	»	»	4	2	3
27,555	8,304	2,673	4,347	450	»	»	40,329	7,486	9	142	179	245	444	920
245	43	»	»	»	»	»	258	4	»	»	4	6	4	8
202	39	»	»	»	»	»	241	9	»	»	3	5	»	8
4,046	646	»	»	»	»	»	4,632	456	2	4	33	34	40	408
462	482	»	»	»	»	»	944	36	»	4	3	4	2	10
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4,490	4,050	56	»	»	»	»	2,596	2,222	4	47	54	45	395	544
255	4,614	387	7,412	»	»	»	9,665	»	»	»	»	»	»	»
47	50	»	570	»	»	»	637	»	»	»	4	»	»	4
22	49	»	4,494	»	»	»	4,555	47	»	»	»	»	9	9
4,394	859	2,678	4,262	»	»	»	42,093	4,777	5	7	43	3	5	28
35	35	»	»	»	»	»	90	»	»	»	»	»	»	»
4	21	»	»	»	»	»	25	»	»	»	»	»	»	»
779	4,295	»	32	»	»	»	2,406	77	»	44	60	79	88	244
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
63	84	»	»	»	»	»	447	»	»	»	»	»	»	»
640	4,080	239	5	»	»	»	4,934	488	»	6	26	44	5	54
525	4,466	»	70	»	»	»	2,064	95	»	2	6	7	85	100
40,857	3,699	480	»	»	»	»	45,036	4,290	»	198	45	39	455	437
2,724	3,439	532	2,784	»	»	»	9,476	4,609	2	23	45	6	20	64
484	535	»	»	»	»	»	4,046	89	»	4	4	»	»	2
20	4,803	»	24	»	»	»	4,844	28	»	»	»	»	»	»
9,168	42,246	5,965	29,477	»	»	»	56,856	924	»	40	49	20	47	426
8	»	»	»	»	»	»	8	»	»	»	»	»	»	»
484	3,445	40	»	»	»	»	3,339	48	4	»	4	»	4	2
4,975	7,232	554	436	»	»	»	42,894	434	»	8	3	7	44	29
»	»	»	»	»	»	»	»	104	»	»	»	»	»	»
309	4,160	5	»	»	»	»	4,474	49	»	4	3	9	2	16
2,857	3,016	674	5	»	»	»	6,552	477	4	27	68	69	44	208
4,444	5,564	733	70	»	»	»	7,478	80	»	»	»	4	»	4
464	845	5,494	»	»	»	»	6,500	442	»	»	4	»	»	4
945	869	45	»	»	»	»	4,799	483	4	»	5	4	7	43
291	4,487	355	»	»	»	»	2,433	84	»	»	3	4	»	4
96,265	84,952	30,470	47,692	450	»	»	256,829	24,531	22	694	722	786	4,804	4,000

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS. — Taxes uniformes.	De 2 à 40 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.		
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS OU MINIMUM.	POIDS TAXÉS. — Kilogrammes.		De 100 kilog. et moins.		Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.
						NOMBRE D'EXÉPTIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
	Haccht	168	465	634	232	676	390	370
	Wespelaer.....	49	32	24	45	78	34	8
	Louvain (Station).....	4,506	2,308	48,287	2,436	42,037	6,720	47,270
	— (Bassin).....	"	"	"	"	"	"	"
	Vertryck.....	407	414	644	444	234	448	473
	Tirlemont.....	4,794	948	24,037	4,440	6,567	3,330	8,776
	Jodoigne.....	446	27	490	"	"	"	"
	Esemael	56	45	385	96	470	263	445
	Landen	505	584	4,549	520	4,386	740	4,308
	Gingelom	49	434	858	490	240	430	435
	Rosoux	45	60	383	248	225	445	434
	Waremme.....	458	367	4,245	820	4,249	776	4,480
	Fexhe	60	61	594	252	222	427	243
HST	Ans	404	79	676	225	629	443	406
	Haut-Pré	444	402	5,344	452	4,402	653	765
	Liège (Station).....	8,450	4,837	59,468	6,665	20,775	43,304	32,566
	— (Meuse).....	"	"	"	"	"	"	"
	Chénée.....	490	270	3,224	458	4,027	639	4,622
	Chaufontaine	76	53	795	426	204	429	446
	Trooz	56	66	4,347	224	434	88	293
	Nessonvaux	478	84	3,597	240	404	252	389
	Pepinster	238	432	4,504	449	634	372	570
	Ensival	320	442	4,648	398	4,424	724	4,028
	Verviers	4,485	825	24,092	4,073	45,483	40,204	46,323
	Dolhain.....	273	496	4,424	320	4,264	739	739
	Herbesthal.....	363	42	720	89	336	232	440
	TOTAUX.....	23,434	44,937	458,540	20,078	66,803	40,565	85,746

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus).								TARIF N° 4.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
Prix par 400 kilog.			TARIF spécial.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES. GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. Tonneaux.	2 ^e CLASSE. Tonneaux.	3 ^e CLASSE. Tonneaux.	Houilles, etc. Tonneaux.	— Tonneaux.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ. Tonneaux.	Tonneaux.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.		Tonneaux.
434	4,548	40	"	"	"	"	4,659	41	"	4	47	27	70	445
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10,935	30,489	4,474	5	"	"	"	48,300	4,594	4	3	443	106	494	443
3,607	47,417	406	"	"	"	"	24,430	"	"	"	"	"	"	"
404	4,475	"	"	"	"	"	4,579	58	"	"	1	"	"	1
5,405	44,334	754	56	"	"	"	47,546	4,074	4	33	470	403	438	744
"	"	"	"	"	"	"	"	435	"	"	"	"	"	"
789	3,453	5	"	"	"	"	3,947	"	"	"	4	4	"	2
4,980	5,245	443	5	"	"	"	7,349	473	"	9	44	49	144	216
497	4,566	"	"	"	"	"	2,063	"	"	"	4	"	"	4
274	4,202	20	"	"	"	"	4,493	"	"	"	"	"	"	"
4,499	6,663	342	"	"	"	"	8,474	775	"	4	66	29	44	410
525	4,263	4,083	"	"	"	"	2,874	424	"	"	5	2	"	7
4,039	4,434	44,475	456	44,516	"	"	58,620	433	"	9	48	44	98	439
343	724	28,004	920	4,630	"	"	31,624	342	"	"	4	2	2	5
49,016	44,964	40,369	855	343	"	"	75,517	6,380	9	73	46	47	65	204
625	2,388	9,868	295	"	"	"	43,476	"	"	"	"	"	"	"
2,594	43,067	22,304	252	"	"	"	38,217	224	"	"	3	"	5	8
39	4,846	944	50	"	"	"	2,846	20	4	"	"	"	"	"
92	656	452	327	"	"	"	4,527	4	"	"	7	4	"	8
407	350	43	345	"	"	"	785	22	"	"	3	"	"	3
404	4,744	293	408	"	"	"	2,546	466	3	6	3	"	4	40
426	424	34	"	"	"	"	278	94	"	"	"	"	"	"
5,682	2,668	4,883	2,068	"	"	"	45,304	3,935	6	6	49	9	40	44
244	406	6,374	40,599	"	"	"	47,593	498	"	"	"	"	"	"
457	5,070	49,359	44,969	"	"	"	36,855	4,504	"	"	"	"	"	"
56,484	426,460	484,240	28,280	43,459	"	"	408,293	47,257	24	444	548	330	4,038	2,057

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS. — Tous UNIFORMES.	De 2 à 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.		
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	POIDS TAXÉS. — Kilogrammes.		De 100 kilog. et moins.		Au-dessus de 100 kilog. — Quintaux.
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
	Bruxelles (<i>Midi</i>).....	15,340	1,228	139,954	4,046	24,774	14,797	35,106
	Forest.....	22	43	98	463	429	71	140
	Ruysbroeck.....	468	50	606	488	400	230	335
	Loth.....	74	28	306	243	207	118	382
	Hal.....	589	444	4,521	1,266	2,178	1,256	2,242
	Lembecq.....	427	69	438	463	204	131	409
	Tubise.....	634	397	3,563	1,393	1,590	917	1,934
	Hennuyères.....	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte.....	702	744	6,249	3,092	3,443	2,046	3,813
	Écaussines.....	474	242	1,225	503	790	445	678
	Manage.....	1,584	387	6,079	1,950	2,408	1,422	2,404
	Bascoup.....	"	"	"	4	3	2	3
	L'Étoile.....	28	4	159	61	416	67	128
	L'Olive.....	40	8	30	48	43	29	72
	Mariemont.....	79	94	2,173	140	254	135	277
	La Verrière.....	"	3	"	23	12	9	46
	Beaume.....	246	70	574	262	514	259	484
	La Croÿère.....	5	"	9	46	47	41	91
	La Louvière.....	224	113	1,622	451	363	172	716
	La Paix.....	"	"	"	"	1	1	"
	Bois-du-Luc.....	40	18	45	47	30	22	44
	Bracquegnies.....	45	33	97	156	104	57	90
	Havré.....	49	49	90	63	86	54	133
	Obourg.....	45	46	63	70	69	35	71
MIDI.....	Nimy.....	27	51	783	247	535	348	562
	Gouy-lez-Piéton.....	47	39	646	435	451	242	483
	Pont-à-Celles.....	34	41	359	100	282	162	243
	Luttre.....	156	405	4,764	276	393	206	363
	Gosselies.....	1,223	226	4,249	1,610	2,430	1,373	2,819
	Roux.....	461	170	4,727	621	1,334	697	1,456
	Marchiennes.....	899	253	5,089	1,033	1,997	1,068	2,468
	Charleroi.....	5,074	2,096	18,265	4,385	8,242	3,794	8,065
	Châtelaineau.....	1,366	923	5,873	3,474	2,824	1,545	2,634
	Farciennes.....	214	8	686	441	333	177	482
	Tamines.....	598	99	470	756	521	305	459
	Auvelais.....	144	112	333	484	201	140	148
	Moustier.....	181	202	1,088	500	433	284	414
	Floreffe.....	284	149	1,259	1,182	1,217	654	1,214
	Namur (<i>Station</i>).....	4,520	3,036	17,387	3,380	8,857	4,499	9,457
	— (<i>Meuse</i>).....	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies.....	797	666	5,631	1,080	2,672	1,509	1,940
	Jurbise.....	90	94	485	268	493	125	127
	Mons (<i>Station</i>).....	7,117	3,358	30,016	5,703	12,009	5,941	8,664
	— (<i>Bassin</i>).....	40	3	10	"	2	2	4
	Jemmapes.....	629	265	4,396	553	1,616	840	1,405
	Saint-Ghislain.....	996	398	4,102	903	1,980	1,083	2,361
	Boussu.....	485	208	3,458	550	934	1,282	998
	Thulin.....	150	57	1,009	230	459	241	626
	Quiévrain.....	826	543	3,494	660	2,769	1,519	2,573
	TOTAUX.....	46,654	17,058	279,044	42,529	90,085	50,322	98,946

TARIF N° 3. GRASSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus).								TARIF N° 4.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
Prix par 100 kilog.			TARIF spécial.	PRIX	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES. GROUPES DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. Tonneaux.	2 ^e CLASSE. Tonneaux.	3 ^e CLASSE. Tonneaux.	Houilles, etc. Tonneaux.	RÉDUIT. Tonneaux.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ. Tonneaux.	Tonneaux.				FINANCES.	ÉQUIPAGES,	GRANDE VITESSE,	
18,495	5,814	4,991	5	"	"	"	26,302	34,484	59	90	235	220	567	4,412
93	87	5	"	"	"	"	485	7	"	"	"	"	"	"
1,425	62	42	"	"	"	"	1,499	63	"	"	"	"	"	"
464	37	"	"	"	"	"	204	"	"	"	"	"	"	"
2,375	3,521	328	"	174	"	"	6,398	220	4	2	48	5	15	40
1,518	486	27	"	"	"	"	2,031	58	"	"	"	"	"	"
3,213	4,263	5,677	"	"	"	"	13,453	466	"	"	50	50	81	481
40	58	3,222	"	"	"	"	3,320	"	"	"	"	"	"	"
2,804	2,374	255	40	"	"	"	5,440	4,497	4	26	29	46	54	425
4,473	24,345	41,703	3,655	4,646	"	"	42,822	97	"	"	2	4	"	3
4,666	4,256	43,449	3,497	4,045	"	"	26,913	4,598	4	77	46	46	42	451
21	155	"	17,008	"	"	"	17,484	4	"	"	"	"	"	"
722	468	420	35,424	"	"	"	36,434	26	"	"	"	"	"	"
3	414	4,674	20,862	"	"	"	22,650	45	"	"	"	"	"	"
298	229	266	"	"	"	"	793	202	"	"	"	"	"	"
57	4,434	30	28,979	"	(64)	320	30,520	4	"	"	"	"	"	"
4,866	2,070	4,803	7,273	"	"	"	16,042	96	"	"	"	"	"	"
496	4,377	644	"	44	"	"	2,498	"	"	"	"	"	"	"
4,958	3,203	4,069	26,806	"	(25)	200	36,236	450	"	"	"	"	4	4
212	"	499	23,631	100	"	"	24,442	"	"	"	"	"	"	"
61	4,328	3,444	23,321	430	"	"	27,984	4	"	"	"	"	"	"
54	224	4,960	49,960	"	(42)	210	22,405	46	"	"	"	"	"	"
422	202	"	"	"	"	"	324	4	"	"	"	"	"	"
210	448	"	"	"	"	"	358	"	"	"	"	"	"	"
432	234	49	"	"	"	"	732	3	"	"	"	"	"	"
461	627	"	"	"	"	"	788	4	"	"	"	"	"	"
219	50	30	"	"	"	"	299	46	"	"	"	"	"	"
205	953	177	"	"	"	"	4,335	61	"	"	4	"	6	7
2,088	4,328	44,200	48,450	5,474	(174)	855	408,395	592	"	"	4	"	44	45
704	801	24,955	27,933	295	"	"	54,688	265	"	"	"	"	4	4
9,457	31,650	29,999	539	90	"	"	74,435	304	4	2	2	"	4	8
7,678	22,778	48,505	48,925	27,802	"	"	155,688	2,876	5	15	42	2	34	60
3,499	8,430	36,222	85,820	34,293	"	"	167,966	4,479	"	46	6	"	4	26
402	476	47,219	30,861	"	"	"	48,358	22	"	"	"	"	"	"
2,523	2,807	49,552	30,478	2,420	"	"	57,480	240	4	4	2	"	22	25
4,093	4,314	2,780	4,896	"	"	"	10,080	47	"	"	"	"	"	"
4,059	2,140	359	475	"	"	"	4,033	33	4	4	4	"	6	41
4,404	4,646	347	"	"	"	"	3,364	66	2	"	2	"	"	2
5,044	42,881	10,053	42,623	44,443	"	"	55,044	2,444	4	20	10	43	89	132
228	2,352	483	974	"	"	"	3,734	"	"	"	"	"	"	"
3,591	31,795	7,986	5	442	"	"	43,489	379	2	4	30	7	24	59
408	4,498	52	"	"	"	"	4,358	44	4	5	2	4	48	26
5,323	4,980	4,423	4,664	"	"	"	43,095	5,347	2	32	39	28	445	244
4	579	40,445	210	"	"	"	44,235	"	"	"	"	"	"	"
4,668	4,554	81,797	494,490	4,045	"	"	280,554	230	"	"	"	"	"	"
3,443	6,164	46,909	414,347	"	"	"	437,833	4,468	2	5	2	4	10	48
2,430	614	261	4,480	"	"	"	4,485	443	"	"	4	4	4	3
4,322	504	2,494	30,783	"	"	"	34,800	216	"	"	2	4	4	7
2,568	2,986	4,252	"	"	"	"	6,806	4,788	9	20	43	40	63	96
98,060	498,895	440,439	842,084	88,752	(304)	4,585	4,639,812	58,710	89	343	482	372	4,486	2,353

RÉCAPITULATION

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS. — TAXES ESFORCÉS.	De 2 à 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.		
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	POIDS TAXÉS. — Kilogrammes.		De 100 kilog. et moins.		Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
	AU DÉPART.							
LIGNES DE L'ÉTAT.	Nord	444,548	22,235	417,268	38,992	446,836	81,540	444,498
	Ouest	47,859	24,427	233,845	38,354	432,634	78,956	445,853
	Est	23,434	44,937	458,510	20,078	66,803	40,565	85,716
	Midi	46,854	47,058	279,914	42,529	90,085	50,322	98,946
	TOTAUX	229,492	75,657	4,089,507	439,950	436,355	254,353	444,743
	A L'ARRIVÉE.							
SERVICES MIXTES.	Flandre occidentale	2,384	4,780	44,617	2,635	6,502	3,461	6,812
	Mons à Manago	465	346	4,896	4,092	4,187	745	4,804
	Nord-belge	3,224	2,227	9,490	8,048	44,554	49,152	6,965
	Pepinster à Spa	545	373	2,957	957	943	507	4,253
	Charleroi à Louvain	87	68	632	492	331	473	493
	Lierre à Turnhout	4,434	632	3,548	4,528	2,233	2,582	4,700
	Hainaut et Flandres	262	479	4,560	288	820	444	966
	Rhénan-belge (par Herbesthal)	"	"	"	3,287	"	7,043	"
	Prussien-belge (id.)	"	"	"	4,493	"	6,502	"
	Franco-belge (par Mouscron)	4,364	4,349	"	4,943	"	4,739	"
	Franco-belge (par Quiévrain)	4,444	5,886	"	7,278	"	42,625	"
	Hollando-belge	382	488	2,327	567	"	2,233	287
	Prusso-néerland-belge (par Landen) ...	2,224	924	47,400	708	5,433	2,386	5,283
	Prusso-belge (petits paquets)	"	"	44,064	"	"	"	"
Anglo-belge (par Ostende) (petits paquets).	"	"	45,852	"	"	"	"	
— (par Calais) (id.)	"	"	378	"	"	"	"	
Transit	"	"	454,448	"	"	"	"	
	TOTAUX GÉNÉRAUX	245,674	90,079	4,355,373	472,906	468,025	340,945	466,975

GÉNÉRALE.

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (800 kilog. et plus).								TARIF N° 4.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
Prix par 400 kilog.			TARIF spécial.	PRIX	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES. GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. Tonneaux.	2 ^e CLASSE. Tonneaux.	3 ^e CLASSE. Tonneaux.	— Houilles, etc. — Tonneaux.	RÉDUIT. — Tonneaux.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS VARIÉ. — Tonneaux.	— Tonneaux.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
96,267	86,231	46,059	7,678	43,680	"	"	249,915	37,450	130	1,067	462	464	2,605	4,598
96,265	81,952	30,470	47,692	450	"	"	256,829	24,531	22	691	722	786	1,801	4,000
56,184	126,160	184,210	28,280	43,450	"	"	408,293	17,257	24	144	548	330	1,038	2,057
98,060	198,895	410,430	842,084	88,752	(304)	1,585	4,639,812	55,710	89	313	492	372	1,186	2,353
346,776	493,238	671,178	925,731	446,341	(304)	1,585	2,554,849	134,948	265	2,212	2,214	1,952	6,630	13,008
9,281	1,982	316	9,657	"	"	"	21,236	4,667	"	3	127	83	254	467
6,093	8,771	4,802	78,603	127	"	"	95,486	465	"	"	"	"	"	"
20,122	24,051	32,528	184,013	112,474	"	"	373,188	8,499	27	93	9	9	158	269
667	553	44	43,447	"	"	"	44,711	559	6	28	6	10	22	66
407	264	"	"	"	"	"	671	37	"	"	"	"	6	6
622	783	"	"	"	"	"	1,405	176	"	1	26	20	153	200
327	218	"	"	"	"	"	545	36	"	"	"	3	4	7
6,441	"	29,256	2,679	"	"	"	38,376	"	10	122	"	"	"	122
2,150	"	4,311	10	"	"	"	6,471	"	1	48	"	"	"	48
2,541	"	11,173	165	"	"	"	13,879	3,607	7	7	"	"	"	7
3,985	"	8,439	2,768	"	"	"	15,192	78,960	13	18	"	"	"	18
541	363	3,315	"	"	"	"	4,219	177	1	3	43	17	210	273
8,015	12,118	"	"	"	"	"	20,133	905	3	250	58	40	336	684
"	"	"	"	"	"	"	"	7,482	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	5,888	"	"	"	"	"	"
407,968	542,341	762,452	1,217,073	228,942	(304)	1,585	3,190,361	243,407	343	2,755	2,483	2,134	7,773	15,145

N° XII. — *État récapitulatif, PAR STATION, des recettes pour transport de*

LIGNES.	DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.					
		DE 2 KIL. ET AU-DESSOUS. Tare uniforme.	DE 2 A 40 KILOG. ET PLUS.		TOTAL.	DE 40 A 800 KIL. ET PLUS.			TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	5 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	
			Expéditions taxées			Minimum par expédition.	De 100 kilogrammes et moins.	Au-dessus de 100 kilogrammes.							
			Au minimum.	Au poids.											
NORD.	Bruxelles (Nord)	10123 18	1891 76	10854 15	22809 00	2883 43	21662 71	18026 10	42872 24	372 50	110 40	126 96	"	"	
	— (Bureau central)	9447 18	3069 22	11570 89	24087 29	3739 35	36691 40	23712 54	64133 29	1117 75	"	1 63	"	"	
	— (Allée-Verte)	80 31	142 36	608 37	820 04	724 29	21035 23	62924 33	84683 85	218336 79	80320 30	34358 76	391 60	333 22	
	— (Entrepoil)	40 50	62 02	2345 17	2447 69	121 "	1406 51	1575 31	3102 82	16414 35	16341 58	7641 01	"	"	
	Vilvorde	230 54	352 87	255 83	730 29	483 40	1890 01	2835 78	5209 19	6621 08	3895 54	405 79	34 68	"	
	Holines	972 09	1047 35	1238 42	3257 86	1841 40	7417 61	7795 83	17054 84	53242 97	36536 45	1377 41	63 "	"	
	Duffel	54 50	87 49	20 75	182 74	135 60	223 75	413 41	772 70	1345 49	367 20	8 "	"	"	
	Contich	35 50	16 50	16 25	68 25	108 80	255 19	143 68	508 07	189 72	215 89	45 50	"	"	
	Lierre	504 08	251 78	265 90	1022 60	332 40	1100 30	1189 94	2622 64	4725 89	4113 12	9 50	"	"	
	Vieux-Dieu	18 93	7 25	16 80	42 98	54 80	173 78	102 05	330 63	85 18	333 56	8 "	"	"	
	Anvers	8736 31	2259 38	11449 75	22445 44	4780 00	67502 54	91946 48	164220 92	624251 60	453140 84	344948 71	30321 72	70261 44	
	Totaux	30244 02	9087 98	38640 33	77972 33	15205 37	159330 03	210665 45	383220 85	926806 30	595374 88	386931 29	39813 "	70594 60	
	OUEST.	Jette	6 68	3 03	2 92	13 53	24 60	44 22	6 85	75 87	6 10	"	"	"	"
		Ternath	47 38	31 81	31 35	110 34	126 40	134 90	147 15	428 49	1215 76	1170 60	6 50	"	"
		Léde	122 73	23 22	12 83	153 78	62 "	175 82	318 06	555 88	1557 20	1571 08	"	"	"
Schellebelle		51 23	2 25	3 69	57 10	9 20	24 01	23 56	50 77	75 25	"	"	"	"	
Cappelle		44 02	23 93	14 23	83 08	73 60	269 66	213 03	558 29	1269 44	4610 81	136 80	"	"	
Londerzeel		51 25	38 "	31 78	121 03	118 80	376 29	282 91	778 "	215 20	3066 00	"	"	"	
Waldereu		29 93	14 25	13 80	57 98	65 20	212 22	452 48	729 90	118 67	483 10	9 10	"	"	
Duggenhout		84 "	23 93	21 88	129 81	96 "	542 50	602 35	1240 85	4307 45	1232 36	8 "	"	"	
Termonde		581 26	189 38	310 83	1090 47	860 65	3983 77	6857 93	11702 35	75597 85	16258 82	275 34	32 32	"	
Zéle		61 97	21 79	50 42	134 18	131 60	1458 48	3661 35	5231 43	9901 74	672 48	"	"	"	
Lokeren		161 32	111 27	246 69	519 28	310 40	2093 12	2200 01	4603 53	20166 11	7771 68	26 12	"	"	
Andeghem		14 25	9 50	10 53	34 28	13 60	33 83	71 62	169 05	121 50	105 80	"	"	"	
Gyseghem		16 70	9 55	13 34	39 59	57 "	96 20	66 12	219 41	284 78	488 64	"	"	"	
Alost		703 05	428 16	761 11	1963 22	1335 00	5165 52	8227 32	14728 74	36430 40	15091 01	3240 98	"	"	
Denderleeuw		31 22	14 93	11 42	57 57	46 40	130 09	165 89	342 38	845 10	508 18	26 "	"	"	
Ninove		265 88	331 96	241 40	839 24	587 50	1359 03	1447 17	3393 70	5001 80	11266 35	1259 75	"	"	
Saathbergen		11 45	7 50	22 15	41 10	24 "	106 68	80 40	211 06	158 60	929 98	"	"	"	
Iddeghem		25 42	11 25	12 75	49 42	17 20	119 81	61 68	108 89	130 20	1815 90	12 50	"	"	
Grammont		601 35	256 95	739 84	1598 14	1030 50	4404 78	4898 78	10324 06	8655 82	5877 37	132 60	"	"	
Schendelbeka		" 75	"	" 75	1 50	2 30	9 91	5 46	17 67	22 45	"	"	"	"	
Acren	18 13	4 39	12 11	34 03	28 80	254 88	228 57	512 25	919 27	1000 14	"	"	"		
Lessines	242 38	32 49	837 62	612 49	285 50	2531 39	4226 28	7043 17	16849 76	10877 71	27830 98	"	"		
Papignies	2 20	" 61	3 40	6 21	12 90	51 90	52 79	117 59	570 05	85 68	8 "	"	"		
Rebaix	5 52	" 75	7 79	14 06	15 70	69 13	148 60	233 43	2128 56	272 82	11 70	"	"		
Wicholen	0 25	5 75	4 "	10 "	43 20	61 34	101 89	206 43	34 63	"	"	"	"		
Wetteren	256 09	74 35	198 51	528 95	263 20	1430 13	1814 04	3407 37	7683 50	2679 18	40 "	"	"		
Hella	102 89	31 87	65 23	199 99	94 80	680 09	326 64	1010 53	485 31	110 10	"	"	"		
A reporter	3550 12	1773 87	3191 37	8615 06	5737 15	25788 77	36678 93	68204 85	104732 50	88176 39	33024 37	22 32	"		

merchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1858.

(800 kilog. et plus).			TARIF N° 4.	FRAS ACCESSOIRES, SOYANT DÉTAIL À LA PAGE 190.	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.
ABONNEMENT.		TOTAL.	FINANCES.			ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagen.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.				
Droit d'abonnement.	Frais de transport.							1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.					
"	"	609 86	8484 32	26034 40	101449 91	8424 70	2354 60	4 20	52 27	20 40	2431 47	9111 28	119417 36	55062 19	174470 55
"	"	1119 40	3253 38	31638 33	124230 69	"	"	"	"	"	"	33 43	124264 12	6 "	124270 12
"	"	333940 07	" 65	58958 77	478410 93	90 40	49 "	1406 40	904 34	2869 40	5029 14	2176 54	485707 06	124 "	485831 06
"	"	40396 95	22 50	4881 42	51051 38	"	"	"	"	"	"	9403 88	60454 74	"	60454 74
"	"	10757 00	52 35	3598 95	20356 87	"	"	"	"	"	"	248 60	20605 47	126 "	20731 47
"	"	91221 83	390 34	19311 94	131236 81	182 40	20799 50	1487 25	2328 10	9682 45	40497 30	1093 50	172960 10	1353 "	174313 10
"	"	1620 69	" 40	914 15	3470 74	"	48 60	5 "	"	"	53 60	47 82	3572 16	"	3572 16
"	"	451 11	7 35	200 "	1325 38	"	20 20	26 80	25 60	44 "	116 40	65 75	1507 53	24 50	1532 03
"	"	8851 50	31 "	2495 05	15022 85	"	"	70 40	23 55	85 60	179 55	30 65	15233 05	86 50	15319 55
"	"	426 72	" 90	144 30	945 53	"	"	"	"	"	"	"	945 53	"	945 53
"	"	1531924 31	7071 38	146386 17	1872057 22	767 20	6172 "	1221 75	2437 20	37823 20	47053 15	4884 74	1925362 31	58696 75	1984059 06
"	"	2021520 13	19203 57	285551 48	2759558 36	7414 70	33443 90	4221 60	5971 08	50324 05	95960 61	27095 76	2930029 43	115478 94	3045508 37
"	"	8 10	"	42 23	137 73	"	"	"	"	"	"	"	137 73	"	137 73
"	"	2401 66	26 25	626 53	3593 43	"	"	20 "	"	"	20 "	108 25	3721 68	"	3721 68
"	"	3128 28	15 26	683 78	4541 98	"	60 60	64 80	76 20	90 20	291 60	99 84	4933 62	"	4933 62
"	"	75 25	"	78 16	267 37	"	"	"	"	"	"	"	267 37	"	267 37
"	"	6217 05	6 30	557 75	7420 47	"	"	6 80	"	"	6 80	150 96	7578 23	"	7578 23
"	"	3281 80	4 51	461 58	4646 90	"	"	"	"	29 20	29 20	6 40	4682 50	"	4682 50
"	"	610 87	16 15	339 50	1754 40	"	620 "	50 40	378 "	788 20	1836 60	"	3591 "	"	3591 "
"	"	5587 81	16 43	1241 45	8196 35	"	682 60	57 20	55 "	266 40	1061 20	"	9257 55	"	9257 55
"	"	92164 33	180 21	14811 52	119348 88	"	334 "	256 35	465 90	1140 60	2106 85	690 21	122835 04	1814 25	124650 19
"	"	10574 22	15 74	2855 70	18631 27	"	48 20	40 65	12 60	68 20	169 65	168 83	19169 75	"	19169 75
"	"	27863 91	44 59	4622 37	37753 68	"	320 50	160 80	1160 10	3109 40	4756 80	442 78	42993 26	307 "	43280 26
"	"	227 30	" 90	153 28	584 81	"	"	"	"	"	"	"	584 81	"	584 81
"	"	773 42	1 65	133 12	1167 19	"	"	"	"	"	"	"	1167 19	"	1167 19
"	"	54762 39	326 63	11237 92	83018 90	"	1704 10	95 20	11 10	297 80	2168 20	1086 47	86273 57	832 50	87106 07
"	"	1379 25	7 33	348 22	2134 78	"	116 40	24 40	"	109 20	230 "	202 90	2587 68	42 50	2630 18
"	"	17527 90	117 57	3239 74	25118 15	"	221 20	42 80	55 "	207 50	526 50	687 90	26332 55	87 75	26420 30
"	"	1086 58	12 10	190 47	1543 31	"	"	"	"	"	"	"	1543 31	"	1543 31
"	"	1858 60	7 75	169 28	2294 74	"	"	8 60	"	"	8 60	63 "	2466 34	"	2466 34
"	"	14665 79	1201 97	7233 57	35023 53	"	149 50	86 25	111 14	453 10	799 99	540 43	36383 95	367 50	36731 45
"	"	22 45	" 30	16 93	58 65	"	"	"	"	"	"	"	58 85	"	58 85
"	"	1919 41	13 12	345 21	2824 63	"	"	"	"	"	"	"	2824 63	"	2824 63
"	"	55556 45	130 47	5164 85	88509 43	"	42 40	24 20	"	33 60	100 20	416 74	69028 37	"	69028 37
"	"	663 73	3 05	103 88	894 46	"	"	7 10	"	"	7 10	"	901 56	"	901 56
"	"	2413 08	" 84	336 08	2997 59	"	"	"	"	"	"	"	2997 59	"	2997 59
"	"	34 63	"	126 50	386 56	"	"	"	"	"	"	"	386 56	"	386 56
"	"	10402 68	124 14	2923 67	17476 81	"	810 "	255 60	408 60	858 80	2339 "	88 50	19904 31	53 50	19957 81
"	"	595 41	20 25	781 44	2610 62	"	"	"	15 36	41 40	66 70	70 16	2749 47	"	2749 47
"	"	315984 58	2302 62	58835 71	453842 82	"	5175 60	1207 15	2745 94	7493 60	16025 10	4820 38	476297 37	3505 "	478802 37

LIGNES.	DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.				
		DE 3 KIL. ET AU-DESSOUS. Tare uniforme.	DE 2 A 40 KILOG. ET PLUS.		TOTAL.	DE 40 A 500 KIL. ET PLUS.			TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.
			Expéditions taxées			Minimum par expédition.	De 100 kilogrammes et moins.	Au-dessus de 100 kilogrammes.						
			Au minimum.	Au poids.										
	Report	3350 12	1773 57	3191 37	8515 06	5737 15	25788 77	36678 93	66204 85	194732 50	88175 39	33024 37	32 32	"
	Gand	3742 06	2211 86	5,785 47	11749 39	3612 98	40510 85	60794 68	104918 48	209536 25	46489 11	13042 68	2422 42	3330 "
	Landeghem	14 50	4 93	5 90	25 33	42 "	250 48	576 68	869 16	1455 69	69 35	"	"	"
	Honsbeke	30 93	11 50	17 15	59 58	15 20	102 58	194 37	312 15	1119 70	177 02	"	"	"
	Aelre	57 44	74 72	168 53	300 75	114 80	1270 36	1683 39	3050 53	5652 75	3011 56	"	"	"
	Bloemendael	45 50	30 43	44 52	120 45	59 60	517 03	619 53	1196 76	2444 34	2602 18	"	"	"
	Oostcamp	" 50	1 23	4 50	6 25	" 40	20 06	2 53	22 89	"	"	"	"	"
	Bruges (station)	1297 67	013 09	1008 23	3218 99	1002 40	7365 80	8306 55	16674 75	13970 71	7347 46	374 06	"	"
	— (bassin)	"	"	"	"	1 60	1 54	1 86	5 "	1314 14	2195 60	368 10	8583 78	"
	Jabbeke	2 25	4 "	9 28	15 53	52 "	35 66	32 08	119 74	82 89	90 54	"	886 45	"
	Plasschendael	11 50	12 68	28 10	52 28	37 60	201 94	195 66	435 20	185 50	140 12	"	2466 41	"
	Ostende	951 64	1101 48	3954 56	6007 66	1354 85	39807 08	15289 67	58451 60	51494 14	5408 74	30290 08	7780 34	"
	La Pinte	4 70	" 75	" 89	6 43	8 40	20 50	29 10	58 "	162 90	66 40	"	"	"
	Nazareth	5 23	4 93	7 02	17 20	12 40	40 49	9 77	62 66	28 35	33 18	"	"	"
	Deynze	96 54	84 66	108 20	289 40	197 20	1293 59	1096 42	3487 21	4778 49	8122 14	"	99 08	"
	Machelen	"	1 50	"	1 50	2 "	1 46	1 82	5 28	"	"	"	"	"
	Olsene	5 43	5 "	6 80	17 23	41 60	38 78	41 33	131 71	254 60	309 60	"	"	"
	Wareghem	50 73	64 66	48 64	164 03	160 80	673 10	1747 73	2581 63	3459 55	3986 04	592 75	7 "	"
	Haerlebeke	35 54	42 11	49 69	127 34	109 20	738 53	831 29	1679 02	3892 67	7052 41	"	85 28	"
	Courtrai	692 34	470 91	879 71	2051 96	937 93	6337 47	8113 72	15409 12	86840 07	18028 79	3041 07	"	"
	Housteron	215 56	197 04	536 53	949 15	623 10	3179 64	4111 60	7914 34	20533 23	12940 36	4386 06	3084 20	"
	Néchin	30 45	13 62	69 80	103 87	39 90	230 07	294 81	564 78	3273 04	1741 96	"	"	"
	Templeuve	32 29	19 64	57 54	100 47	28 90	247 12	84 74	360 76	112 25	7089 22	"	66 24	"
	Tournai	744 38	517 50	1182 83	2444 71	798 27	7266 84	7257 34	15322 45	65353 13	50314 08	14330 16	68066 79	"
	Havinnes	2 "	" 98	4 29	7 27	4 "	12 19	4 03	20 22	17 62	"	"	"	"
	Bary-Nauwde	17 91	19 34	17 07	54 32	7 80	87 43	72 12	167 35	1388 09	12895 14	8 "	"	"
	Leuze	292 90	196 89	645 80	1335 69	361 68	6780 39	5094 86	12236 93	37946 25	37485 98	2214 84	336 91	"
	Péruwelz	80 55	30 40	181 16	292 11	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ligne	25 39	14 09	66 36	105 84	28 80	175 15	166 97	370 92	2441 67	3956 45	3 25	"	"
	Ath	228 14	117 93	352 60	698 67	496 42	2458 12	2899 34	5855 68	17994 75	10842 97	1258 15	17 50	"
	Hadles	30 84	2 50	19 11	52 45	26 70	137 30	222 50	386 50	8186 55	22603 78	1733 35	227 07	"
	Chievres-Attres	44 54	14 71	80 28	139 53	49 10	351 24	185 11	585 45	690 39	3133 55	17649 30	"	"
	Bruglette	58 16	12 46	75 84	146 46	70 80	480 17	403 74	954 54	5169 62	3827 88	28 25	"	"
	Lens	29 "	9 33	43 28	81 61	107 89	290 96	238 11	636 87	1894 01	6503 37	1019 07	"	"
	TOTAL	12426 86	7939 54	18851 11	39267 61	16146 15	146733 29	158164 38	321042 82	740126 60	386630 87	123363 56	95024 67	3330 "

OUEST. (Suite)

(300 kilog. et plus).			TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 101.	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.
ABONNEMENT.		TOTAL.	FINANCES.			ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.				
Droit d'abonnement.	Frais de transport.							1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.					
"	"	315984 58	2302 62	58635 71	433842 62	"	5175 80	1207 15	2748 94	7493 60	16625 19	4829 36	475207 37	3505 "	478802 37
"	"	274840 46	2638 93	63862 77	458030 05	433 80	4252 "	1884 75	3336 07	10066 20	10559 02	1664 19	479687 06	0027 13	489614 19
"	"	1525 04	1 45	543 37	2964 35	"	"	6 80	103 60	23 20	133 60	"	3097 95	"	3097 95
"	"	1296 72	3 92	366 01	2038 39	"	"	14 80	37 20	23 "	75 "	"	2113 38	"	2113 38
"	"	8864 31	57 06	2127 48	14200 17	42 40	38 "	194 60	359 40	506 60	1178 60	113 85	15535 02	46 "	15581 02
"	"	5046 52	12 05	1031 41	7407 19	"	"	78 20	12 80	62 70	215 30	17 94	7643 43	25 50	7668 93
"	"	"	"	7 45	36 69	"	"	"	"	"	"	"	36 69	"	36 69
"	"	21692 25	888 11	6352 76	50836 86	72 20	1607 "	504 60	625 95	8968 80	11726 35	1108 84	63836 25	2593 38	66427 03
"	"	12451 60	"	497 67	12854 27	"	"	"	"	"	"	"	12554 27	"	12954 27
"	"	1039 84	"	81 21	1256 32	"	"	9 80	"	"	9 80	"	1266 12	"	1266 12
"	"	2792 03	7 55	232 06	3520 02	"	"	63 60	17 60	258 60	339 80	137 50	3997 32	"	3997 32
"	"	94923 30	759 75	15028 74	173171 05	571 "	510 "	76 50	28 50	128 20	741 20	274 68	174757 93	4382 "	179139 93
"	"	220 30	"	59 70	353 43	"	"	"	"	"	"	"	353 43	"	353 43
"	"	61 53	"	42 97	184 36	"	"	"	"	"	"	"	184 36	"	184 36
"	"	13000 61	25 20	2249 96	19052 38	"	383 "	518 10	1029 60	1844 80	3775 50	93 49	22921 37	43 50	22064 87
"	"	"	"	3 05	9 83	"	"	"	"	"	"	"	9 83	"	9 83
"	"	584 20	"	128 53	631 67	"	"	"	"	"	"	"	831 67	"	831 67
"	"	8045 34	70 67	1892 69	12064 36	"	160 50	208 20	156 30	117 "	642 "	45 90	13352 26	24 50	13376 76
"	"	11000 36	33 20	1286 77	14126 69	"	92 "	128 00	294 00	1763 60	2279 40	60 64	16486 73	"	16486 73
"	"	107910 63	551 51	17927 36	143850 80	"	4412 "	311 70	403 17	2245 50	7372 37	1144 44	152367 61	2404 62	154962 23
"	"	40844 35	520 41	5635 73	55963 98	78 40	863 90	108 70	55 10	308 70	1336 40	424 46	57803 24	253 60	58036 74
"	"	5015 "	27 35	781 93	6492 03	"	38 20	5 45	"	"	43 65	153 57	6690 15	"	6690 15
"	"	7259 71	11 80	239 63	7981 37	"	"	"	"	"	"	65 44	8046 81	"	8046 81
"	"	198964 16	293 42	16211 67	233236 41	"	316 "	438 29	215 45	701 65	1671 39	1972 37	236880 17	1623 51	238703 68
"	"	17 62	"	22 18	67 29	"	"	"	"	"	"	"	67 29	"	67 29
"	"	14291 23	4 79	341 40	14839 09	45 10	"	2 50	"	20 80	23 30	"	14927 49	"	14927 49
"	"	78033 98	114 13	8300 91	100111 64	"	138 60	21 25	69 48	202 50	431 83	692 40	101242 87	599 "	101841 87
"	"	"	73 43	197 96	583 49	"	"	3 85	"	"	3 85	"	567 34	"	567 34
"	"	6401 27	11 40	543 37	7432 80	"	48 50	12 45	88 26	25 50	174 71	"	7807 51	"	7607 51
"	"	30113 37	133 92	5562 42	42364 26	39 10	774 "	348 "	581 72	739 90	2443 62	600 80	46456 78	381 38	45838 16
"	"	32750 75	22 62	1965 41	35177 73	"	"	"	3 70	"	3 70	"	35181 43	"	35181 43
"	"	21473 24	30 22	670 09	22898 53	"	"	3 70	"	"	3 70	28 63	22930 86	"	22930 89
"	"	9025 75	49 27	1263 10	11439 09	37 60	"	33 13	13 27	115 30	161 72	75 03	11713 44	"	11713 44
"	"	9116 45	19 47	861 70	10516 10	"	"	8 90	5 72	"	14 62	"	10530 72	"	10330 72
"	"	1834475 70	8874 29	216976 06	1920436 40	1319 60	18887 40	6128 54	10234 63	35738 05	70988 62	13629 83	2006374 15	28089 02	2032473 17

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.					
		DE 2 KIL. ET AU-DESSOUS. Taxe uniforme.	DE 2 A 40 KILOG. ET PLUS.		TOTAL.	DE 40 A 500 KIL. ET PLUS.			TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	5 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	
			Expéditions taxées			Minimum par expédition.	De 100 kilogrammes et moins.	Au-dessus de 100 kilogrammes.							
			Au minimum.	Au poids.											
EST.	Haecht.....	40 34	42 75	27 10	110 10	100 80	512 92	344 76	958 48	648 49	5510 32	19	"	"	
	Wespelaer.....	4 75	8 25	1 80	14 80	18 "	44 55	6 85	69 40	1 35	"	"	"	"	
	Louvain (station).....	1346 52	707 53	1134 65	3188 70	952 25	9972 73	22101 "	33025 98	72111 41	128370 30	18644 09	40	"	"
	— (bassin).....	"	"	"	"	"	"	1 43	1 43	26930 25	106906 45	1489 05	"	"	"
	Vertryck.....	25 70	28 75	36 10	90 55	43 80	160 03	165 82	369 65	481 84	5841 40	"	"	"	"
	Tirlemont.....	483 72	281 57	1478 20	2223 49	548 70	5003 62	10255 66	15807 98	38623 90	49436 96	1497 33	403 05	"	"
	Jodoigne.....	74 04	14 75	22 13	110 92	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Esemael.....	12 96	11 93	24 41	49 30	34 20	384 11	527 78	946 09	5752 20	13563 55	8 "	"	"	"
	Landen.....	135 77	184 83	322 98	643 60	212 10	1223 03	1599 64	3034 77	14906 82	26148 80	456 22	49	"	"
	Hasselt.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Gingelom.....	11 73	33 50	35 64	80 87	79 80	166 32	134 60	380 72	3398 04	6621 48	"	"	"	"
	Rosoux.....	10 23	15 75	18 60	44 58	80 80	129 30	103 82	313 92	964 18	3599 34	26	"	"	"
	Wareme.....	128 37	113 08	228 99	466 44	314 40	888 57	949 19	2150 16	6841 86	27014 93	584 21	"	"	"
	Fexhe.....	13 99	20 50	33 19	67 68	98 20	166 38	168 72	433 30	1806 91	3451 98	3020 25	"	"	"
	Ans.....	25 40	32 36	49 92	107 68	90 "	546 82	468 14	1104 96	6135 51	3247 66	138220 46	364 80	49814 10	
	Haut-Pré.....	128 25	136 42	289 80	554 47	179 60	1013 13	853 91	2046 64	2305 63	2332 61	78762 39	4132 10	7695 40	
	Liège (station).....	2238 60	1994 94	5339 73	9573 27	2932 55	22480 09	39105 32	64517 96	163467 65	92428 71	145092 76	4472 50	2469 50	
	— (Meuse).....	"	"	"	"	"	"	"	"	5284 85	9084 04	32032 67	236	"	"
	Chênée.....	130 71	106 61	262 63	499 95	181 30	1097 14	2088 46	3366 90	21834 72	127645 90	53716 85	150 72	50 08	
	Chaufontaine.....	21 49	16 81	47 90	66 "	49 50	313 37	771 53	1134 70	376 63	6767 32	2322 60	40	"	"
	Trooz-Aval.....	13 87	20 50	51 01	85 38	88 "	94 35	183 98	368 31	331 62	1491 08	1175 02	360 58	"	"
	Nessonvaux.....	45 36	25 50	138 17	209 03	95 80	597 99	485 80	1139 59	574 72	855 64	21 56	441	"	"
	Pepinster.....	78 94	48 36	118 22	245 52	167 25	688 87	1036 18	1892 30	3459 05	8973 28	1037 64	183 77	"	"
Spa.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Ensival.....	76 53	51 90	172 57	301 "	156 "	2004 65	2240 61	4401 26	928 83	434 80	61 75	"	"	"	
Verviers.....	1202 54	458 39	2758 82	4419 75	1587 70	23717 17	25317 76	50622 62	52899 84	21475 75	12348 29	4154 32	"	"	
Dolhain.....	71 06	64 16	151 93	287 15	119 30	1786 01	1535 83	3411 14	1997 58	2955 86	8552 15	28451 06	"	"	
Herbesthal.....	96 62	12 98	54 08	163 88	35 95	367 83	921 95	1325 73	4616 45	40872 48	62172 54	34757 23	"	"	
	TOTAUX.....	6415 49	4411 94	12796 57	23024	8166 30	73286 98	111368 71	192821 99	430880 33	696920 84	563060 83	78327 03	60029 08	

(800 kilog. et plus).		TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 192.	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BÉSTIAUX.				PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.		
ABONNEMENT.		FINANCES.			ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.							TOTAL.	
Droit d'abonnement.	Frais de transport.						1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.						
"	"	6177 81	13 30	637 10	7896 88	"	10	112 20	297 90	1908 20	3328 30	"	10225 18	"	10225 18
"	"	1 35	"	42 35	127 90	"	"	"	"	"	"	"	127 90	"	127 90
"	"	220185 80	556 39	23446 44	280363 31	270 60	64	1440 45	1651 05	3864 80	6820 30	636 96	288111 17	4061 26	292172 43
"	"	135325 75	"	4391 45	139718 63	"	"	"	"	"	"	"	139718 63	"	139718 63
"	"	6328 24	19 55	352 38	7155 37	"	"	8 60	"	"	8 60	23 10	7187 07	"	7187 07
"	"	90032 14	353 10	12583 06	121019 77	90 20	1048	1557	1391 83	8611 95	12593 78	219 59	133028 34	638 38	134566 72
"	"	"	110 82	120 50	342 24	"	"	"	"	"	"	"	342 24	"	342 24
"	"	19323 75	"	1313 38	21632 52	"	"	7 20	11 20	"	18 40	36 80	21687 72	"	21687 72
"	"	41560 84	166 85	3656 94	49053	"	230	420 60	287 30	2911 20	3829 10	292 64	53174 74	610	63784 74
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	461 50	461 50
"	"	10019 52	"	719 27	11200 38	"	"	10 40	"	"	10 40	"	11210 78	"	11210 78
"	"	4589 52	"	441 48	5389 50	"	"	"	"	"	"	"	5389 50	"	5389 50
"	"	35341	258 40	2327 64	40543 64	"	"	306	339 60	433 20	1168 80	194 55	41906 99	148 50	42055 49
"	"	8279 14	35 95	789 27	9585 34	"	"	52 20	30 30	13 40	95 90	45 18	9726 42	"	9726 42
"	"	197782 53	52 20	3588 58	202635 83	"	408	179 55	289 10	2456	3312 65	1843 08	207791 66	131 50	207923 16
"	"	93218 13	128 10	2092 14	100039 48	"	"	6	35 30	68	169 30	41 45	100190 23	"	100190 23
"	"	408831 12	2554 26	53445 03	638921 64	475 80	1719	497 10	212 40	943 20	3371 70	1690 70	544459 84	10410 94	634870 78
"	"	47637 56	"	490 74	48028 30	"	"	"	"	"	"	4 70	48033	"	48033
"	"	203398 27	92 19	17048 78	224404 06	"	"	18 80	"	105	121 80	352 03	224678 49	305	225183 49
"	"	9506 55	11 70	413 88	11152 93	9 20	"	9 60	6 90	"	16 50	107 07	11285 70	"	11285 70
"	"	3358 30	" 25	335 61	4145 85	"	"	25	"	"	25	"	4170 85	"	4170 85
"	"	1693 12	6 60	512 79	3761 13	"	"	13 80	"	"	13 80	115 47	3890 40	1 50	3891 90
"	"	13653 74	59 17	1261 31	17102 04	243 40	376 60	29 20	"	10	415 80	175 53	17936 79	197 50	18134 29
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1655 03	1655 03
"	"	1425 36	30 70	1055 49	7222 83	"	"	"	"	"	"	193 50	7416 33	"	7416 33
"	"	90878 20	2471 18	18189 16	186580 91	180 20	161 10	220 60	172 55	243 60	797 95	3497 54	171036 60	3375 70	174612 30
"	"	41956 65	78 50	1371 58	47105	"	"	"	"	"	"	77 10	47182 10	6 50	47188 60
"	"	142618 70	715 90	1776 50	146800 51	"	"	"	"	"	"	753 70	147354 21	100 50	147454 71
"	"	1835218/11	7714 11	152370 88	2211749 04	1249 40	4016 70	6002 20	4075 43	21388 75	35083 03	10301 31	2258362 88	22104 71	2280487 59

LIGNES.	DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.					
		DE 2 A 40 KILOG. ET PLUS.	Expéditions tarifées		TOTAL.	DE 40 A 500 KIL. ET PLUS.			TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	
			Taux uniforme.	Au minimum.		Au poids.	Minimum par expédition.	De 100 kilogrammes et moins.							Au-dessus de 100 kilogrammes.
MIDI.	Bruxelles (Midi)	4038 71	665 70	8226 65	12931 06	1857 30	23842 64	47377 36	73077 30	129389 18	29509 31	11027 42	28	"	
	Forest	5 23	3 50	5 40	14 13	65 20	103 37	109 74	278 31	553 67	348 46	6 50	"	"	
	Buysbroeck	41 66	14 11	33 25	89 22	74 80	321 11	416 74	812 65	11104 04	317 90	41 46	"	"	
	Loth	18 05	8	13 45	39 50	85 20	173 66	417 66	676 44	1236 07	129 18	"	"	"	
	Mal	135 79	122 07	251 07	538 83	505 50	1563 92	2254 90	4324 41	15078 21	14490 88	1113 69	"	413 25	
	Lemberq	34 11	19 11	24 55	77 77	65 20	135 62	363 60	564 42	7577 69	2046 84	50 16	5 20	"	"
	Tubise	165 53	105 45	154 51	425 49	556 15	1164 68	1660 26	3381 08	18860 23	17259 09	26314 66	"	"	"
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	204 45	195 69	13688 15	"	"	"
	Draine-le-Comte	182 87	197 15	252 73	632 75	1220 10	2231 79	3166 96	6618 85	16113 43	9113 49	582	40	"	"
	Écaussines	121 38	64 37	61 43	247 18	189 53	505 62	558 75	1203 90	7437 93	112293 34	33995 11	5153 50	945 29	"
	Manage	408 75	109 55	348	866 30	778 40	1457 18	2388 33	4623 91	30264 52	16502 40	43683 20	13321	2734 57	"
	Bascoup	"	"	"	"	1 00	2 06	1 60	5 26	118 50	630 60	"	53471 50	"	"
	L'Étoile	7 21	1	13 50	21 71	23 20	100 65	141 22	265 08	5040 88	775 18	281 26	95324 20	"	"
	L'Olive	2 37	3 19	1 85	7 41	6 80	27 07	58 65	92 72	17 30	100 02	2202 80	67771 10	"	"
	Marlemont	19 33	24 47	141 93	185 73	58	185 46	275 33	516 79	1771 15	720 70	668 65	"	"	"
	La Verrerie	"	93	"	93	9 20	10 36	32 02	51 60	172 11	6295 34	43 50	70632 70	"	"
	Seuame	40 55	19 28	41 37	101 24	104 50	384 01	527 29	1015 80	16420 32	6989 73	6406 25	25583 10	"	"
	La Louvière	61 10	31 36	74 12	166 67	180	234 87	507 11	921 98	13125 46	16634 54	6147 43	83303 23	"	"
	La Croÿères	1 25	"	41	1 66	5 60	14 14	94 84	114 53	2803 36	7833 51	2308 70	"	75 40	"
	La Paix	"	"	"	"	"	60	"	60	2195 08	"	739 60	77823 60	290	"
	Bois-du-Luc	2 50	4 50	55	7 55	18 70	25 92	30 27	74 89	230 31	3848 43	6613 30	79888 40	377	"
	Bracquegnies	11 88	8 12	4 82	24 82	62 30	62 38	67 65	182 33	176 08	1407 33	3402 04	60919 15	"	"
	Havré	4 49	5 73	6 84	17 08	25 10	65 99	421 06	212 16	406 15	565 76	"	"	"	"
	Obourg	3 75	4 18	3 63	11 50	27 60	46 71	55 04	131 35	1298 78	678 54	"	"	"	"
	Nimy	7 01	14 74	48 37	70 12	98 60	435 76	663 27	1197 63	2304 27	955 52	126 10	"	"	"
	Gouy-lez-Pitton	11 41	11 18	38 97	61 56	54	300 66	180 21	544 87	1081 75	3571 67	"	"	"	"
	Pont-à-Celles	7 68	11 50	23 01	42 19	40	179 15	271 09	490 24	1054 38	287 76	64 20	"	"	"
	Luttre	37 83	29 79	108 27	175 89	110 75	309 33	367 07	788 05	1424 83	3481 02	386 16	"	"	"
	Gosselies	368 18	71 83	258 06	698 07	646 50	1898 85	3236 22	5781 57	16785 37	31260 53	182558 35	111096	18197 50	"
	Roux	129 43	56 65	118 78	305 06	248 75	1129 62	1192 26	2570 63	5202 24	6616 42	135174 31	40925 80	2327 34	"
	Marchienne	264 63	73 68	270 99	609 30	413 55	1648 32	3240 58	5302 45	73221 99	157588 21	133532 67	2589 70	412 62	"
	Charleroi	1350 94	580 78	1327 85	3259 62	1782 13	6151 31	7961 66	15845 09	49678 85	98016 77	200938 82	77252 05	13268 32	"
	Chatelaineau	367 20	248 41	303 48	919 09	1278 51	1090 05	1834 90	5103 48	20143 47	33783 22	148123 80	108670 85	32575 56	"
	Farciennes	54 47	1 93	34 33	90 73	164 21	223 64	342 83	729 68	498 00	532 28	57325 71	46188	"	"
	Tamines	159 90	31	26 68	217 58	303 45	816 40	343 44	963 29	17607 73	10822 53	44093 54	55929 80	2398 50	"
	Auvclais	41 93	37 61	18 58	98 12	194	133 97	92 63	420 00	9932 66	4500 94	6109 65	7257 20	"	"
Moustier	46 55	67 81	48 77	163 13	200 75	281 09	331 55	813 30	7521 53	11617 25	864 76	944	"	"	
Floreffe	77 89	55 75	57 16	190 79	477 58	998 25	1798 34	3274 14	13466 04	5660 02	836 10	"	"	"	
Namur (station)	1136 48	1171 82	1484 29	3742 59	1461 25	7744 19	10898 52	20101 96	40584 22	62490 83	41827 68	23702 62	85458 56	"	
— (Meuse)	"	"	"	"	"	"	"	"	1976 23	12340 06	625 25	776 80	"	"	
Soignies	201 72	178 51	246 47	628 70	429 34	1755 03	1905 85	4090 22	32748 74	148474 13	40332 42	22	267 84	"	
Jurbise	20 80	21 77	10 27	52 34	97 60	109 88	73 46	280 04	424 93	6656 47	81 76	"	"	"	
Mons (station)	1891 15	1059 74	1767 23	4718 12	2330 47	9345 41	8699 97	20378 85	35224 70	20629 09	3199 75	3733	"	"	
— (bassin)	3 96	75	30	8 60	"	1 15	78	1 93	1 80	2048 40	23528	927	"	"	
Jemmapes	162 15	72 44	288 37	492 98	225 58	1203 60	1474 78	2904 03	12877 16	8701 32	308996 51	290404 60	4784	"	
Saint-Ghislain	242 44	126 14	241 74	610 32	378 98	1773 69	2997 53	5148 20	31206 03	35966 23	61134 31	125264 80	"	"	
Boussu	122 01	61 09	228 29	409 39	253 00	1056 73	1085 54	2436 17	20230 66	4416 55	460 32	944	"	"	
Thulin	87 89	19 18	63 72	120 79	92 70	378 30	453 95	925 01	13631 61	3141 47	5071 81	24842 66	"	"	
Quiévrain	195 14	105 23	287 03	678 30	272 20	2952 05	3688 90	7183 16	24397 17	18333 70	10014 69	"	"	"	
TOTALS	12263 92	6611 25	16879 96	34755 13	17469 76	75017 28	114000 02	206478 05	692410 77	832126 03	1644867 15	1569404 97	114490 72	"	

(800 kilog. et plus).		TARIF N° 4.	FINANCES.	FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 103.	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
ABONNEMENT.		TOTAL.				EQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.							TOTAL.
Droit d'abonnement.	Frais de transport.							1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.					
"	0	170553 91	13460 11	49711 40	319733 78	2412 80	3383	2109 90	2021 39	11222 70	19636 99	45739 82	387523 39	4773 02	392296 41
"	"	908 63	3 50	234 79	1439 36	"	"	"	"	"	"	"	1439 36	"	1439 36
"	"	11463 40	21 55	1906 31	14293 13	"	"	"	"	"	"	325 85	14618 98	"	14618 98
"	"	1365 25	"	383 88	2465 07	"	"	"	"	"	"	"	2465 07	"	2465 07
"	"	31096 23	70 36	4519 15	40539 08	15 20	26 40	120 05	48 "	231 40	434 85	303 47	41292 60	207 "	41490 60
"	"	8679 89	18 85	2420 77	12761 50	"	"	"	"	"	"	"	12761 50	"	12761 50
"	"	69433 97	47 07	4536 62	67824 23	"	"	338 70	513 "	1166 40	2038 10	634 38	70396 71	108 50	70505 21
"	"	14178 58	"	17 20	14195 78	"	"	"	"	"	"	"	14195 78	"	14195 78
"	"	25848 92	453 96	6421 80	39976 37	24 20	621 "	214 50	178 20	797 70	1713 40	223 18	41837 16	336 "	42273 15
"	"	189795 16	28 69	2832 40	164167 33	"	"	14 20	10 10	"	24 30	460 14	164651 77	"	164651 77
"	"	100460 60	517 30	9300 27	121768 47	27 20	1158 "	125 40	169 37	564 70	2017 47	2010 77	128623 91	399 88	129023 79
"	"	54220 80	45	412 38	54638 69	"	"	"	"	"	"	"	54638 69	"	54638 69
"	"	101401 52	9 85	1208 45	102006 61	"	"	"	"	"	"	"	102006 61	"	102006 61
"	"	70450 72	5 48	552 08	70808 41	"	"	"	"	"	"	102 "	70910 41	"	70910 41
"	"	3160 40	68 95	653 70	4385 57	"	"	"	"	"	"	"	4585 57	"	4585 57
280	96	77519 05	35	695 13	78107 66	"	"	"	"	"	"	"	78107 66	"	78107 66
"	"	68379 42	32 45	2659 69	59388 59	"	"	"	"	"	"	196 91	59585 50	"	59585 50
140	60	116710 65	50 52	2391 28	122231 10	"	"	"	"	1 "	1 "	4438 18	126670 28	"	126670 28
"	"	13019 97	"	435 77	13571 98	"	"	"	"	"	"	"	13571 98	"	13571 98
"	"	81048 28	"	630 42	81879 30	"	"	"	"	"	"	"	81879 30	"	81879 30
"	"	89057 44	38	772 02	90812 85	"	"	"	"	"	"	"	90812 85	"	90812 85
135	139	66228 60	4 57	561 23	67001 57	"	"	5	"	"	5 "	73 17	67079 74	"	67079 74
"	"	991 93	42	151 20	1372 76	"	"	"	"	"	"	"	1372 76	"	1372 76
"	"	1077 32	"	305 81	2423 04	"	"	"	"	"	"	"	2426 04	"	2426 04
"	"	3385 83	1 82	937 70	5593 16	"	"	"	"	"	"	17 03	5611 09	"	5611 09
"	"	4653 42	33	558 77	5118 97	"	"	"	"	"	"	"	5618 97	"	5618 97
"	"	1406 34	5 35	425 15	2369 27	"	"	"	"	"	"	"	2369 27	"	2369 27
"	"	5292 01	22 27	742 98	7021 20	"	"	4 80	"	84 20	89 "	89 47	7199 67	"	7199 67
1450	2347 50	364283 25	231 64	10041 47	361048 "	"	"	33 40	"	157 40	190 80	3826 92	3684765 72	439 88	395205 60
"	"	100246 11	95 27	3024 31	196811 38	"	"	"	"	17 "	17 "	1860 65	198789 03	"	198789 03
"	"	347345 16	107 63	13506 02	366870 55	30 20	44 20	18 60	"	86 80	149 80	14753 22	381803 77	310 50	382114 27
"	"	436149 81	941 58	40296 43	498292 48	285 "	422 "	118 45	32 40	553 30	1126 15	11905 71	509306 34	2885 40	512694 74
"	"	343296 88	443 61	17085 48	366348 52	"	498 20	71 80	"	93 80	623 80	7913 32	375385 64	553 88	376939 52
"	"	104544 05	9 "	1373 86	106749 33	"	"	"	"	"	"	1374 40	108123 72	"	108123 72
"	"	131221 60	89 99	3513 70	135997 16	45 20	12 "	11 60	"	617 70	541 30	1772 12	138355 78	65 50	138421 28
"	"	27800 35	17 20	1581 79	29918 06	"	"	"	"	"	134 60	"	29918 06	6 "	29924 06
"	"	20247 54	10 98	1664 61	23599 62	54 20	34 "	22 20	"	78 40	10 60	1038 60	24827 02	98 50	24925 52
"	"	11962 25	23 85	2158 46	25609 49	69 40	"	10 60	"	"	"	637 93	26227 42	90 "	26317 42
"	"	209152 81	803 79	18693 79	249695 94	27 20	543 60	127 80	186 30	2184 00	3042 30	535 57	253301 01	2300 26	256201 27
"	"	15718 34	"	278 44	15996 78	"	"	"	"	"	"	"	15996 78	"	15996 78
"	"	196845 13	171 53	5268 70	207000 37	54 40	20 "	193 "	76 "	284 40	573 40	2047 13	209675 30	191 50	209866 80
"	"	7103 16	12 80	335 "	7844 24	37 20	125 50	17 40	13 50	289 10	445 50	47 45	8373 39	83 "	8461 89
"	"	62786 51	1615 33	18803 96	109109 77	43 90	585 50	307 50	262 80	1902 00	3058 70	1920 40	113225 77	2924 24	116153 01
"	"	26504 90	"	75 80	26586 43	"	"	"	"	"	"	"	26586 43	"	26586 43
"	"	625703 59	82 49	7070 86	637213 93	"	"	"	"	9 80	9 80	6721 28	642945 01	497 50	643442 51
"	"	253571 37	413 25	7659 90	287403 94	54 20	86 20	22 80	34 40	164 80	308 20	606 47	268371 01	466 88	268838 79
"	"	26051 53	187 18	4014 44	33068 71	"	10 20	3 80	"	28 "	37 "	271 78	33377 46	"	33377 46
"	"	46682 27	72 22	2272 98	49978 47	"	"	10 "	7 40	95 60	118 "	808 60	50809 58	"	50809 56
"	"	82746 68	606 01	6402 67	67675 08	268 40	718 40	134 80	152 20	1312 80	2318 20	1554 21	71815 89	248 "	72063 89
2005	2892 80	4847089 14	20020 09	260621 86	6370465 17	3447 70	8180 20	4045 50	4605 08	21819 50	38660 28	112710 49	5525289 62	17590 44	6542880 06

RÉCAPITULATION

LIGNES.	DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.						
		DE 2 A 40 KILOG. ET PLUS.	Expéditions taxées		TOTAL.	DE 40 A 500 KIL. ET PLUS.			TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	
			Taxe uniforme.	AR minimum.		Au poids.	Minimum par expédition.	De 100 kilogrammes et moins.							Au-dessus de 100 kilogrammes.
AU DÉPART.															
LIGNES.	Nord.....	30244 02	0067 98	38640 33	77972 33	15205 37	159350 03	210665 45	383220 83	026806 30	595374 88	368931 29	39813 "	70594 66	
	Ouest.....	12426 88	7889 54	18851 11	30267 51	16145 15	146733 29	158164 38	321042 82	746126 60	346630 87	123363 56	98024 67	3330 "	
	Est.....	6415 49	4411 04	12798 57	23624 "	8186 30	73286 98	111368 71	192821 09	436880 33	696020 84	563060 83	78327 03	60029 08	
	Midi.....	12283 02	5611 25	16879 96	34755 13	17460 75	75017 28	114400 92	208478 95	692410 77	902128 03	1544857 15	1559404 97	116490 72	
	TOTAUX.....	61350 29	27100 71	87167 57	175618 97	56877 57	454387 58	594199 46	1105364 61	2802224 "	2591054 62	2620212 83	1772569 67	248444 48	
A L'ARRIVÉE.															
Services mixtes.	Flandre occidentale.....	617 28	648 10	760 12	2025 48	1050 77	6064 22	8465 99	15580 98	41843 18	8981 42	531 62	31136 80	"	
	Mons à Waunage.....	114 55	91 30	105 16	311 01	418 50	884 10	1671 73	2974 35	41810 "	45713 71	5298 75	257298 86	262 10	
	Nord-belge.....	803 30	621 32	1110 13	2534 75	3757 05	35943 75	10382 71	50003 51	133496 47	150856 17	122384 17	525795 56	220156 50	
	Pepinster à Spa.....	140 "	138 20	228 36	506 46	383 10	938 96	1841 92	3163 98	6004 65	1378 16	183.12	86374 16	"	
	Charleroi à Louvain.....	21 81	18 25	40 77	80 83	76 80	279 31	241 47	597 58	2514 58	1271 64	"	"	"	
	Lierre à Turnhout.....	286 79	162 79	199 71	649 29	611 20	1747 04	2334 17	4742 41	3482 61	2735 22	"	"	"	
	Hainaut et Flandres.....	66 10	52 04	102 32	220 46	115 20	810 40	1439 80	2365 40	2517 82	1171 34	"	"	"	
	Rhénan-belge.....	"	"	"	"	3310 70	18000 16	"	21310 86	53615 53	"	190701 44	7792 85	"	
	Prussien-belge.....	"	"	"	"	1743 50	21790 65	"	23534 15	13849 77	"	34964 57	19 "	"	
	Franco-belge (par Mons-cron).....	326 78	1123 07	"	1450 75	3686 52	3809 30	"	7405 82	26029 57	"	61187 41	452 40	"	
Services internationaux.	Franco-belge (par Quéirain).....	1024 93	3717 34	"	4742 27	5440 11	29701, 22	"	35141 33	38377 42	"	52060 33	8504 10	"	
	Hollando-belge.....	95 50	61 80	159 48	316 78	228 80	4994 23	769 96	5990 99	3617 26	2413 36	21543 11	"	"	
	Prusso-néerlande-belge ..	352 67	231 99	1151 22	1835 88	165 "	3320 55	6596 09	10081 64	57374 88	55203 03	"	"	"	
	Prusso-belge (petits paquets)	"	"	12462 58	12462 58	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Anglo-belge (par Ostende) (petits paquets)	"	"	2109 88	2109 88	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Anglo-belge (par Calais) (petits paquets)	"	"	106 "	106 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Transit.....	"	"	36806 84	36806 84	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Télégraphes.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Produits agricoles	Mons à Haumont.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		Sambre-et-Meuse.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Compagnie du Luxembourg.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
TOTAUX.....	65190 98	34067 81	142510 44	241778 23	77962 82	582871 47	627913 32	1288547 61	3248618 71	2860778 87	3109067 35	2688943 40	468893 15		
A ajouter pour la Société de Tournai à Jurbise.															
	1266 25	485 42	1849 66	3581 33	902 44	22211 49		23113 93	70723 79	66243 08		133665 13			
TOTAUX.....	66456 23	34553 23	144360 10	245359 56	78865 26	1232796 28		1311651 54	3317342 50	2927021 95		6421669 09			

GÉNÉRALE.

(300 kilog. et plus).		TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 194.	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.			
ABONNEMENT.		FINANCES.			ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.							TOTAL.		
Droit d'abonnement.	Frais de transport.						1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.							
"	"	2021520 13	10203 57	295551 41	2789558 36	7414 70	33443 80	4221 60	5971 06	50324 05	85960 81	27096 76	2930029 43	115478 94	3045308 37	
"	"	1334475 70	8674 29	216976 06	1920436 40	1310 60	16887 40	6128 54	10234 63	35739 05	70988 62	13629 53	2006374 15	26099 02	2032473 17	
"	"	1835218 11	7714 11	152370 88	2211749 09	1249 40	4016 70	5002 20	4075 43	21388 75	35063 08	10101 31	2253362 88	22104 71	2280467 59	
2005	"	2683 50	4847989 14	20620 09	260621 81	5370485 17	3447 70	8190 20	4045 50	4605 06	21819 50	28660 26	112716 49	5525289 02	1730 44	5542880 06
2005	"	2092 50	10039203 08	56302 06	925520 30	12302209 02	13431 40	66538 20	19307 84	25486 18	129250 35	240672 57	163743 09	12720050 08	181273 11	12901329 10
"	"	82493 02	567 41	9834 83	110561 84	24 "	50 "	824 40	668 70	3031 20	4574 30	29147 23	144307 37	"	144307 37	
"	"	350413 42	153 91	3860 14	357712 83	"	"	"	"	"	"	10946 53	368659 36	"	368659 36	
"	"	1172678 98	13720 86	12055 03	1250903 11	1107 "	2390 60	89 "	100 10	2241 50	4821 20	105769 55	1362690 80	"	1362690 86	
"	"	93940 09	159 85	1861 33	99571 71	357 "	916 "	221 "	141 50	289 30	1569 70	3970 24	105477 65	"	105477 65	
"	"	3780 40	11 55	425 51	4901 87	"	"	"	"	76 80	76 80	48523 81	53501 48	"	53501 48	
"	"	6197 83	50 30	2290 38	13939 21	"	22 "	168 60	196 20	2338 30	2725 30	3680 82	20345 33	"	20345 33	
"	"	3080 16	12 65	792 80	7080 47	"	"	"	38 90	01 20	129 10	43303 33	50511 90	"	50511 90	
"	"	252109 81	"	13373 54	285784 21	1503 "	6025 60	"	"	"	6925 00	60 67	295283 48	"	295283 48	
"	"	48824 34	"	7355 84	79714 33	51 "	868 "	"	"	"	888 "	"	80653 33	"	80653 33	
"	"	87669 38	1233 82	9401 34	107251 11	612 "	300 40	"	"	"	300 40	"	108163 51	"	108163 51	
"	"	98941 85	31041 01	30997 74	200364 20	702 "	600 "	"	"	"	660 "	25584 15	227810 33	"	227810 35	
"	"	27573 73	58 80	3273 45	37213 25	33 "	80 40	484 50	350 40	6607 20	7812 50	"	44358 75	"	44358 75	
"	"	112477 91	258 52	8657 01	133310 96	129 "	6963 "	448 60	515 29	6412 51	14339 40	39 75	147819 11	"	147819 11	
"	"	"	14239 05	5349 50	32051 13	"	"	"	"	"	"	"	32051 13	"	32051 13	
"	"	"	"	882 00	2992 78	"	"	"	"	"	"	"	2992 78	"	2992 78	
"	"	"	2 80	54 "	182 80	"	"	"	"	"	"	"	182 80	"	182 80	
"	"	"	26143 70	"	62950 54	"	"	"	"	"	"	"	62950 54	"	62950 54	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	232653 44	"	232653 44	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20653 11	20653 11	"	20653 11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43589 01	43589 01	"	43589 01	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36502 98	36502 98	"	36502 98	
2005	"	2692 50	12370988 98	143955 79	1035004 76	15090275 37	17940 40	85736 20	21634 14	27495 27	150438 26	285293 87	535011 27	16929429 91	413.29 55	16943356 46
"	"	290632 "	509 74	10507 86	328344 80	223 80	2443 70	480 36	402 45	1087 80	4414 31	657 66	333540 63	"	333540 63	
2005	"	2692 50	12670630 98	144465 53	1046502 82	15418620 23	18173 20	88179 90	22114 50	27897 72	151516 06	289708 18	536568 93	16263070 54	413926 55	16678997 09

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.					TOTAL.	
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision.		Engins extraordina- res et frais imprévus.
NORD.	Bruxelles (Nord)	1,859 30	929 75	23,025 65	38 93	837 25	243 62	26,934 40
	— (Bureau central)	1,681 50	238 90	27,304 55	87 78	1,993 07	331 63	31,638 33
	— (Allée-Verte)	6,021 »	2,006 62	22,695 63	25,129 46	1,984 02	1,118 04	58,956 77
	— (Entrepôt)	587 41	»	554 85	2,727 27	805 81	206 58	4,881 42
	Vilvorde	249 30	»	2,343 04	892 70	109 85	4 »	3,598 95
	Malines	1,929 90	463 38	8,292 92	7,741 92	644 62	239 22	19,311 94
	Duffel	60 00	»	544 75	302 47	4 44	1 80	914 15
	Contich	17 60	»	226 17	34 41	11 33	» 43	290 »
	Lierre	161 »	»	1,521 25	772 33	35 79	4 88	2,495 05
	Vieux-Dieu	7 »	»	117 40	18 36	98	» 56	144 30
	Anvers	15,627 75	872 40	40,268 99	60,716 31	5,825 57	3,075 15	146,388 17
	TOTAUX	28,202 25	4,513 03	126,894 70	118,462 »	12,253 63	5,225 83	293,551 48
OUEST.	Jette	» 40	»	38 50	1 60	»	1 73	42 23
	Ternath	71 60	»	238 10	264 15	1 83	» 85	626 53
	Lode	50 »	»	370 30	257 05	6 11	» 32	683 78
	Schellebelle	1 40	»	65 65	10 85	»	» 28	78 16
	Capelle	60 80	»	277 75	216 04	2 18	» 08	557 75
	Londerzeel	41 80	»	374 90	44 59	»	» 27	461 56
	Malderen	18 20	»	289 85	28 63	» 75	1 97	339 50
	Buggenhout	127 25	»	511 25	589 19	12 34	1 42	1,241 45
	Termonde	1,411 25	37 95	4,090 93	7,509 »	179 19	1,583 20	14,811 52
	Zele	262 80	»	1,497 74	997 29	90 78	7 09	2,855 70
	Lokeren	389 05	169 65	1,652 80	2,280 07	59 99	90 51	4,622 37
	Audeghem	15 20	»	96 70	40 60	»	» 78	153 28
	Gyseghem	9 80	»	107 20	12 98	» 43	2 76	133 12
	Alost	1,110 05	46 50	6,098 78	3,635 05	167 43	171 11	11,237 92
	Denderleeuw	32 80	»	183 95	128 73	2 37	» 37	348 22
	Ninove	352 35	20 07	1,905 92	917 25	24 16	19 99	3,239 74
	Santbergen	17 80	»	107 05	63 78	» 75	» 51	190 47
	Idegghem	28 80	»	113 85	30 91	1 38	5 34	180 28
	Grammont	992 45	201 35	4,875 29	1,042 02	110 03	12 50	7,233 57
	Schendelbeeke	2 20	»	8 85	5 80	»	» 08	16 93
	Acren	37 40	»	194 90	100 70	12 09	» 12	345 21
	Lessines	562 25	22 08	2,751 45	1,747 54	69 78	11 75	5,164 85
	Papignies	8 40	»	52 25	35 55	7 10	» 58	103 88
	Rebaix	26 »	»	71 05	224 30	18 53	» 60	336 08
	Wichelen	4 20	»	112 70	9 60	»	»	128 50
	Watteren	263 20	»	1,553 23	1,063 29	41 43	2 52	2,923 07
	Melle	44 60	»	570 40	150 96	18 78	1 70	781 44
A reporter	5,031 05	487 80	26,262 67	21,407 45	817 43	1,919 31	56,835 71	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.					TOTAL.	
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision.		Engins extraordina- ires et frais imprévus.
	Report	5,931 05	497 80	28,262 67	21,407 45	817 43	1,919 31	58,835 71
	Gand	6,573 80	762 35	28,045 73	22,782 12	1,751 97	3,968 80	63,882 77
	Landeghem	67 20	»	228 70	243 31	1 38	2 78	543 37
	Hansbeke	39 40	»	123 05	200 »	3 16	» 40	366 01
	Aelre	288 »	»	811 45	1,068 72	10 61	1 70	2,127 48
	Blotmendael	187 40	245 83	433 «	481 12	8 20	1 69	1,031 41
	Oostcamp	»	»	7 65	»	»	»	7 45
	Bruges (Station)	599 60	»	5,893 02	1,413 48	126 34	76 49	8,332 76
	— (Bassin)	236 40	»	60	179 27	»	24 40	497 67
	Jabbekc	21 20	»	48 90	10 75	»	» 36	81 21
	Plaschendael	63 20	»	147 45	21 90	» 25	» 16	232 96
	Ostende	1,982 50	169 »	7,139 30	4,309 14	891 25	537 55	15,028 74
	La Pinte	5 80	»	31 »	21 85	1 »	» 05	59 70
	Nazareth	1 20	»	37 75	3 63	»	» 39	42 97
	Deynze	224 60	4 65	1,226 05	768 41	27 56	» 69	2,249 96
	Machelen	»	»	2 »	»	»	» 05	3 05
	Olsène	9 40	»	62 95	56 10	»	» 08	128 53
	Waereghem	183 »	»	849 40	752 88	16 03	1 38	1,802 69
	Haerlebeke	141 20	17 70	523 29	545 89	40 28	18 41	1,286 77
	Courtrai	2,372 35	7 35	5,297 19	9,755 88	318 27	176 34	17,927 38
	Monscron	647 20	»	2,240 03	1,738 31	778 73	231 46	5,635 73
	Néchin	61 40	»	213 65	485 35	19 43	2 05	781 93
	Templeuve	66 80	»	151 70	17 61	2 85	» 67	239 63
	Tournai	2,783 50	54 60	6,362 16	6,595 15	323 01	93 25	16,211 67
	Havannes	1 60	»	15 65	4 73	»	» 20	22 18
	Bary-Maulde	75 50	»	105 98	148 40	6 11	5 41	341 40
	Leuze	432 65	»	4,465 13	3,394 19	53 82	45 12	8,390 91
	Péruwelz	12 60	»	182 50	»	2 50	» 35	197 95
	Ligue	39 20	»	295 13	293 52	4 63	» 89	543 37
	Ath	394 42	105 75	2,820 56	2,087 64	136 24	17 81	5,562 42
	Haffles	198 10	»	743 95	839 54	182 52	1 30	1,905 41
	Chièvres-Attres	115 30	»	402 55	140 66	9 28	2 30	670 09
	Brugellette	70 80	»	553 87	627 43	4 33	1 67	1,203 10
	Lens	55 50	»	418 72	183 07	3 64	» 77	661 70
	TOTAUX	23,856 87	1,865 03	98,148 53	80,425 50	5,547 87	7,182 28	216,076 08

OUBAY. (Suite.)

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.					TOTAL.	
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem.	Provision.		Engins extraordina- res et frais imprévus.
	Haecht	101 80	»	403 95	138 95	2 40	»	637 10
	Wespelaer	» 60	»	41 »	» 30	»	» 45	42 35
	Louvain (Station)	2,685 50	148 15	10,010 32	9,522 06	754 10	126 31	23,446 44
	— (Bassin)	758 60	6 40	78 50	3,516 25	30 17	3 53	4,391 45
	Vertryck	84 »	»	202 85	71 03	13 08	1 43	352 38
	Tirlemont	1,298 55	133 80	5,326 95	4,842 10	424 68	556 98	12,583 06
	Jodoigne	23 60	»	86 55	»	8 75	1 60	120 50
	Esemael	209 »	»	347 30	753 18	1 45	2 45	1,313 38
	Landen	406 50	»	1,268 85	1,854 34	88 50	8 35	3,656 94
	Hesselt	»	»	»	»	»	»	»
	Gingelom	77 80	»	199 50	432 61	6 21	1 15	719 27
	Rosoux	70 20	»	160 60	207 42	2 45	» 81	441 48
	Waremmé	492 30	»	1,066 65	716 67	45 22	6 80	2,327 64
	Fexhe	164 20	»	242 66	359 25	2 »	1 18	769 27
	Ans	1,770 10	»	419 88	1,227 05	121 54	49 09	3,588 56
	Haut-Pré	835 20	»	863 82	325 04	43 32	25 76	2,092 14
	Liège (Station)	5,380 15	3,682 11	19,683 80	21,765 65	1,800 60	1,132 72	63,445 03
	— (Mause)	294 60	»	2 »	178 56	17 05	» 54	490 74
	Chénée	1,502 95	»	653 58	14,440 22	102 03	147 97	17,046 75
	Chaudfontaine	98 30	»	250 95	33 04	28 48	5 21	413 98
	Trooz-Aval	62 40	»	179 42	90 14	1 75	1 00	335 61
	Nessonvaux	53 60	»	342 80	102 05	3 86	10 48	512 79
	Pepinster	309 25	»	542 61	337 56	55 40	6 49	1,251 81
	Spa	»	»	»	»	»	»	»
	Ensival	81 60	»	822 85	114 06	9 16	27 82	1,055 49
	Verviers	2,351 80	198 15	10,144 05	4,414 42	631 64	448 20	18,189 16
	Dolhain	332 20	»	801 60	185 22	6 30	26 24	1,371 56
	Herbesthal	635 30	»	636 44	479 39	13 43	11 94	1,776 50
	TOTAL	20,278 10	4,168 61	55,010 38	66,095 44	4,212 97	2,605 38	152,370 88

LIGNES.	DESIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.					TOTAL.	
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision.		Engins extraordina- ires et frais imprévus.
	Bruxelles (<i>Afidi</i>)	6,440 40	1,484 30	23,121 95	16,773 88	1,504 53	377 34	49,711 40
	Forest	18 "	"	122 45	89 07	4 31	" 06	234 79
	Nousbroeck	234 "	"	387 50	1,268 58	11 39	4 84	1,906 31
	Loth	33 "	"	238 32	109 33	"	5 23	385 88
	Hal	486 40	"	1,701 20	2,219 27	95 28	17 02	4,519 15
	Lembegg	197 60	"	740 "	1,466 89	15 08	1 20	2,420 77
	Tubise	597 80	"	1,755 20	1,941 52	63 27	183 83	4,535 62
	Hennuyères	14 40	"	"	2 80	"	"	17 20
	Braine-le-Comte	764 15	32 25	3,213 70	2,291 16	91 93	38 70	6,421 89
	Écuossines	1,380 70	"	721 84	680 64	46 10	3 12	2,832 40
	Manage	1,090 15	"	3,071 78	3,561 41	545 42	1,031 51	9,300 27
	Bascoup	382 20	"	4 80	3 25	21 23	" 00	412 38
	L'Étoile	714 20	"	111 45	340 50	42 17	" 13	1,208 45
	L'Olive	463 90	"	38 90	3 60	24 53	1 15	582 08
	Horionmont	89 "	"	300 60	260 61	2 37	1 12	653 70
	La Verrerie	503 20	"	19 55	58 59	12 93	" 86	595 13
	Beaume	441 50	"	511 70	1,284 98	324 05	207 45	2,859 68
	La Louvière	598 80	"	615 76	819 50	45 45	1 77	2,391 29
	La Croÿère	119 60	"	31 50	281 10	2 88	" 60	435 77
	La Paix	501 00	"	31 60	185 27	21 68	"	630 42
	Bois-du-Luc	635 35	"	33 10	61 15	42 18	" 84	772 02
	Braquegnies	388 60	"	102 45	47 86	21 37	" 07	561 25
	Havrè	18 "	"	75 15	51 05	5 78	1 22	151 20
	Obourg	48 20	"	60 55	196 81	" 25	"	305 81
	Nimy	68 40	"	487 04	388 99	37 62	5 65	937 70
	Gouy-lez-Piéton	46 95	"	221 70	288 90	" 50	" 72	555 77
	Pont-à-Celles	52 60	"	188 60	182 97	" 25	" 73	425 15
	Luttre	82 05	"	348 60	306 34	4 78	1 21	742 98
	Gosselies	2,100 90	55 55	2,525 74	5,246 48	96 21	16 61	10,011 47
	Roux	1,098 40	"	849 50	1,564 55	72 80	9 36	3,691 31
	Marchiennes	2,813 85	"	1,950 58	7,757 52	932 86	51 71	13,566 02
	Charleroi	3,241 05	18 "	7,558 61	5,275 09	1,603 83	22,399 90	40,295 48
	Châtelineau	2,769 80	77 40	3,346 08	1,722 79	417 36	8,752 05	17,083 48
	Farciennes	748 45	"	330 85	92 49	131 43	72 64	1,375 86
	Tamincs	1,145 95	"	573 85	1,103 39	140 91	540 60	3,513 70
	Auvclois	313 60	"	255 30	1,000 76	9 30	2 83	1,581 79
	Moustier	205 "	" 60	305 80	966 68	45 17	51 38	1,664 61
	Floreffe	244 60	"	1,205 40	661 38	29 59	17 59	2,159 46
	Namur (<i>Station</i>)	2,069 20	220 23	8,251 63	4,337 37	849 82	165 54	13,893 79
	— (<i>Beuse</i>)	72 20	"	"	157 35	48 84	" 05	278 44
	Soignies	1,367 60	257 48	1,996 60	1,522 79	112 63	9 60	5,268 79
	Jurbise	68 80	"	188 74	70 22	6 47	" 77	335 "
	Mons (<i>Station</i>)	2,076 39	283 "	10,714 22	4,899 23	1,076 16	54 97	18,903 96
	— (<i>Dassin</i>)	60 "	"	4 55	" 50	1 50	" 25	75 80
	Jemmapes	4,561 01	"	1,708 25	1,255 64	280 61	97 35	7,970 86
	Saint-Ghislain	2,231 93	"	2,061 94	3,230 01	123 25	13 77	7,650 90
	Broussu	385 70	"	1,276 64	2,325 26	24 48	2 36	4,014 44
	Thulin	526 58	" 95	481 77	1,265 47	25 22	2 09	2,272 98
	Quicrvain	583 20	"	2,144 10	2,882 22	628 89	23 28	6,462 67
	TOTAL	45,512 98	2,420 76	86,203 14	82,184 18	10,014 "	34,277 84	260,621 86

LIGNES.	DESIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.					TOTAL.	
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision.		Engins extraordina- res et frais imprévus.
	AU DÉPART.							
LIGNES.	Nord	28,202 26	4,513 03	126,894 70	118,462 »	12,253 63	5,225 86	295,551 48
	Ouest	23,856 87	1,865 03	98,148 53	80,425 50	5,547 87	7,132 28	216,976 08
	Est	20,278 10	4,168 61	55,010 38	68,095 44	4,212 97	2,605 38	152,370 88
	Midi	45,512 96	2,429 76	86,203 14	82,184 18	10,014 »	34,277 84	280,621 86
	TOTAUX	117,850 19	12,976 43	366,256 75	347,167 10	32,028 47	49,241 36	925,520 30
	A L'ARRIVÉE.							
Services mixtes.	Flandre occidentale	»	»	4,091 10	5,803 85	»	»	9,894 95
	Mons à Manage	»	»	1,784 70	2,075 44	»	»	3,860 14
	Nord-belge	1 25	»	4,672 »	7,381 78	»	»	12,055 03
	Papinster à Spa	»	»	1,428 50	372 83	»	»	1,801 33
	Charleroi à Louvain	»	»	215 85	209 86	»	»	425 51
	Lierre à Turnhout	»	»	1,997 60	301 78	»	»	2,299 38
	Hainaut et Flandres	»	»	646 20	146 60	»	»	792 80
	Rhénan-belge	1,282 25	»	1,903 »	7,936 83	»	2,251 46	13,373 54
	Prussien-belge	731 35	»	2,468 26	1,655 78	»	2,500 45	7,355 84
	Franco-belge (par Mouscron)	»	»	2,547 03	6,854 31	»	»	9,401 34
Services internationaux.	Franco-belge (par Quévrain)	»	»	23,900 32	7,097 42	»	»	30,997 74
	Hollando-belge	76 60	»	999 75	2,148 75	48 35	»	3,273 45
	Prusso-ndorlando-belge	»	»	4,991 95	3,665 06	»	»	8,657 01
	Prusso-belge (petits paquets)	»	»	5,349 50	»	»	»	5,349 50
	Anglo-belge (par Ostende) (petits paquets)	»	»	882 90	»	»	»	882 90
	Anglo-belge (par Calais) (petits paquets)	»	»	54 »	»	»	»	54 »
	Transit	»	»	»	»	»	»	»
	TOTAUX	119,941 46	12,976 43	424,189 41	392,817 19	32,076 82	63,993 27	1,035,994 76
	à ajouter la part de la Société de Youvaj à Turbise				10,507 86			10,507 86
	TOTAUX				1,046,502 62			1,046,502 62

495

N° XIII.

Situation, PAR MOIS, du matériel locomotives, pendant l'année 1858.

ÉPOQUES.	LOCOMOTIVES														TOTAL.	TENDERS.
	DE 450 MILLIMÈTRES.	DE 440 MILLIMÈTRES.	DE 430 MILLIMÈTRES.	DE 420 MILLIMÈTRES.	DE 406 MILLIMÈTRES.	DE 400 MILLIMÈTRES.	DE 398 MILLIMÈTRES.	DE 384 MILLIMÈTRES.	DE 386 MILLIMÈTRES.	DE 348 MILLIMÈTRES.	DE 343 MILLIMÈTRES.	DE 330 MILLIMÈTRES.	DE 318 MILLIMÈTRES.	DE 305 MILLIMÈTRES.		
AU 1 ^{er} JANVIER 1888.	3	8	11	7	50	1	2	73	45	1	10	34	7	1	235	228
» FÉVRIER »	3	8	11	8	52	»	3	72	44	1	8	34	6	1	251	250
» MARS »	3	8	10	8	38	»	3	75	44	1	8	33	6	1	235	252
» AVRIL »	5	8	10	9	57	»	3	73	44	1	8	53	6	1	236	233
» MAI »	5	8	10	9	40	»	3	73	45	1	7	27	4	»	228	237
» JUIN »	3	8	10	9	44	»	3	74	41	1	7	27	4	»	231	240
» JUILLET »	3	8	10	9	43	»	3	74	41	1	7	27	4	»	252	241
» AOUT »	5	8	10	9	47	»	3	74	41	1	7	27	4	»	254	241
» SEPTEMBRE »	5	8	10	9	47	»	3	78	41	1	7	26	4	»	254	241
» OCTOBRE »	5	8	10	9	47	»	3	78	41	1	7	26	4	»	254	241
» NOVEMBRE »	5	8	10	9	47	»	3	78	41	1	7	24	5	»	254	241
» DÉCEMBRE »	5	8	10	9	48	»	3	78	40	1	7	22	5	»	252	241
» JANVIER 1889.	3	8	10	9	50	»	3	81	44	1	7	24	5	»	243	250

Situation du matériel au 1^{er} janvier 1888.

En bon état	3	7	10	7	22	»	1	37	50	»	6	21	4	»	168	179
En réparation.....	»	1	1	»	8	1	1	16	13	1	4	15	5	1	63	49
En construction.....	»	»	»	1	16	»	»	»	»	»	»	»	»	»	17	12

Situation du matériel au 1^{er} janvier 1889.

En bon état	2	7	7	7	41	»	1	68	38	1	4	17	1	»	194	201
En réparation.....	1	1	5	2	9	»	2	15	6	»	3	7	2	»	49	49
En construction.....	12	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	21	5

Comparaison de la situation au 1^{er} janvier 1888 et au 1^{er} janvier 1889

(NON COMPRIS LE MATÉRIEL EN CONSTRUCTION).

Au 1 ^{er} janvier 1888.....	3	8	11	7	50	1	2	73	45	1	10	34	7	1	235	228
Au 1 ^{er} janvier 1889.....	5	8	10	9	50	»	3	81	44	1	7	24	5	»	243	250
Différences au 1 ^{er} janvier 1889. { en plus.	»	»	»	2	20	»	1	8	»	»	»	»	»	»	10	22
{ en moins.	»	»	1	»	»	1	»	»	1	»	5	10	4	1	»	»
	»	»	A	B	C	D	E	F	G	»	H	I	J	K	»	L

OBSERVATIONS.

A)	1	locomotive de 406	figurait	parmi	celles	de	450.		
							Soit une locomotive de 430 en moins. [C].		
B)	1	locomotive de 420	fournie	par	Cockerill	[220].			
	1	—	provenant	d'une	de	406	transformée à l'Arsenal [151].		
Total	2	—	de	420	en	plus.			
C)	5	locomotives de 406	fournies	par	Cockerill	[43-246-247-248-249].			
	6	—	406	—	Haine-Saint-Pierre	[90-91-93-95-250-251].			
	4	—	406	—	Couillet	[123-259-240-241].			
	5	—	406	—	Saint-Léonard	[243-244-245].			
	1	—	406	—	Beathie	[232].			
	1	—	406	montée	à	l'Arsenal	[56].		
	1	—	406	figurait	parmi	celles	de	430 (A).	
Total ...	21	en	plus.						
Mais....	1	de	406	a	été	transformée	[151].		
Reste ...	20	de	406	en	plus.				
D et E)	1	locomotive de 595	figurait	comme	machine	de	400.		
F)	4	locomotives de 581	provenant	de	la	reprise	de	Mons à Manage [238-261-262-264].	
	1	—	581	d'une	locomotive	de	536	transformée [63].	
	1	—	581	—	545	—	[150].		
	4	—	581	—	550	—	[56-98-148-160].		
	2	—	381	—	318	—	[6-84].		
Total ...	12								
Mais....	4	—	581	ont	été	démolies	[44-76-158-146].		
Reste ...	8	—	581	en	plus.				
G)	4	locomotives de 536	provenant	de	Mons à Manage	[236-259-260-265].			
Mais....	4	—	536	ont	été	démolies	[56-41-97-103].		
	1	—	536	a	été	transformée	[63].		
Différence	1	—	536	en	moins.				
H)	1	locomotive de 545	transformée	[150].					
	2	—	545	démolies	[118-121].				
Total	3	—	545	en	moins.				
I)	4	—	550	provenant	de	la	reprise	de	Mons à Manage [255-254-255-257].
Mais....	10	—	550	ont	été	démolies	[4-37-90-91-80-77-101-124-119-142].		
	4	—	550	ont	été	transformées	[56-98-148-160].		
Différence	10	en	moins.						
J)	2	locomotives de 318	transformées	[6-84].					
	2	—	318	démolies	[25-27].				
Total	4	—	318	en	moins.				
K)	1	locomotive de 305	démolie	[14].					
L)	9	tenders	provenant	de	Mons à Manage.				
	4	tenders	fournis	par	Cockerill	[235-236-237-238].			
	1	—	Beathie	[241].					
	3	—	Couillet	[228-229-250].					
	3	—	Saint-Léonard	[232-253-234].					
	2	—	Haine-Saint-Pierre	[239-240].					
Total ...	22	en	plus.						

(a) Ces quatre machines démolies [n° 142-37-124-158] sont à remplacer. Décision à prendre quant à leurs formes et dimensions.

N° XIV. Situation, PAR MOIS, du matériel

ÉPOQUES.	SERVICE DES VOYAGEURS.							SERVICES DIVERS.								
	DILIGENCES.	CHARRS-A-BANCS.	WAGONS COUVERTS.	WAGONS DÉCOUVERTS.	VOITURES MIXTES, y compris les voitures américaines.	WAGONS POUR BAGAGES et articles de messagerie.	TOTAL.	BUREAUX AMBULANTS POUR LE SERVICE DE LA POPE.	VOITURES CELLULAIRES.	WAGONS						TOTAL.
										DE SECOURS POUR LES RAHES.	A PÉRIES POUR LES PLAGS INCLINÉS.	POUR LE TRANSPORT DU COB.	Pour l'entretien de la route		POUR LE SERVICE DES ATELIERS.	
									GRANDS.	PETITS.						
AU 1 ^{er} JANVIER 1888.....	221	221	323	75	12	250	1,091	59	8	27	21	191	59	159	50	514
» FÉVRIER »	221	221	323	75	12	250	1,091	59	8	27	21	191	59	159	50	514
» MARS »	221	221	310	75	12	240	1,088	59	8	27	21	191	59	159	50	514
» AVRIL »	228	215	519	75	12	240	1,089	40	8	27	21	191	59	159	50	515
» MAI »	228	215	518	75	12	250	1,084	40	8	27	21	191	58	159	50	514
» JUIN »	228	215	510	74	12	259	1,078	40	8	29	21	191	58	159	50	516
» JUILLET »	229	216	510	74	11	259	1,079	40	8	29	21	191	58	159	50	516
» AOUT »	256	220	510	74	11	241	1,092	40	8	29	21	191	58	159	50	516
» SEPTEMBRE »	240	224	510	74	11	246	1,105	40	8	29	21	191	58	159	50	516
» OCTOBRE »	244	232	510	74	10	248	1,118	40	8	29	21	191	58	159	50	516
» NOVEMBRE »	245	232	508	74	10	248	1,117	40	8	29	21	191	58	159	51	517
» DÉCEMBRE »	245	232	511	71	18	250	1,127	40	8	29	21	190	58	159	50	515
» JANVIER 1889.....	245	255	516	71	22	250	1,157	40	8	29	21	190	58	159	50	515

Situation du matériel

En bon état.....	194	194	503	73	10	202	980	59	5	27	21	182	58	157	50	499
En réparation.....	27	27	18	»	2	37	111	»	5	»	»	9	1	2	»	13
En construction.....	25	12	»	»	50	11	78	»	»	2	»	»	»	»	»	2

Situation du matériel

En bon état.....	185	205	280	71	19	254	900	57	8	29	21	187	56	151	50	499
En réparation.....	62	50	36	»	5	16	147	5	»	»	»	5	2	8	»	16
En construction.....	15	»	67	»	18	»	98	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Comparaison de la situation au

Au 1 ^{er} janvier 1888.....	221	221	323	75	12	259	1,091	59	8	27	21	191	59	159	50	514
Au 1 ^{er} janvier 1889.....	245	255	516	71	22	250	1,157	40	8	29	21	190	58	159	50	515
Différences au 1 ^{er} janv. 1889.	24	12	»	»	10	11	46	1	»	2	»	»	»	»	»	1
	»	»	7	4	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»
	A	B	C	D	E	F		G		H		I	J			

voitures, pendant l'année 1858.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.													Observations.	
WAGONS														
POUR ÉQUIPAGES.	POUR CHEVAUX. (NOTES.)	POUR CHEVAUX ET BÉTAIL.	POUR LE BÉTAIL.	FERMÉS			PLATS			COUVERTS. POUR LA CHAUX.	A HAUSSES FIXES pour 10,000 kil. CHARBON.	A HAUSSES FIXES pour 10,000 kil. CHARBON.		TOTAUX.
				à 4 roues pour le transport de 3 à 6,000 kilog.	à 5 roues pour le transport de 10,000 kilog.	à 5 roues pour le transport de 8,000 kilog.	à 4 roues pour le transport de 3 à 7,000 kilog.	à 4 roues pour le transport de 10,000 kilog.	à 6 et 8 roues pour le transport de 10 à 15,000 kil.					
52	44	300	250	1,052	71	12	853	130	19	54	1,688	376	3,063	<p>SERVICE DES VOYAGEURS.</p> <p>A) 23 diligences mises en service, neuves. 2 voitures mixtes transformées en diligences. Total..... 25 Mais..... 1 a été démoli. Reste..... 24 diligences en plus.</p> <p>B) 18 chars-à-bancs mis en service, neuvs. 1 char-à-bancs provenant de Mons à Manange. Total..... 19 chars-à-bancs. Mais..... 7 — ont été démolis. Différence 12 — en plus.</p> <p>C) 8 wagons couverts à voyageurs mis en service, neuvs. 2 wagons couverts provenant de Mons à Manange. Total..... 10 wagons couverts. Mais..... 17 — ont été démolis. Différence 7 — en moins.</p> <p>D) 4 wagons découverts ont été démolis.</p> <p>E) 12 voitures mixtes ou américaines mises en service, neuves. Mais..... 2 voitures mixtes ou américaines ont été démolies. Différence 10 voitures mixtes ou américaines en plus.</p> <p>F) 12 wagons à bagages mis en service, neuvs. Mais..... 1 — a été démoli. Différence 11 — en plus.</p> <p>SERVICES DIVERS.</p> <p>G) 1 bureau ambulant pour la poste mis en service, neuf.</p> <p>H) 2 wagons de secours pour remise mis en service, neuvs.</p> <p>I) 1 wagon pour le transport du coke, démoli.</p> <p>J) 1 wagon pour l'entretien de la route, démoli.</p> <p>TRANSPORT DES MARCHANDISES.</p> <p>K) 3 wagons pour bétail, démoli. 1 wagon pour bétail, transformé en wagon plat à 4 roues. Total..... 4 wagons pour bétail en moins.</p> <p>L) 1 wagon fermé à 4 roues mis en service, neuf. 3 wagons fermés à 4 roues provenant de Mons à Manange. Total..... 4 wagons fermés à 4 roues. Mais..... 1 — a été démoli. Différence 3 — en plus.</p> <p>M) 129 wagons fermés à 4 roues de 10,000 kil. mis en service, neuvs.</p> <p>N) 1 wagon fermé à 8 roues, démoli.</p> <p>O) 1 wagon plat à 4 roues provenant d'un wagon à bétail transformé. Mais..... 14 wagons plats à 4 roues ont été démolis. Différence 13 — en moins.</p> <p>P) 152 wagons plats à 4 roues de 10 T. mis en service, neuvs.</p> <p>Q) 27 wagons plats de 6 à 8 roues mis en service, neuvs.</p> <p>R) 1 wagon couvert pour la chaux a été démoli.</p> <p>S) 8 wagons à hausses fixes pour charbon mis en service, neuvs. 119 wagons à hausses fixes pour charbon provenant de Mons à Manange. Total..... 127 wagons à hausses fixes pour charbon. Mais..... 12 — ont été démolis. Différence 115 — en plus.</p> <p>T) 281 wagons à hausses fixes pour charbon, de 10 T. mis en service, neuvs.</p>
52	44	300	250	1,035	112	12	853	205	19	54	1,688	608	3,192	
52	44	500	230	1,053	128	12	853	245	20	54	1,684	657	3,272	
52	44	500	240	1,055	168	11	856	275	20	54	1,684	687	3,395	
52	44	500	240	1,053	189	11	855	290	20	54	1,685	721	3,439	
52	44	300	246	1,032	198	11	826	206	20	53	1,683	727	3,468	
52	44	500	246	1,052	200	11	825	502	27	53	1,685	740	3,495	
52	44	500	246	1,052	200	11	825	502	50	53	1,685	771	3,520	
52	44	500	246	1,032	200	11	825	502	56	53	1,685	788	3,532	
52	44	500	246	1,034	200	11	825	502	58	53	1,688	811	3,584	
52	44	500	246	1,034	200	11	825	502	42	53	1,692	821	3,600	
52	44	500	246	1,035	200	11	822	502	46	53	1,728	855	3,649	
52	44	300	246	1,038	200	11	822	502	46	53	1,803	857	3,731	
au 1^{er} janvier 1858.														
28	41	237	254	976	71	7	786	149	13	50	1,656	570	4,370	
4	5	15	16	56	»	5	49	1	4	4	52	6	195	
»	»	»	»	»	129	»	»	152	27	»	»	115	281	
au 1^{er} janvier 1859.														
29	42	291	225	966	109	10	763	297	42	55	1,772	881	3,542	
5	2	9	21	69	1	1	37	5	4	»	51	6	209	
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	12	15	
1^{er} janvier 1858 et au 1^{er} janvier 1859.														
52	44	500	250	1,052	71	12	853	130	19	54	1,688	376	3,063	
52	44	500	246	1,035	200	11	822	502	46	53	1,803	857	3,731	
»	»	»	»	5	129	»	»	152	27	»	115	281	688	
»	»	»	4	»	»	1	15	»	»	1	»	»	»	
»	»	»	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	»	

N° XV. — Tableau du parcours kilométrique des convois et

DÉSIGNATION DES VOITURES.		CONVOIS DE VOYAGEURS												
		EXPRESS.					ORDINAIRES.					SPÉCIAUX.		
		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Ensemble.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Ensemble.	NORD.	EST.	OUEST.
Matériel à voyageurs.	Diligences et voitures mixtes	306,832	567,879	288,632	1,291	1,144,634	359,040	630,229	1,112,808	652,009	2,754,060	7,272	13,658	12,946
	Chars-à-bancs	17,020	87,641	»	97,111	201,772	441,164	602,545	1,060,446	752,330	2,856,484	7,704	6,432	14,709
	Wagons	»	954	»	370	1,324	713,432	1,059,667	2,321,904	2,065,346	6,160,351	21,878	55,037	74,168
	Voitures bureaux de poste	43,800	173,740	89,790	86,515	393,845	39,220	86,870	213,739	228,824	568,653	»	»	»
	Id. cellulaires	»	»	»	3,848	3,848	14,438	23,388	36,612	31,962	106,388	»	»	»
	Id. étrangères	»	63,913	»	356,256	420,169	156	463,575	91,256	161,854	736,841	2,876	7,061	15,299
	TOTAUX	367,652	894,127	358,422	545,391	2,165,592	1,567,448	2,886,274	4,836,764	3,892,327	13,182,813	39,728	82,209	117,022
Matériel à marchandises.	Wagons fermés, à bagages et à marchandises.	187,140	584,331	199,629	142,530	1,123,630	459,024	858,556	2,022,575	1,302,781	4,642,938	5,592	10,891	14,730
	Wagons à charbon, à équipages, etc. chargés de diverses marchandises.	»	»	»	»	»	1,528	4,923	21,176	95,730	123,359	»	73	701
	Wagons chargés de charbon.	»	»	»	»	»	»	»	280	2,272	2,552	»	»	»
	Id. id. d'équipages.	120	1,065	»	711	1,890	3,576	10,901	5,080	3,554	23,111	305	607	93
	Id. id. de bestiaux.	40	»	»	»	40	10,952	8,535	58,001	3,418	80,006	»	240	»
	Id. id. de chevaux.	40	»	»	812	852	7,868	21,688	8,785	7,922	46,263	944	4,566	6,664
	Id. id. decoke pour service	»	»	»	»	»	72	39	100	120	337	»	»	»
	Id. id. pour service	»	»	»	»	»	152	405	1,007	115	1,679	»	48	»
	Id. étrangers	444	80,901	11,685	162,740	255,770	8,492	236,688	35,229	240,112	520,521	80	433	419
	TOTAUX	187,784	676,297	211,314	306,793	1,382,188	491,664	1,141,735	2,152,241	1,656,024	5,441,684	6,920	16,897	22,607
Matériel vide.	Voitures de l'État	17,004	2,263	»	»	19,267	20,624	13,871	27,742	1,705	64,002	16,172	33,265	34,655
	Id. étrangères	»	94	»	»	94	»	27	556	3,211	3,794	396	240	»
	Wagons de l'État	108	370	»	»	478	2,868	1,255	11,654	18,923	34,700	1,236	6,266	4,798
	Id. étrangers	»	»	»	»	»	160	421	2,075	20,587	23,343	»	220	422
	Freins-trainaux	»	27,012	»	»	27,012	»	40,266	»	»	40,266	»	426	»
	TOTAUX	17,112	29,738	»	»	46,851	23,652	55,840	42,027	44,586	166,105	17,804	40,417	39,875
	TOTAUX GÉNÉRAUX	572,548	1,900,163	669,736	852,184	3,594,631	2,082,764	4,068,849	7,031,032	5,592,937	18,799,582	64,452	139,483	170,604
	Parcours des convois.	108,040	204,615	89,790	142,350	544,095	202,144	374,396	800,272	628,739	2,071,551	4,608	3,628	11,185
	Id. des locomotives.	108,040	195,755	89,790	142,350	535,935	203,180	360,785	871,628	631,890	2,067,490	4,700	8,502	11,317

du matériel des transports, pendant l'année 1888.

		CONVOIS DE VOYAGEURS EXPRES, ORDINAIRES ET SPÉCIAUX.	CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES													CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES, ORDINAIRES ET SPÉCIAUX.	TOTALS PAR CATÉGORIE.
			ORDINAIRES.						SPÉCIAUX.								
MIDI.	Ensemble.		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Matériel des boulevards.	Ensemble.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Embranchement des boulevards.	Ensemble.			
6,131	39,008	3,938,628	33,893	17,115	302,213	36,456	"	394,477	201	89	101	85	"	476	394,953	4,333,581	
8,782	37,647	3,005,903	37,277	41,063	310,664	61,820	"	450,844	304	194	214	123	"	835	451,679	3,547,582	
25,858	176,039	6,338,614	130,159	128,159	550,961	123,943	9,716	947,940	1,861	38,374	12,305	8,557	"	61,098	1,009,038	7,347,652	
37	37	982,535	"	"	20,440	"	"	20,440	"	"	27	"	"	27	20,467	983,002	
"	"	110,246	1,701	150	315	"	"	2,166	"	"	"	"	"	"	2,166	112,412	
4,317	29,553	1,186,563	144	17,215	339	2,696	"	20,344	"	30	"	9	"	39	20,383	1,206,946	
45,125	284,064	15,632,489	207,074	203,722	1,164,882	220,917	9,716	1,836,211	2,366	38,687	12,648	8,774	"	62,475	1,898,680	17,531,175	
5,535	36,748	5,803,314	1,293,654	3,039,354	3,743,060	2,949,026	52,505	11,977,690	4,035	64,890	19,804	46,115	91,930	226,774	12,204,463	18,007,777	
19	792	124,151	1,733,886	4,182,158	3,704,144	5,196,257	48,690	14,865,165	5,116	74,423	43,408	53,774	104,536	281,316	15,146,491	15,270,632	
"	"	2,552	94,132	1,081,555	513,755	1,948,855	142,880	3,781,197	24	23,400	81,340	106,728	441	211,930	3,993,136	3,995,688	
"	1,064	26,011	2,250	2,848	7,032	4,871	310	19,211	48	60	78	215	"	401	19,612	44,623	
115	355	81,301	33,587	89,135	111,103	60,357	14	274,196	1,024	200	16,497	66	"	18,687	292,883	374,184	
1,529	13,703	60,818	14,551	14,531	24,092	17,374	16	71,464	3,544	1,326	2,591	4,245	"	11,706	83,170	143,988	
"	"	337	32,721	33,992	112,415	137,482	13,751	330,361	288	1,850	1,245	7,049	"	10,432	340,793	341,130	
"	48	1,727	103,841	145,904	262,268	399,219	10,130	926,362	10,408	43,311	34,702	67,885	1,113	157,419	1,083,781	1,085,508	
1,215	2,147	778,435	663,451	2,234,014	931,783	3,169,893	25,497	7,024,638	9,638	102,771	36,090	271,923	46,560	527,882	7,552,520	8,330,958	
8,413	54,797	6,878,649	3,977,093	11,703,491	9,411,452	13,883,364	293,883	39,269,283	35,025	372,237	236,655	558,009	244,639	1,446,556	40,715,839	47,594,488	
16,295	100,387	183,656	17,347	74,371	303,316	69,515	873	469,422	240	4,066	910	1,237	10	6,469	471,891	655,547	
1,104	1,740	5,628	96	1,496	3,667	16,512	"	21,770	"	"	"	123	"	123	21,893	27,521	
1,523	13,823	49,001	577,613	2,179,284	1,568,010	3,728,603	85,429	9,138,939	5,304	191,916	89,215	143,174	68,127	497,796	8,636,735	8,685,736	
110	752	24,095	438,891	1,298,692	698,120	2,477,873	48,394	4,961,976	6,384	159,749	35,206	163,933	20,555	385,828	5,347,804	5,371,899	
"	426	67,704	"	183,612	"	"	"	183,612	"	1,878	"	"	"	1,878	185,490	253,194	
19,032	117,128	330,084	1,033,947	3,737,454	2,573,119	6,292,503	134,696	13,771,719	11,988	357,609	125,331	308,467	88,699	892,094	14,663,813	14,993,897	
72,570	456,009	22,841,222	5,219,014	15,644,667	13,169,453	20,405,784	438,295	54,877,213	49,379	768,533	374,634	875,241	333,338	2,401,125	57,278,338	80,110,560	
5,069	29,488	2,645,734	227,271	576,878	840,743	855,144	10,658	2,528,694	2,691	88,030	20,380	44,930	19,657	145,703	2,874,397	5,320,131	
5,138	29,655	2,633,080	246,097	634,364	884,553	868,180	19,047	2,553,141	2,715	67,391	21,028	45,216	19,657	146,007	2,699,148	5,332,228	

N° XVI. — Relevé des transports effectués en

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
1	Pierres de Tonnerre.....	Paris à Bruxelles.....	81	juin 1857 à juin 1858
2	Minerais.....	Anvers à Liège et au delà.....	117	10 janvier 1858 au 31 décemb. 1858
3	Zinc et plomb.....	Stolberg à Anvers.....	117	Id. id.
4	China Cley.....	Anvers à Huy et Andenne.....	117	1 mai 1858 id.
		Bruxelles (Allée-Verte) id.....	106	Id. id.
5	Charbons.....	Ans à Louvain et au delà.....	65	1 janvier 1858 id.
	Betteraves.....	Divers points à Hal.....	"	1 août 1857 id.
6	Charbons.....	Id. id. id.....	48	7 octobre 1857 id.
7	Betteraves.....	Id. id. à Lembecq.....	"	1 août 1857 id.
8	Pierres calcaires.....	Écaussines à Manage pour La Louvière	45	1 janvier 1857 au 30 septemb. id.
		Luttre à Anvers.....	102	1 juin 1857 au 31 décemb. id.
9	Clous.....	Roux à id.....	107	Id. id.
		Liège à id.....	117	Id. id.
10	Rails.....	Charleroi à Namur.....	37	1 août 1856 id.
11	Cendres.....	Couillet à Charleroi.....	3	Sans engagement.
12	Rails et accessoires.....	Id. à Anvers par Louvain.....	50	1 juillet 1857 à juillet 1859
13	Arbres.....	Couvin à Rotterdam.....	107	19 janvier 1857 à janvier 1867
14	Fontes brutes.....	Châtelineau à La Croÿère.....	41	4 mai 1857 au 31 décemb. 1858
		Id. à Bois du Luc.....	44	1 septemb. 1858 id.
15	Fontes et tuyaux.....	Id. à Bruxelles.....	70	18 juin 1857 id.
16	Charbons pour la France.	Parciennes à Quiévrain.....	85	8 août 1857 id.
		Tamines à id.....	90	Id. id.
17	Charbons.....	Id. à Hermalle.....	23	19 juillet 1857 id.
18	Minerais.....	Namur à Marchiennes.....	45	11 décemb. 1856 id.
19	Pierres bouchardées.....	Soignies à Anvers.....	81	19 mars 1857 id.
20	Charbons.....	Jemmapes à Bruxelles (Allée-Verte).	67	24 octobre 1857 id.
21	Charbons pour la Hollande.	De tous les charbonnages vers Anvers.	"	25 octobre 1857 d'année en année. .
22	Terres plastiques.....	Andenne vers les stations belges, la France et l'Allemagne.	"	11 août 1857 au 31 décemb. 1858
23	Minerais.....	Sclaigneaux à Hourpes.....	37	1 mars 1858 au 31 juillet id.
24	Charbons.....	Bassin de Liège à Vireux.....	37	1 janvier 1857 au 31 décemb. id.
25	Rails et fontes.....	Sclessin à Anvers.....	117	8 avril 1857 id.
26	Charbons.....	Tilléur à Louvain.....	71	21 avril 1857 id.

vertu de traités spéciaux, pendant l'année 1858.

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS GARANTIS par jour.	MINIMUM GARANTI PENDANT LA DURÉE DU TRAITÉ. (Tonnes.)	QUANTITÉS transportées. (Tonnes.)	TOTAL. (Tonnes-kilom.)	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT. PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF NORMAL. PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE D'APRÈS LE TARIF.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
365	"	Totalité des expéditions.	28	2,380	121 03	0 050	0 072	170 80	35
365	"	3,000	21,384	2,459,160	446,802 85	0 048	0 064	458,244 60	115
365	"	id.	3,950	612,250	30,534 60	0 080	0 066	40,685 "	115
245	"	650	662	76,430	5,227 43	0 068	0 088	6,752 40	115
245	"	"	32	3,360	252 42	0 074	0 090	300 80	105
365	"	2,500	40,406	726,590	43,595 60	0 060	0 074	53,701 60	70
518	"	1,000	637	47,280	4,846 50	0 106	0 116	2,019 30	25
454	"	1,500 à 2,000	2,713	435,650	8,722 "	0 064	0 080	40,852 "	50
518	"	2,000	4,593	64,545	5,904 47	0 098	0 108	6,646 80	25
638	"	8,000	5,324	53,240	6,614 80	0 110	0 160	8,518 40	40
			40	4,050	83 20	0 080	0 090	94 "	105
579	"	3,200 à 3,500	427	49,105	3,813 57	0 078	0 090	4,355 40	115
			4,494	474,840	42,547 08	0 078	0 090	45,238 80	115
883	"	6,500	4,362	47,670	3,820 96	0 080	0 108	5,175 60	35
"	"	"	4,076	5,380	982 44	0 182	0 260	4,398 80	5
730	"	5,600 à 8,000	2,975	433,875	9,244 79	0 070	0 082	43,685 "	45
3,650	"	44,000 arbres.	3,448	396,475	20,621 73	0 052	0 088	35,139 "	115
606	"	5,000	5,665	226,600	43,705 40	0 064	0 084	49,261 "	40
422	"	"	980	44,400	2,856 60	0 064	0 082	3,626 "	45
562	"	"	2,375	490,000	43,375 40	0 070	0 100	49,474 20	80
			3,930	334,050	16,741 80	0 080	0 074	23,973 "	85
510	"	10,000	3,810	342,900	47,483 40	0 050	0 074	24,384 "	90
522	1 wag. pr jour; 2 id. depuis le 25 mars 1853.	"	4,520	30,400	4,727 60	0 055	0 084	2,584 "	20
750	"	10,800	44,289	574,560	33,350 32	0 060	0 084	48,582 60	40
652	"	4,000 wagons.	4,323	367,455	26,384 04	0 072	0 092	33,749 40	85
433	3 en hiver. 1 en été.	"	3,050	213,500	44,403 20	0 066	0 074	43,850 "	70
"	"	3,000	47,494	4,872,510	74,900 45	0 040	0 068	427,337 40	110
507	"	7,000	4,739	484,510	46,260 "	0 090	0 100	48,629 50	25
453	"	4,500	4,740	60,900	3,741 "	0 062	0 074	4,524 "	35
730	"	10,000	9,460	331,400	46,649 64	0 048	0 060	24,596 "	35
663	"	7 à 800 ton. rails par mois; 1,000 ton. fontes.	40,492	4,206,580	64,901 02	0 052	0 086	404,718 40	115
650	"	2,500	9,494	643,580	34,482 28	0 048	0 066	43,214 80	70
		A reporter	449,976	44,569,395	615,390 33			877,456 60	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
27	Charbons	Espérance à Trooz-Aval	42	26 mai 1857 au 31 décemb. 1858
28	Rails et accessoires.....	Seraing à Anvers.....	147	9 juin 1857 au 31 juillet 1858
29	Minerais	Scldaigneaux à Châtelineau.....	31	20 juillet 1857 au 31 août 1858
30	Id.....	Namur et Huy à Eschweiler.....	40	24 juillet 1857 au 31 juillet 1858
31	Id.....	Scldaigneaux à Fairoul.....	37	24 août 1857 au 31 août 1858
32	Fers et tôles.....	Liège (Longdoz) à Paris.....	37	4 septemb. 1857 au 31 décemb. 1858
33	Fers en barres.....	La Sambre à Liège (Longdoz).....	37	25 septemb. 1857 id.
34	Minerais	Bassin de Liège à Oberhausen.....	40	14 octobre 1857 id.
35	Pierres réfractaires.....	Huy vers les stations belges, la France et l'Allemagne.	"	27 octobre 1857 id.
36	Minerais	Scldaigneaux et Namur à Haumont...	37	30 septemb. 1857 id.
37	Sel marin.....	Ostende à Herbesthal.....	236	4 janvier 1858 au 31 décemb. 1858
38	Id.....	Gand à Moustier.....	152	1 décemb. 1858 au 31 décemb. 1858
39	Pierres calcaires.....	Écaussines à Manage.....	9	7 novemb. 1857 au 30 septemb. 1858
40	Fers en barres.....	Châtelineau à Liège (Longdoz).....	31	1 octobre 1857 au 31 décemb. 1858
41	Fontes brutes.....	Bassin de Liège à Oberhausen.....	40	1 mars 1858 au 31 décemb. 1858
42	Charbons.....	Espérance à Louvain et Anvers.....	71-117	1 janvier 1858 id.
43	Terres réfractaires.....	Andenne à Charleroi.....	37	1 mars 1858 id.
44	Minerais	Scldaigneaux à Haumont.....	37	id. id.
45	Tuyaux en fonte.....	Liège à Anvers.....	147	25 mars 1858 id.
46	Billes en chêne.....	Gand à Liège.....	150	1 août 1858 id.
47	Minerais	Saint-Denis Bovesse à Châtelineau...	31	1 septemb. 1858 id.
		Ougrée à Haspe (Westphalie).....	40	
48	Fontes brutes.....	Charleroi id. id.....	77	1 mai 1858 id.
		Châtelineau id. id.....	71	
49	Charbons.....	Ans à Louvain et au delà.....	"	1 juin 1858 id.
50	Minerais	Scldaigneaux à Eschweiler.....	40	1 mai 1858 id.
51	Charbons.....	Haut-Pré à Louvain.....	68	1 juillet 1858 id.
52	Id.....	Seraing id.....	71	1 août 1858 id.
		Seraing à Eschweiler.....	40	
53	Fontes et charbons.....	Charleroi id.....	77	1 juin 1858 id.
		Châtelineau id.....	71	
54	Billes en chêne.....	Charleroi à Pepinster.....	58	1 septemb. 1858 id.
		Bassin de Liège à Aix-la-Chapelle...	40	
55	Fontes brutes.....	Marchiennes id.....	81	
		Charleroi id.....	77	1 juillet 1858 id.
		Châtelineau id.....	71	

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS GARANTIS par jour.	MINIMUM GARANTI PENDANT LA DURÉE DU TRAITÉ. (Tonnes.)	QUANTITÉS transportées. (Tonnes.)	TOTAL. (Tonnes-kilom.)	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT. PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF normal. PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE D'APRÈS LE TARIF.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
		Report. . . .	149,976	11,569,395	615,390 33			877,456 60	
583	2 wagons	"	720	7,200	792 "	0.410	0.410	792 "	40
447	"	3,400	807	92,805	4,764 89	0.054	0.088	8,234 40	145
407	"	7,200	4,270	128,400	9,480 50	0.068	0.076	9,821 "	30
372	"	12,000	6,039	241,560	13,889 70	0.058	0.072	17,543 40	40
375	"	9,000	4,940	172,900	10,621 "	0.062	0.074	12,844 "	35
483	"	600	396	13,860	989 50	0.072	0.108	1,504 80	35
462	"	1,500	1,658	58,030	4,725 89	0.082	0.108	6,300 40	35
443	"	6,000	4,926	197,040	11,327 65	0.058	0.072	14,285 40	40
430	"	3,000	1,474	86,135	5,905 31	0.068	0.078	6,642 31	55
457	"	10,800	19,932	607,620	43,156 58	0.062	0.074	54,823 20	35
365	"	1,000	2,017	544,335	22,648 60	0.044	0.064	32,877 40	255
31	"	400	400	62,000	2,880 "	0.046	0.086	5,360 "	155
267	"	3,000	2,434	24,310	2,706 95	0.110	0.160	3,889 60	40
457	"	1,000	1,044	34,230	2,149 34	0.068	0.112	3,539 40	30
306	"	4,000	3,330	133,200	7,657 35	0.058	0.072	9,657 "	40
365	"	1,000	1,140	185,500	5,089 60	0.058	0.072	6,340 80	75
306	1 wagon	2,000	2,004	70,035	5,202 08	0.074	0.088	6,203 40	35
306	2 wagons	3,600	8,650	302,750	18,597 50	0.002	0.074	22,490 "	35
282	"	340	312	35,880	2,844 10	0.080	0.108	3,900 "	145
153	"	3,500 à 500 billes	450	67,500	3,331 80	0.050	0.086	5,850 "	150
422	"	2,500	2,202	66,060	4,752 55	0.072	0.086	6,165 60	30
			7,585	303,400	17,446 42	0.058	0.072	21,996 50	40
245	"	6,000	190	14,250	760 "	0.058	0.066	950 "	75
			190	43,300	703 80	0.058	0.062	893 "	70
244	"	4,500	2,140	160,200	9,612 10	0.060	0.074	11,722 10	75
245	"	6,000	9,825	393,000	22,598 31	0.058	0.072	28,492 50	40
184	"	1,000	2,250	182,055	10,743 43	0.058	0.072	13,173 "	75
153	"	1,000	1,015	62,100	3,644 30	0.058	0.072	4,740 50	75
			7,393	295,720	17,003 90	0.058	0.072	21,439 70	40
244	"	3,000	400	7,500	400 "	0.058	0.066	500 "	75
			290	20,300	1,028 "	0.058	0.062	1,363 "	70
422	"	Totalité des expéditions.	188	10,340	809 69	0.080	0.098	1,055 20	55
			3,166	126,140	7,282 26	0.058	0.072	9,184 40	40
184	"	5,000 (pour toutes les expéditions comprises au traité n° 55).	435	40,800	584 79	0.058	0.066	715 50	80
			85	6,375	340 "	0.058	0.066	425 "	75
			496	34,720	4,835 20	0.058	0.002	2,334 20	70
		A reporter. . . .	254,430	16,297,645	893,386 42			1,232,435 41	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
55 (suite).	Vieux fers.....	Charleroi à Aix-la-Chapelle.....	77	4 juillet 1858 au 31 décemb. 1858
		Bassin de Liège id.....	40	
	Briques et terres.....	Marchiennes id.....	81	
		Charleroi id.....	77	
56	Plomb.....	Corphalie à Anvers.....	117	Id. id.
57	Minerais.....	Cologne à Corphalie.....	40	Id. id.
58	Fers laminés.....	Châtelineau à Liège (Longdoz).....	31	4 août 1858 id.
59	Charbons.....	Courcelles à Mons.....	54	4 septemb. 1858 id.
60	Fers et tôles.....	Sciessin à Paris.....	37	4 octobre 1858 id.
61	Pontes brutes.....	Châtelineau à Baume.....	44	Id. id.
62	Charbons.....	Tamines à Ougrée.....	23	Id. id.
63	Minerais.....	Theux à Anvers.....	117	Id. id.
		Engis à Moustier.....	18	
64	Pyrites.....	Id. à Floreffe.....	9	4 décemb. 1858 id.
	Charbons.....	Tamines à Hermallé.....	23	

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS GARANTIS par jour.	MINIMUM GARANTI	QUANTITÉS	TOTAL.	RECETTE	PRIX RÉDUIT. PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF normal. PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE D'APRÈS LE TARIF.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
		PENDANT LA DURÉE DU TRAITÉ. (Tonnes.)	transportées. (Tonnes.)	(Tonnes-kilom)	RÉELLE.				
		Report	254,130	16,297,645	893,386 42			4,232,435 44	
			473	42,975	692 »	0.058	0.072	934 50	75
484	»	(Voir d'autre part).	361	44,440	4,047 77	0.072	0.084	4,227 40	40
			278	22,340	4,472 34	0.066	0.072	4,612 40	80
			364	27,300	4,822 »	0.066	0.072	2,002 »	75
484	»	200 à 300	605	69,575	4,628 25	0.052	0.088	6,474 »	445
484	»	4200	4,844	73,640	4,234 30	0.058	0.072	5,338 90	40
483	»	500	746	21,480	4,467 60	0.068	0.112	2,434 40	30
422	»	5000	3,416	473,720	44,624 60	0.072	0.080	42,639 20	50
92	»	4200	332	44,620	863 23	0.074	0.100	4,261 60	35
92	»	450	477	24,465	4,387 68	0.064	0.082	4,764 90	45
92	4 wagon	»	330	6,600	466 80	0.070	0.084	664 »	20
92	»	Totalité des expéditions.	4,568	244,680	40,787 46	0.084	0.064	43,484 80	435
			250	3,750	287 50	0.076	0.096	350 »	45
34	»	id.	525	5,250	472 50	0.090	0.110	577 50	10
			420	8,400	466 20	0.056	0.084	714 »	20
TOTAUX ET MOYENNES.			265,786	46,984,880	935,406 35	0.056	0.076	4,283,526 04	64

Recette moyenne par tonne embarquée : fr. 3 50.

Résultats par classe du tarif.

Marchandises de la 1 ^{re} classe.	2,093	478,360	42,774 30	0.072	0.142	49,929 »	85
Id. de la 2 ^e id.	35,062	3,369,840	494,996 67	0.058	0.088	294,530 20	96
Id. de la 3 ^e id.	228,634	43,433,740	727,338 38	0.056	0.072	969,066 84	89
TOTAUX ET MOYENNES.	265,786	46,984,880	935,406 35	0.056	0.076	4,283,526 04	64

N° XVII. — *Transports effectués en vertu de traités*

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
1	Charbons	Baldaz Loloré à Chénée..... Id. à Herbesthal.....	4 40	31 décemb. 1857 au 31 décemb. 1858
2	Id.....	Espérance à Dolhain.....	33	20 décemb. 1857 au 20 décemb. 1858
3	Id.....	Id. à Aix-la-Chapelle.....	40	1 mars 1858 au 31 décemb. 1858
4	Verreries par tapisseries (*).	Jemmâpès vers divers points.....	"	Illimitée
5	Fonds et valeurs.....	Paris à Bruxelles.....	81	1 janvier 1858 au 31 décemb. 1858
6	Id.....	Id. id.....	81	1 mars 1858 id.

spéciaux mais sans réduction sur les prix du tarif (1).

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS GARANTIS par jour.	MINIMUM GARANTI	QUANTITÉS	TOTAL.	RECETTE	Observations.
		PENDANT LA DURÉE DU TRAITÉ. (Tonnes.)	transportées. (Tonnes.)	(Tonnes-kilom.)	RÉELLE. \$	
365	8 wagons.	"	40,782	"	8,625 60	(1) Ces transports s'effectuent sans réduction sur les prix du tarif ordinaire, mais les contractants sont assurés d'avoir tous les jours le matériel nécessaire à leurs expéditions.
	7 id.	"	42,588	"	36,505 20	
365	7 id.	"	8,280	"	21,528 "	
306	3 id.	"	3,940	"	41,426 "	
"	"	Totalité des expéditions.	440	"	1,373 70	(2) Transports effectués au moyen de tapis-sières construites par le contractant.
		TOTAUX	35,730	"	79,458 50	
		Report du tableau XVI ci-dessus.	265,786	"	935,406 35	
		TOTAUX	301,546	"	1,014,564 85	
365	"	5,000,000 de francs (3).	"	"	4,422 60	(3) Valeurs transportées 9,826,000 francs
306	"	Id. (4).	"	"	3,747 45	(4) Id. 8,327,000 id.
		TOTAUX . . . . .	.....	.....	8,169 75	
		Reports ci-dessus.	.....	.....	1,014,564 85	
		TOTAL GÉNÉRAL . . . . .	.....	.....	1,022,734 60	

N° XVIII.

Relevé des quantités de charbons et de coke expédiées des stations désignées ci-après, en destination de la France, pendant l'année 1858.

STATIONS D'EXPÉDITION.	DISTANCES réelles, en kilomètres.		PAR QUIÉVRAIN.			PAR ERQUELINNES.		
	PAR QUIÉVRAIN.	PAR ERQUELINNES.	POIDS taxé.	QUANTITÉS ou mouvement.	RECETTE (Part de l'État) calculée d'après la distance légale.	POIDS taxé.	QUANTITÉS ou mouvement.	RECETTE (Part de l'État) calculée d'après la distance légale.
			Tonnes.	Tonnes-kilom.	Francs.	Tonnes.	Tonn.-kilom.	Francs.
Sept premiers mois.								
Gosselies.....	73	5	8,940	670,500	36,861	8,390	42,950	7,533
Roux.....	73	3	980	73,300	4,312	8,390	41,950	6,712
Marchiennes.....	73	"	20	1,300	94	"	"	"
Charleroi.....	73	"	1,370	117,730	7,479	"	"	"
Châtelaineau.....	80	5	20	1,600	100	32,160	160,800	31,159
Farciennes.....	90	10	1,880	169,200	8,192 50	14,830	148,500	16,577
Tamines.....	90	15	660	59,400	2,970	10,000	150,000	14,014
Auvélais.....	90	13	10	900	59	1,290	19,530	1,818
Moustier.....	"	25	"	"	"	420	10,500	845 50
Ligne de Mons à Manage.	20	25	13,358	267,160	21,907 12	"	"	"
Mons.....	20	"	948	18,960	1,620 60	"	"	"
Jemmapes.....	15	"	115,232	1,729,230	126,801	10	"	"
Saint-Ghislain.....	10	55	86,728	867,280	93,302 30	"	330	"
Boussu.....	5	"	1,070	5,350	836	"	"	11
Thulin.....	5	"	22,188	110,940	17,730 38	"	"	"
TOTAUX.....			283,634	4,093,270	524,093 10	73,710	874,400	78,460 50
Parcours moyen en kilomètres (distance réelle).....				16.13			7.88	

STATIONS D'EXPÉDITION.	DISTANCES réelles, en kilomètres.		PAR QUIÉVRAIN.			PAR ERQUELINNES.		
	PAR QUIÉVRAIN.	PAR ERQUELINNES.	POIDS	QUANTITÉS	RECETTE	POIDS	QUANTITÉS	RECETTE
			taxé. Tonnes.	de mouvement. Tonnes-kilom.	(Part de l'État) calculée d'après la distance légale. Francs.	taxé. Tonnes.	de mouvement. Tonnes-kilom.	(Part de l'État) calculée d'après la distance légale. Francs.
Cinq derniers mois.								
Gosselies	60	5	4,010	240,600	17,917 »	18,980	79,780	13,960 »
Roux	63	5	930	61,730	4,180 »	14,260	71,500	11,408 »
Marchiennes.....	65	»	100	6,500	530 »	»	»	»
Charleroi.....	70	»	140	9,800	538 »	»	»	»
Châtelineau.....	80	5	570	29,800	2,069 »	33,850	169,130	52,422 »
Farciennes.....	80	10	2,240	179,200	9,562 »	10,810	108,100	11,903 »
Tomines.....	85	15	5,220	273,700	14,567 »	13,270	199,030	18,564 »
Auvélais.....	90	15	»	»	»	2,450	56,480	3,404 »
Moustier	»	25	»	»	»	106	2,650	241 »
Ligne de Mons à Manage.	43	25	7,623	545,123	22,141 50	»	»	»
Mons	20	»	70	1,400	119 »	»	»	»
Jemmappes	13	»	53,744	836,160	61,518 40	»	»	»
Saint-Ghislain.....	10	»	23,130	231,300	25,445 »	»	»	»
Boussu.....	5	»	110	530	88 »	»	»	»
Thuin.....	5	»	8,495	42,475	6,796 »	»	»	»
TOTAUX.....			106,204	2,286,160	163,308 90	90,636	666,430	91,902 »
Parcours moyen en kilomètres (distance réelle).....				21.24			7.33	
RÉCAPITULATION.								
Sept premiers mois.....			233,634	4,093,270	324,093 10	75,710	874,400	78,469 30
Cinq derniers id.....			106,204	2,286,160	163,308 90	90,636	666,430	91,902 »
TOTAUX GÉNÉRAUX.....			339,838	6,379,430	487,402 »	166,346	1,540,830	170,371 30
Parcours moyen, en kilomètres, sur l'ensemble des transports (distance réelle).....				17.64			7.45	

N. B. Ce relevé est dressé en deux parties : l'une, comprenant les sept premiers mois de l'année 1838, pendant lesquels les transports sortis par Quiévrain et originaires de stations situées entre Namur et Manage, ont été dirigés par la voie de Braine ; l'autre, comprenant les cinq derniers mois de 1838, pendant lesquels ces transports ont emprunté la ligne de Mons à Manage.

N° XIX.

*Relevé des quantités de minerais expédiées de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers
les usines de Couillet et de Montigny, pendant l'année 1858.*

MOIS.	EXPÉDITIONS DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE — Tonneaux.	<i>Observations.</i>
Janvier	2,686	
Février	2,442	
Mars	984	
Avril	1,763	
Mai	2,574	
Juin	5,772	
Juillet	1,133	
Août	996	
Septembre	929	
Octobre	1,489	
Novembre	1,878	
Décembre	711	
TOTAL	21,377	

N° XX.

RAILS. — Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1888.

DÉSIGNATION.	NATURE DES RAILS.	MÈTRES COURANTS DE RAILS.			
		ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A double BOURRELET.	TOTAL.
		De 19 à 22 kilog. par mètre.	De 25 à 27 kilog. par mètre.	De 34 kilog. par mètre.	
En dépôt au 1 ^{er} janvier 1888.....	Neufs.	»	»	14,876 90	14,876 90
Fournitures faites en 1888 et produits du remaniage.....	Vieux.	2,184 05	79,720 »	15,786 17	97,690 22
	Neufs.	»	»	214,684 86	214,684 86
Rails ôtés des voies.....	Vieux.	66,388 61	92,396 59	74,461 18	233,246 38
ENSEMBLE.....	Neufs.	»	»	220,561 76	220,561 76
	Vieux.	68,572 66	172,116 59	90,247 53	530,936 60
Employés aux renouvellements....	Neufs.	»	»	160,461 10	160,461 10
	Vieux.	828 52	59,708 73	28,191 22	68,428 27
Employés à l'établissement de voies nouvelles.	Neufs.	»	»	4,113 15	4,113 15
	Vieux.	478 68	15,492 01	4,271 40	20,242 09
Rails mis hors de service.....	Vieux.	66,760 51	31,617 61	30,549 68	128,927 80
ENSEMBLE.....	Neufs.	»	»	164,574 25	164,574 25
	Vieux.	67,767 51	86,818 35	65,012 50	217,598 16
En dépôt au 1 ^{er} janvier 1889.....	Neufs.	»	»	64,987 51	64,987 51
	Vieux.	803 15	83,298 24	27,235 05	115,558 44

N° XXI. — Tableau présentant la situation des voies et l'indication

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 ^{er} JANVIER 1839.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.
Bruxelles à Malines.....	1838	20	»	46,800	52,400	58,600	28,500	89,200
	1838	»	20					
	1841	5	»					
Malines à Anvers.....	1836	24	»	54,500	9,600	10,000	14,600	102,500
	1838	»	24					
	1840	3	3					
Contich à Lierre.....	1838	6	»	6,200	2,600	»	2,000	15,500
Malines à Louvain.....	1837	24	2	48,900	3,800	8,000	6,400	93,000
	1839	»	10					
	1841	»	12					
Louvain à Tirlemont.....	1837	19	»	58,700	3,400	3,100	7,700	75,400
	1839	»	8					
	1844	»	11					
Tirlemont à Waremme.....	1838	26	»	52,000	4,500	9,900	17,500	83,800
	1839	»	13					
	1841	»	15					
Waremme à Ans.....	1838	20	»	40,400	3,500	10,400	16,600	64,000
	1841	»	20					
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	11,500	7,900	5,700	15,200	22,300
Liège à la frontière.....	1842	4	»	77,400	12,400	10,800	9,500	137,900
	1843	53	39					
Malines à Gand.....	1837	36	»	113,300	6,700	»	59,900	197,200
	1839	»	35					
	1841	»	23					
	1837	2	»					
Gand à Ostende.....	1838	67	»	153,000	6,700	11,400	»	271,200
	1846	»	6					
	1849	»	13					
	1850	»	4					
	1852	»	8					
	1853	»	7					
	1854	»	7					
	1855	»	22					
Gand à Courtrai.....	1839	43	»	70,300	8,400	»	600	139,800
	1852	»	7					
	1855	»	9					
	1853	»	6					
	1857	»	7					
1858	»	»						
A reporter.....		360	333	694,800	104,800	103,600	186,400	1,533,600

des renouvellements de rails effectués au 1^{er} janvier 1859.

RAILS MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL	
1840 à 1857.	1858.	TOTAL.	1840 à 1857.	1858.	TOTAL.	1840 à 1857.	1858.	TOTAL.	GÉNÉRAL.	
65,880	"	65,880	31,291	600	31,891	3,990	1,200	5,190	102,961	
100,070	6,400	106,470	2,400	"	2,400	2,880	1,500	4,180	113,080	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
60,770	2,900	65,670	10,100	5,000	15,100	1,160	1,300	2,660	79,450	
54,230	10,600	64,830	52,210	"	52,210	5,570	900	4,470	81,530	
41,700	12,000	53,700	22,460	"	22,460	4,510	6,700	11,010	87,170	
59,900	8,900	68,800	10,290	"	10,290	3,949	2,500	6,449	77,539	
8,870	800	9,670	12,220	"	12,220	160	"	160	22,080	
75,938	"	75,938	58,550	"	58,550	9,180	2,000	11,180	123,648	
185,144	25,100	210,244	31,260	"	31,260	1,630	"	1,630	239,154	
146,791	1,961	148,752	7,240	"	7,240	1,100	2,600	5,700	189,692	
4,010	100	4,110	98,788	"	98,788	1,080	"	1,080	100,948	
759,520	66,761	826,281	515,786	3,600	517,386	38,009	18,500	53,509	1,196,946	

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 ^{er} JANVIER 1889.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.
Report.....	360	333	694,800	104,800	103,600	156,100	1,533,600
Courtrai à Tournai et Mouscron à la frontière de France.	1842	34	»	49,900	3,500	700	11,400	97,700
	1847	»	3					
	1848	»	12					
Tournai à Jurbise.....	1847	13	»	97,400	6,600	»	194,900	12,600
	1848	33	»					
	1850	»	48					
Dendre et Waes et Bruxelles à Gand, par Alost.	1853	9	9	207,700	20,900	»	100	465,600
	1853	46	46					
	1856	33	33					
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	»	39,600	14,100	»	23,200	83,800
	1844	»	3					
	1846	»	13					
Tubise à Soignies.....	1841	17	»	33,300	9,800	400	19,700	61,900
	1846	»	17					
Soignies à Mons.....	1841	24	»	48,100	3,800	»	11,200	93,500
	1846	»	13					
	1847	»	11					
Mons à Quiévrain et Quiévrain à la fron- tière de France.	1842	20	»	40,000	11,500	»	21,300	81,200
	1846	»	4					
	1847	»	16					
Braine-le-Comte à Namur.....	1842	14	»	138,200	31,700	»	37,500	340,800
	1843	63	»					
	1846	»	6					
	1847	»	19					
	1849	»	21					
	1852	»	9					
1857	»	23						
Mons à Manage.....	1858	32	32	63,200	14,600	»	131,300	28,000
Landen à Hasselt.....	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX.....		742	693	1,432,200	223,300	406,700	606,700	2,398,800
		1,437						

RAILS MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE SURRELET.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1857.	1858.	TOTAL.	1840 à 1857.	1858.	TOTAL.	1840 à 1857.	1858.	TOTAL.		
739,320	66,761	826,081	513,736	3,600	517,336	33,009	18,300	55,309	1,196,946	
22,707	"	22,707	49,920	8,033	57,953	1,440	"	1,440	82,180	
"	"	"	4,200	"	4,200	100	"	100	4,300	
"	"	"	"	"	"	"	100	100	100	
8,000	"	8,000	34,620	3,000	39,620	1,040	700	1,740	49,360	
390	"	390	40,000	"	40,000	1,900	1,900	3,800	44,390	
200	"	200	42,700	1,000	43,700	700	600	1,500	45,200	
200	"	200	52,900	2,000	54,900	3,415	3,000	6,415	41,515	
1,000	"	1,000	146,922	1,000	147,922	4,228	3,730	9,978	158,900	
"	"	"	"	10,963	10,963	"	"	"	10,963	
9,663	"	9,663	1,780	"	1,780	"	"	"	11,443	
801,742	66,761	868,503	666,798	31,618	698,416	47,832	30,350	78,382	1,645,301	

N° XXII.

BILLES. — *Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1858.*

DÉSIGNATION.	BILLES					
	EN RÉSERVE au 1 ^{er} janvier 1858.	FOURNIES PENDANT L'ANNÉE.		EMPLOYÉES		RESTANT en DÉPÔT au 31 décembre 1858.
		Quantités.	Prix.	aux remplacements.	à l'établissement de voies d'év.- toiment et de doubles voies.	
Billes en chêne non préparées.....	4,158	39,552	5 01	51,829	3,890	7,971
— en hêtre préparées (procédé Boucherie).		34,615	5 01			
— en platane — — —		300	4 95			
— en bois blanc — — —	5,592	12,746	4 75	49,219	2,786	2,537
— en sapin — — —		1,289	5 50			
— en sapin préparé (procédé Bethell)	291	25,000	5 13	23,748	1,295	230
Traverses en métal.....	1,596	»	»	21	»	1,575
TOTAUX.....	11,437	115,482		104,817	7,969	12,133
ENSEMBLE.....		124,919		112,786		

N° XXIII.

Etat des billes mises hors de service pendant l'exercice 1858.

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^o TRIMESTRE.		
		CHÈNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÈNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD	Bruxelles à Malines.....	518	89	52	2,418	150	39
	Malines à Anvers.....	628	6	59	2,946	230	»
	Contich à Lierre.....	»	»	»	»	»	»
EST	Malines à Louvain.....	92	»	1	2,490	12	148
	Louvain à Tirlemont.....	136	44	»	1,649	702	»
	Tirlemont à Waremme.....	101	»	»	3,925	697	26
	Waremme à Ans.....	10	»	»	3,667	97	»
VESDRE	Ans à la Meuse.....	54	8	»	674	53	»
	Liège à la frontière.....	260	»	»	5,520	12	»
OUEST	Malines à Gand.....	893	6	1	3,298	»	111
	Gand à Ostende.....	»	52	»	971	87	547
	Gand à Courtrai.....	»	»	»	52	»	»
	Courtrai à Tournai.....	58	28	5	»	182	53
	Tournai à Jurbise.....	761	»	»	4,794	»	»
MIDI	Dendre-et-Waes.....	8	»	»	18	»	»
	Bruxelles à Tubise.....	2,877	»	»	439	»	»
	Tubise à Soignies.....	»	»	»	786	»	»
	Soignies à Mons.....	»	»	»	»	»	»
NAMUR	Mons à Quiévrain.....	117	»	»	2,121	»	»
	Braine-le-Comte à Namur.....	3,567	»	»	3,010	»	»
	Mons à Manage.....	»	»	»	»	»	»
		9,284	183	116	36,783	2,162	924
		9,555			39,839		

3 ^e TRIMESTRE.			4 ^e TRIMESTRE.			TOTAUX.			BILLES EN FER.	Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES		
4,432	551	137	881	550	58	8,049	880	506	»	
2,527	595	»	945	550	21	7,045	981	80	296	
»	21	»	»	11	»	»	32	»	»	
2,427	87	68	1,287	16	18	6,296	115	255	»	
2,194	909	»	258	146	»	4,237	1,801	»	»	
2,034	311	»	1,443	618	130	7,521	1,626	176	»	
827	118	»	932	450	»	5,156	645	»	»	
800	590	»	251	10	»	1,459	461	»	»	
6,168	»	»	1,700	55	»	11,646	67	»	»	
1,240	16	129	1,428	319	559	6,559	841	600	»	
1,575	100	165	1,511	450	67	3,037	619	779	»	
720	»	147	224	»	69	976	»	216	»	
1,699	58	88	419	226	58	2,156	444	182	»	
2,670	»	»	1,186	»	»	9,411	»	»	»	
25	»	»	12	»	»	57	»	»	»	
428	»	»	»	»	»	3,444	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	786	»	»	»	
916	»	»	580	5	»	1,296	5	»	»	
2,171	»	»	597	»	»	4,806	»	»	»	
1,231	»	»	515	»	82	8,141	»	82	»	
426	»	»	2,174	»	»	2,600	»	»	»	
53,748	2,716	754	15,841	5,424	862	95,296	8,485	2,636	296	
57,218			19,827			106,753				

N° XXIV. — *Etat général de la fabrication*

LIEUX DE FABRICATION.	QUANTITÉS DE CHARBONS employés. Mètres cubes.	PRODUITS OBTENUS.			QUANTITÉ MÈTRES DE COKE par mètre cube de charbon. Kilogram.	VALEUR PRIX D'ACHAT.	
		COKE.	WROG COKE.	CENDRES.			
		Kilogrammes.	Hectolitres.	Hectolitres.			
MALINES..	Charbon restant au 1 ^{er} janvier 1838.... Mét. cub. 579.8 Id. fourni pendant l'année 1838.... 14,080.5 Id. restant au 1 ^{er} janvier 1839.... 416.8	14,043.5	9,089,562	5,462	6,968	647.2	186,907 52
JEMMAPES.	Charbon restant au 1 ^{er} janvier 1838.... 742.5 Id. fourni pendant l'année 1838.... 5,148.7 Id. restant au 1 ^{er} janvier 1839.... "	5,861.2	3,867,690	1,890	6,127	639.9	74,142 05
HAL.....	Charbon restant au 1 ^{er} janvier 1838.... 95.5 Id. fourni pendant l'année 1838.... 1,770.0 Id. restant au 1 ^{er} janvier 1839.... "	1,865.5	1,265,977	700	1,158	678.6	25,635 88
ANS.....	Charbon restant au 1 ^{er} janvier 1838.... 222.4 Id. fourni pendant l'année 1838.... 14,090.1 Id. restant au 1 ^{er} janvier 1839.... 1,187.8	15,124.4	7,257,051	4,152	5,172	651.4	123,441 62
TOTAUX ET MOYENNES.....		54,894.6	21,460,089	10,204	17,403	615.0	410,146 85
ANS.....		"	"	"	"	"	"
TOTAUX ET MOYENNES.....		54,894.6	21,460,089	10,204	17,403	615.0	410,146 85

DÉTAIL DES FRAIS DE TRACTION.

13,431.9 mètres cubes de Manage à Malines (70 kilomètres) à fr. 2 40 = fr. 28,248 99
104.3 — de Boussu — (07 —) — 2 91 = 303 51
54.0 — de Liège — (94 —) — 2 82 = 152 28
435.3 — de Haut-Pré — (92 —) — 2 76 = 1,195 91

14,043.5 mètres cubes. fr. 29,900 69

5,861.2 mètres cubes de Boussu à Jemmapes (7 kilomètres) à fr. 0 21 = fr. 1,230 85

1,865.5 mètres cubes de Boussu à Hal (38 kilomètres) à fr. 1 74 = fr. 5,245 97

5,776.9 mètres cubes de Liège à Ans (6 kilomètres) à fr. » 18 = fr. 1,059 84

7,555.5 — de Haut-Pré à Ans (4 —) — » 12 = 880 26

13,112.4 fr. 1,920 10

du coke, pendant l'année 1858.

DÉPENSES DE FABRICATION.										PRIX DE REVIENT DU COKE.	
DU CHARBON.		FRAIS DE TRACTION, à fr. 0.03 par kilomètre et par mètre cube.	SALAIRE DES OUVRIERS employés à la FABRICATION.	FRAIS DE RÉPARATION		DÉPENSE TOTALE.	A DÉDUIRE pour valeur de menu coke à fr. 0-40 et des cendres à 0-10 l'hectolitre.	RESTE pour DÉPENSES de fabrication.	PAR 1,000 kilog. y compris LES FRAIS de transport.	PAR 1,000 kilog. non compris LES FRAIS de transport.	
FRAIS DIVERS	TOTAL.			DE L'OUTILLAGE.	DE FOURS.						
(a) 91 85	186,999 17	29,900 69	12,533 78	3,053 04	1,026 85	233,315 54	2,081 60	231,451 94	23 46	22 17	
"	74,142 03	1,230 83	6,557 85	1,481 36	266 20	83,678 49	1,568 70	82,500 79	21 28	20 96	
(b) 596 96	24,232 84	3,243 97	2,041 39	8 20	"	29,548 40	593 80	29,154 60	25 03	20 40	
(c) 8,647 82	134,089 44	1,920 10	11,583 95	123 "	(d) 10,912 10	185,628 37	1,978 "	136,650 37	21 63	21 53	
9,536 63	419,433 48	36,297 61	32,736 93	4,643 80	12,203 16	308,309 "	3,822 10	499,346 90	23 28	21 39	
(f) 270 33	270 33	"	"	"	(g) 10,500 91	10,771 46	"	10,771 46	"	"	
9,607 18	419,734 03	36,297 61	32,736 93	4,643 80	22,706 07	316,140 46	3,822 10	310,318 36	23 78	22 09	

Observations.

(a) Déchargement à Malines	fr.	70 99
Chargement à Jemmapes		20 86
	fr.	<u>91 85</u>
(b) Chargement à Jemmapes	fr.	375 10
Déchargement à Malines		225 86
	fr.	<u>306 96</u>
(c) Déchargement à Ans	fr.	1,648 39
Lavage (y compris 750 francs pour l'eau)		7,623 85
Partie de l'amortissement des frais d'établissement des lavoirs		2,300 "
	fr.	<u>11,572 42</u>
A déduire la valeur des résidus de charbon provenant du lavage	fr.	<u>2,924 60</u>
	Reste	fr. <u>8,647 82</u>

(d) Partie de l'amortissement des frais de reconstruction des fours, soit 1,308 francs par tonne de coke fabriqué.

(f) Restant à amortir sur les dépenses faites pour l'établissement des lavoirs.

(g) Restant à amortir sur les dépenses faites aux fours à coke, pendant les années 1857 et 1858.

N° XXV. — Importance des services internationaux

NATURE DES TRANSPORTS.		TRANSPORTS													
		FRANCO-BELGE.				BELGE-RHÉNAN.				BELGE-PRUSSIEN.					
		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.			
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
Voyageurs.	Trains express.	1 ^{re} Classe.	15,311	106,874 05	17,186	119,910 85	14,542	161,050 60	15,323	189,522 "	359	5,184 20	315	4,315 90	
		2 ^e id.	3,425	10,167 80	5,409	28,198 30	508	7,462 80	457	9,378 70	"	"	3	36 40	
		1 ^{re} id.	12,477	52,401 10	9,410	38,029 60	3,142	22,788 60	3,020	15,582 20	21	169 80	67	405 60	
		Id. ordinaires.	2 ^e id.	20,038	52,062 70	15,746	39,481 15	6,146	32,094 80	6,989	30,876 90	58	421 10	189	737 80
			3 ^e id.	47,283	61,939 02	42,582	47,341 16	10,206	27,992 25	9,889	25,861 75	75	375 05	487	1,010 05
	extraordinaires.		"	"	"	"	"	1,707	6,150 "	"	"	"	"		
Bagages.	Quintaux.		9,773	42,447 33	9,659	43,372 91	3,799	65,220 30	8,285	60,260 61	241	2,108 11	199	1,255 57	
Équipages.	Expéditions.		30	1,540 20	23	1,287 "	39	3,090 80	18	1,146 "	3	345 60	"	"	
Animaux.	Id.		103	3,154 "	37	1,164 40	71	2,676 80	122	6,839 60	26	1,292 80	10	774 "	
Finances.	Groupes.		48,442	19,252 49	83,959	32,680 28	"	"	"	"	"	"	"	"	
Petits paquets.	1/2 kil.		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Petites marchandises.	Quintaux.		13,310	34,323 78	14,379	46,867 05	9,792	35,314 74	3,323	14,286 35	1,023	3,976 22	3,783	18,575 60	
Grosses marchandises.	Tonneaux.		615,759	1,079,844 72	35,457	186,047 57	147,321	671,191 61	34,174	220,257 31	11,305	60,362 88	4,796	38,722 51	
Produits extraordinaires.			"	36,105 28	"	41,748 23	"	22,920 63	"	12,381 06	"	3,259 90	"	6,739 25	
Totaux.			1,500,110 47		628,117 50		1,051,803 93		592,542 48		97,605 75		72,572 58		
				2,128,227 97				1,644,346 41				170,178 33			

et du transit, pendant l'année 1858.

INTERNATIONAUX.

PRUSSO-NÉERLANDO-BELGE.				HOLLANDO-BELGE.				TOTAL.				TOTAL GÉNÉRAL	
SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		A LA SORTIE ET A L'ENTRÉE.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
1,319	9,151 30	1,868	12,927 00	215	1,296 50	1,980	11,326 25	32,746	283,536 65	36,672	338,011 90	69,418	621,568 55
"	"	"	"	"	"	4	16 "	2,933	17,620 60	5,873	37,627 40	8,806	55,248 "
2,780	12,309 50	2,701	11,440 "	2,416	8,375 "	703	2,820 10	20,836	96,244 "	15,664	68,277 50	36,500	164,521 50
7,363	23,652 "	6,707	20,822 70	1,874	4,979 40	756	2,169 90	35,484	113,210 "	30,387	94,158 45	65,871	207,368 45
25,389	47,455 60	21,683	40,733 05	3,147	4,668 20	949	1,796 35	86,080	142,370 12	75,792	118,742 56	161,872	259,112 68
11,593	20,850 29	12,737	26,967 74	"	"	"	"	11,593	20,850 29	14,554	33,117 74	26,147	53,968 03
2,004	7,629 91	1,789	8,235 84	1,548	4,249 05	1,020	3,030 63	22,365	121,744 70	20,952	116,255 56	43,317	238,000 26
9	397 80	3	129 "	11	399 20	1	33 "	92	5,781 60	43	2,575 "	135	8,356 60
62	862 15	684	14,339 40	10	154 80	273	7,612 50	272	8,140 58	1,132	30,729 90	1,404	38,870 48
982	254 87	905	258 52	543	165 30	177	59 80	49,987	19,672 66	65,041	32,937 10	133,008	62,609 76
83,168	3,291 30	34,203	1,835 88	14,822	846 65	4,654	316 78	77,988	4,127 95	28,850	2,182 66	116,847	6,280 61
18,922	26,929 63	7,670	10,091 64	2,046	3,276 16	2,520	6,990 99	45,003	103,911 42	31,876	95,801 53	76,768	199,720 95
62,139	281,671 63	20,133	112,477 91	24,455	122,731 21	4,219	27,373 73	861,979	2,215,812 64	98,779	585,079 03	960,758	2,800,891 07
"	13,584 05	"	8,696 76	"	4,041 79	"	3,273 45	"	79,911 74	"	72,838 75	"	152,750 49
.....	428,229 95	.....	269,116 34	.....	155,212 25	.....	66,016 18	.....	3,232,962 35	.....	1,626,365 08	.....	4,859,327 43
697,346 29				221,228 43				4,859,327 43				4,859,327 43	

N. B. Voir le transit à la page suivante.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS INTERNATIONAUX (Voir la page précédente).		TRANSPORTS					
	TOTAL GÉNÉRAL A LA SORTIE ET A L'ENTRÉE.		FRANCO-BELGE-RHÉNAN et franco-belge-rhénan-rossien.		ANGLO-BELGE-RHÉNAN.			
	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.		
Voyageurs.	Trains express . . .	1 ^{re} classe . . .	69,418	621,368 35	21,094	273,394 35	3,713	86,499 30
		2 ^e id.	8,806	35,248 "	7,298	73,751 20	713	12,346 50
	Trains ordinaires.	1 ^{re} id.	36,800	104,321 50	584	2,928 40	"	"
		2 ^e id.	63,871	207,368 45	331	1,919 '80	"	"
		3 ^e id.	161,872	239,112 68	"	"	"	"
	extraordinaires.	26,147	55,968 05	939	2,330 81	"	"	
Bagages (Quintaux) . . .	45,317	258,000 26	7,988	46,422 47	37	670 93		
Équipages (Voitures) . . .	153	8,336 60	21	1,327 "	"	"		
Animaux (Expéditions) . .	1,404	38,870 48	20	734 "	"	"		
Finances (Groups)	133,008	32,669 76	"	"	"	"		
Petits paquets (½ kilogramme).	116,847	6,280 61	"	"	"	"		
Petites marchandises (Quintaux) . . .	76,768	199,720 93	20,791	39,473 89	"	"		
Grosses marchandises (Tonneaux) . . .	960,758	2,800,891 07	15,986	111,408 00	"	"		
Produits extraordinaires.	"	132,750 49	"	1,313 79	"	"		
TOTAUX.		4,839,527 45		333,632 80		99,716 75		
		4,839,527 45						

EN TRANSIT DIRECT.						FINANCES ET PETITS PAQUETS. Belge-prussien, Anglo-belge, Franco-belge-prussien, et Anglo-belge-prussien.		TOTAL GÉNÉRAL des TRANSPORTS INTERNATIONAUX EN TRASSIT et des finances et petits paquets.	
SOUTH-EASTERN RAILWAY.		GENERAL STEAM-NAVIGATION.		TOTAL.					
Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.
2,552	48,234 05	»	»	27,559	408,527 70	»	»	96,737	1,026,896 23
1,190	17,117 20	»	»	9,201	103,414 90	»	»	18,607	158,662 90
»	»	1,421	16,848	1,808	19,776 40	»	»	58,605	184,207 90
»	»	880	9,404 30	1,211	11,524 10	»	»	67,082	218,692 35
»	»	»	»	»	»	»	»	101,872	230,112 08
585	7,210 85	1	4 75	960	2,564 56	»	»	27,107	36,552 39
»	»	»	»	8,630	84,504 27	»	»	51,947	292,504 35
»	»	»	»	21	1,527	»	»	156	9,885 60
»	»	»	»	20	754	»	»	1,424	59,604 48
»	»	»	»	»	»	22,670	40,022 66	137,678	101,692 42
»	»	»	»	»	»	678,286	73,836 56	702,153	79,867 17
»	»	»	»	20,791	59,473 89	»	»	97,339	259,194 84
»	»	»	»	15,986	141,408 09	»	»	976,744	2,912,299 16
»	»	»	»	»	1,813 79	»	»	»	134,264 28
.....	69,362 10	.....	26,287 05	.....	781,168 70	.....	122,609 22	.....	5,753,103 33
781,168 70				781,168 70		122,609 22		5,753,103 33	

N° XXVI.

Résultats comparés des services intérieur et internationaux.

NATURE DES TRANSPORTS.	SERVICE INTÉRIEUR.				SERVICES INTERNATIONAUX ET TRANSIT.				SERVICES RÉUNIS.		
	MOUVEMENT.		RECETTE.		MOUVEMENT.		RECETTE.		Mouvement.	RECETTE.	
	Part dans le mouvement général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.	Part dans le mouvement général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.			
	p. %		p. %		p. %		p. %				
Voyageurs.	1 ^{re} classe . . .	78.49	493,969	61.05	1,898,083 30	21.51	135,382	38.95	1,211,194 16	629,331	3,109,877 45
	2 ^e classe . . .	92.35	1,027,684	83.63	1,927,294 85	7.65	85,089	16.37	377,355 45	1,112,773	2,304,640 30
	3 ^e classe . . .	96.50	4,589,630	94.60	4,637,166 12	3.41	101,872	5.40	250,112 68	4,751,502	4,796,278 80
	extraordinaires.	81.60	120,235	77.25	191,333 72	18.40	27,107	22.75	56,332 59	147,342	247,666 31
Bagages.	Au minimum . .	100.00	Collis. 102,355	100.00	51,071 69	"	Collis. "	"	"	Collis. 102,355	51,071 69
	Au poids . . .	53.43	Quintaux. 59,000	42.16	213,016 39	46.57	Quintaux. 51,947	57.84	292,304 53	Quintaux. 111,547	505,320 82
Equipages	54.52	187	45.81	8,289 80	45.48	156	54.39	9,883 80	343	18,173 20	
Animaux	90.60	Expéditions. 13,721	86.33	260,103 70	9.40	Expéditions. 1,424	13.67	39,604 48	Expéditions. 15,145	289,708 18	
Finances	35.22	Groups. 85,720	29.61	42,773 11	64.78	Groups. 157,678	70.39	101,692 42	Groups. 243,407	144,465 63	
Petits paquets	79.81	1/2 kilog. 3,120,593	67.45	165,402 89	20.19	1/2 kilog. 792,133	32.55	79,867 17	1/2 kilog. 3,922,726	245,359 66	
Petites marchandises	88.00	Quintaux. 714,941	81.76	1,072,486 70	12.00	Quintaux. 87,559	18.24	239,184 84	Quintaux. 812,500	1,311,664 54	
Grosses marchandises	69.39	Tonneaux. 2,213,617	78.77	10,804,834 44	30.61	Tonneaux. 976,744	21.23	2,912,299 16	Tonneaux. 3,190,361	13,717,133 60	
Produits extraordinaires	"	"	71.25	382,304 05	"	"	28.75	154,264 28	"	536,568 93	
Totaux			78.98	21,544,820 66			21.02	5,733,105 35		27,277,926 01	

N° XXVII.

*Relevé des accidents arrivés au chemin de fer de l'État pendant
l'année 1858.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
Accidents survenus aux voyageurs		
8 septembre.	Un homme.....	Se trouvait dans une voiture qui dérailla, par suite de la mauvaise direction donnée à un excentrique.
Accidents survenus aux voyageurs		
8 juin	Un domestique.....	Tombé sur la voie en sautant d'un box qui avait pris feu.....
18 —	Un homme.....	Trouvé sur la voie, où il était tombé en sautant d'un train en pleine vitesse.
10 août.....	Un enfant de cinq ans...	Tombé d'un train français, près de Mouscron.....
17 octobre....	Un homme.....	Tombé sur la voie en voulant circuler le long des voitures.....
30 décembre..	Un homme.....	Fit une chute en descendant du convoi; les marche-pieds de six voitures passèrent au-dessus de lui sans le toucher.
Accidents survenus aux employés et		
4 janvier....	Un garde-frein.....	Tombé d'un convoi en circulant le long des voitures.....
15 —	Un ouvrier.....	Pris entre les buttoirs d'un wagon.....
20 —	Un garde-barrière.....	Atteint par la locomotive, en traversant la voie pour aller fermer sa barrière.
24 —	Un garde-frein.....	Se trouvant penché sur le marche-pied d'une voiture au moment du croisement de deux trains, a eu la tête fracassée contre la saillie du wagon à bagages.
15 février....	Un ouvrier.....	Renversé pendant qu'il éclairait un convoi.....
6 avril.....	Un ouvrier chargeur....	Atteint par la locomotive en traversant la voie.....
2 mai.....	Un machiniste.....	Atteint par un marche-pied et jeté sous les voitures, en circulant sur la voie.
28 —	Un ouvrier.....	Renversé en voulant traverser la voie pendant qu'une locomotive manœuvrait.
50 —	Un ouvrier chargeur....	Tombé sur les rails en voulant décrocher deux wagons pendant les manœuvres.
9 juin.....	Id. id.....	Atteint par une pièce de bois, qu'il voulait jeter entre les roues d'un wagon pour le caler.
2 juillet....	Un chef piocheur.....	Renversé par un rail que des ouvriers laissèrent tomber d'un wagon en chargement.
14 —	Un garde-frein.....	Glissé en descendant d'un train.....
20 —	Id.	Tombé du convoi en circulant le long des voitures.....
10 août.....	Id.	Tombé en longeant les voitures.....
11 —	Un ouvrier chargeur....	Tombé du haut d'un wagon de grains, qu'il était occupé à charger.....
26 —	Un ouvrier.....	Atteint par la manivelle d'une grue mobile, pendant le chargement d'une chaudière.

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
par le fait du service.		
Égratignures légères à la tête.....	Verviers.	
par leur propre fait.		
Blessures.....	Namur.	
Deux blessures sans gravité à la tête.....	Auvclais.	
Aucune blessure ni contusions.....	Mouscron.....	Il est à supposer que cet enfant a ouvert la portière en jouant, ce qui aura occasionné sa chute.
Contusions légères au bras droit.....	Wichelen.....	Ce voyageur est sorti de la voiture malgré les instances et les efforts des personnes qui s'y trouvaient.
Sans blessures ni contusions.....	Schellebelle.....	Ce voyageur fut maintenu à terre par deux ouvriers de la station, qui lui sauvèrent la vie.
agents de l'exploitation en service.		
Contusions.....	Bruxelles (Nord).	
Contusions au genou.....	Anvers.....	Cet accident est dû à l'imprudence de la victime, qui avait placé le pied sur la tige d'un buttoir.
Mort instantanée.....	Leuze.	
Mort instantanée.....	Malines.	
Mort instantanée.....	Soignies.	
Blessures graves, un bras et une jambe fracturés.	Verviers.	
Les deux jambes broyées.....	Ostendo.....	☑ Décédé pendant le transport à l'hôpital.
Mort instantanée.....	Bruxelles (Midi).	
Jambe gauche broyée.....	Charleroi.	
Jambe droite fracturée.....	Ensival.	
Jambe démise.....	Landen.	
Blessure légère à la jambe.....	Ternath.	
Blessure peu grave à la tête.....	Gand.....	A repris son service le lendemain.
Sans blessures ni contusions.....	Santbergen.....	A repris son service le même jour.
Fortes contusions au bras et blessures à la figure.	Anvers.	
Lésions graves à la tête et deux côtes fracturées.	Bruxelles (Midi).	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
8 septembre .	Un machiniste.....	Renversé de la locomotive, par suite du déraillement du train qu'il conduisait.
8 — .	Un chauffeur.....	— — — — —
9 — .	Un garde-frein.....	Atteint à la main, en ouvrant une portière au passage d'un viaduc.....
15 — .	Id.....	Tombé du convoi par suite de vertige.....
17 — .	Un ouvrier de la route..	Enseveli sous un éboulement en extrayant du sable pour la route.....
17 — .	Id. id....	— — — — —
8 octobre....	Un machiniste.....	Se trouvant sur la voie et voulant se garer d'un train, fut renversé par un autre convoi qu'il n'avait pas aperçu.
10 —	Un garde-frein.....	Tombé du convoi en circulant le long des voitures.....
11 —	Un garde-barrière.....	Renversé en traversant la voie.....
21 —	Un ouvrier.....	Est tombé sous les roues d'une locomotive qui manœuvrait, en voulant sauter sur le marche-pied.
25 —	Un garde-convoi.....	Tombé du train en circulant le long des voitures.....
26 —	Une femme préposée à la garde d'une barrière..	Atteinte par la locomotive, en cherchant à empêcher ses enfants de traverser la voie.
2 novembre..	Un ouvrier de la route..	Renversé par un train en circulant sur la voie.....
4 — .	Un garde-frein.....	Tombé en circulant le long des voitures.....
6 — .	Un ouvrier chargeur....	Occupé à charger une caisse de glaces, fit une chute et la caisse lui tomba sur la jambe.
5 décembre..	Un ouvrier chargeur....	Atteint par un des pieds de la chèvre, pendant le chargement d'un réservoir.
4 — .	Un ouvrier chargeur....	Renversé par un train, pendant qu'il éclairait un autre train qui manœuvrait.
19 — .	Un garde-barrière.....	Atteint en traversant la voie au moment du croisement de deux trains.....
31 — .	Un ouvrier chargeur....	Tournait une plate-forme; il voulut se garer d'un train qui arrivait, se jeta sur un butloir et tomba à la renverse.
Personnes atteintes en		
9 janvier....	Un homme.....	Trouvé gisant sur la voie après le passage du dernier convoi du soir.....
3 février....	Un ouvrier étranger à l'administration.	Renversé par un train en traversant la voie.....
9 —	Un homme.....	Atteint par un convoi en circulant sur la voie.....
28 —	Une femme.....	Renversée pendant qu'elle suivait la voie.....
30 mars.....	Un enfant de cinq ans..	Jeté entre les deux rails pendant qu'il traversait la voie au moment du passage d'un train.
6 avril.....	Un homme.....	Renversé en traversant la voie à proximité d'une passerelle.....
11 —	Un homme.....	Trouvé sur la voie après le passage d'un train.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
Contusions au genou.....	Verviers.	
Brûlures légères au pied et à la main.....	Id.	
Main érasée.....	Wetteren.	
Blessures graves au-dessus de l'œil et doigt foulé.	Chaufontaine.	
Jambe fracturée.....	Louvain.	
Jambe fracturée.....	Id.	
Mort instantanée.....	Gand.	
Pied fracturé.....	Floreffe.	
Mort instantanée.....	Manage.	
Jambe gauche érasée.....	Courtrai.....	Amputé et décédé le 28 du même mois.
Blessures légères.....	Angleur.	
Fracture du bras et de l'épaule gauche, blessure grave à la hanche.	Gingelom.	
Mort instantanée.....	Charleroi.	
Blessure grave au pied.....	Alost.	
Jambe fracturée.....	Bruxelles (Allée-Verte).	
Cuisse fracturée.....	Gand.	
Les deux jambes broyées.....	Gosselies.....	Mort quelques heures après l'événement.
Mort instantanée.....	Jurbise.	
Contusions sans gravité.....	Louvain.	
circulant sur la voie.		
Pied gauche coupé et blessures graves à la tête.	Floreffe.....	Cet homme, qui avait déjà donné des signes d'aliénation mentale, n'a pu faire connaître le motif pour lequel il se trouvait sur la voie à une heure indue et en costume de nuit.
Contusions au dos.....	Gand.	
Mort instantanée.....	Courtrai.	
Mort instantanée.....	id.	
Blessures à la tête avec épanchement au cerveau.	Bruxelles (Midi).	
Les deux jambes broyées et contusions graves à la tête. (Mort quelques minutes après l'événement).	Couillet.....	Cet accident doit être attribué à la cécité presque complète de la victime.
Lésions graves.....	Hal.....	Décédé quelques instants après l'accident.

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
12 avril.....	Un homme.....	Atteint par la locomotive d'un train et jeté la tête contre les rails.....
19 —	Un homme.....	Trouvé mort sur la voie, après le passage d'un train.....
29 —	Un enfant de huit ans...	Broyé par un train de marchandises qu'il n'avait pas aperçu.....
6 mai.....	Une femme.....	Atteinte par un éclat de bois d'un chariot qui se trouvait engagé sur la voie et qui fut brisé par un train.
17 —	Un ouvrier étranger à l'administration.	Assistant au déchargement de marchandises, eut la main prise dans l'engrenage de la petite grue.
50 —	Une femme.....	Atteinte de surdité, renversée par un convoi qui manœuvrait.....
18 juin.....	Un homme.....	Conduisant des wagons, a été entraîné par son cheval qui s'était effrayé et a été jeté sous les roues des voitures.
17 —	Un homme.....	Renversé en traversant la voie avec une charette qu'il conduisait.....
20 —	Un enfant de douze ans.	Traversant la voie et atteint par un wagon qu'on manœuvrait.....
26 septembre.	Un ouvrier étranger à l'administration.	Pris entre les haussettes mobiles de deux wagons, dont l'un était en mouvement.
27 —	Un homme.....	Trouvé sur la voie, la tête séparée du tronc.....
8 octobre....	Un ouvrier étranger à l'administration.	Pris entre deux buttoirs en voulant décrocher une chaîne de halage.....
8 —	Un homme.....	Atteint de surdité, renversé en traversant la voie.....
27 —	Un ouvrier étranger à l'administration.	Se trouvait sur une charette placée entre deux wagons en déchargement et fut renversé par le choc donné par un mouvement de recul des wagons.
26 novembre.	Un homme.....	Renversé par la locomotive en circulant sur la voie.....
28 —	Une femme.....	Atteinte par un train en longeant la voie.....
29 —	Un soldat.....	Faisant partie du poste militaire de la station, a tenté de se suicider en se couchant sur les rails, au moment où un convoi arrivait.
6 décembre..	Un homme.....	Trouvé sur la voie, la tête fracturée et un pied coupé.....
12 —	Un garde-barrière du chemin de fer hollando-belge.	Travaillant à la voie et préoccupé du convoi hollandais qui manœuvrait, ne put se garer en temps du train belge qui entra dans la station.
19 —	Un homme.....	Atteint en traversant la voie.....
26 —	Une femme.....	Heurtée et jetée à terre en longeant la voie avec un parapluie ouvert.....
26 —	Un enfant de six ans....	Qui accompagnait cette femme fut également renversé.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
Mort instantanée.....	Alost.....	Cet accident est dû à l'imprudence de la victime, qui a traversé la voie pendant que le garde fermait les barrières.
Mort.....	Gand.....	Tout porte à croire que cet accident est le résultat d'un suicide.
Mort instantanée.....	Ruysbroeck.	
Mort instantanée.....	Hennuyères.....	La victime, femme du garde barrière, se trouvait sur la voie, examinant le chariot qui y était engagé.
Deux doigts de la main gauche écrasés.....	Gand.....	Cet accident est dû à l'imprudence de la victime.
Mort instantanée.....	Namur.....	La victime a traversé la voie malgré les efforts que les ouvriers et son mari faisaient pour la retenir.
Mort instantanée.....	Floreffe.	
Mort instantanée.....	Louvain.	
Jambe droite broyée.....	Charleroi.....	A subi l'amputation.
Mort instantanée.....	Marchiennes.	
Mort.....	Taminies.....	La position du corps fait présumer qu'il y a eu suicide.
Contusions graves au bas ventre.....	Bruxelles (Allée-Verte).	
Mort instantanée.....	Schellebelle.	
Contusions.....	Bruxelles (Allée-Verte).	Accident dû à l'imprudence de la victime.
Contusions sans fractures.....	Chénée.	
Fracture de la jambe gauche.....	Hal.	
Sans blessures.....	Charleroi.....	Ce soldat, qui se trouvait en état d'ivresse, doit la vie à la présence d'esprit du machiniste, qui a arrêté le train à six mètres de distance de l'endroit où le militaire était couché.
Mort.....	Trooz.	
Mort instantanée.....	Anvers.	
Mort instantanée.....	Havannes.	
Blessures à la tête.....	Laeken.	
Blessure à la tête.....	Id.	

RÉCAPITULATION

Des accidents survenus pendant l'année 1838.

A DES VOYAGEURS.				A DES EMPLOYÉS ou agents DE L'ADMINISTRATION.		A DES PERSONNES circulant SUR LA VOIE.		TOTAL.	
Par le fait de service.		Par leur propre fait.		MORTS.	BLESSÉS.	MORTS.	BLESSÉS.	MORTS.	BLESSÉS.
MORTS.	BLESSÉS.	MORTS.	BLESSÉS.						
•	1	•	5	11	25	17	11	28	58

CHAPITRE CINQUIÈME.**PRINCIPALES DÉPENSES DE 1858. — DÉVELOPPEMENTS.**

	PAGES.
I. Rails et fers de la voie	94
II. Billes	94
III. Combustibles	96
IV. Huiles et graisses.	101

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

I. Services mixtes	102
II. Transit et services internationaux.	103

CHAPITRE SEPTIÈME.

Accidents	114
---------------------	-----

CHAPITRE HUITIÈME.

Télégraphes	117
RÉSUMÉ ET CONCLUSION	121

ANNEXES.

I ^a et I ^b . Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires	126 et 128
II. — des billes	150
III. Dépenses de premier établissement, à la date du 31 décembre 1858.	152
IV. Compte de capital et d'amortissement de la ligne de Mons à Manage.	156
V. Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration payés sur le budget 1858.	159
VI. Transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1858	143
VII et VII ^{bis} . États récapitulatifs, par mois, du mouvement et de la recette des transports de voyageurs et bagages, pendant l'année 1858.	144
VIII et VIII ^{bis} . États récapitulatifs, par station, du mouvement et de la recette des transports de voyageurs et bagages, pendant l'année 1858	148
IX. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1858	164
X. État récapitulatif, par mois, de la recette des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1858	166
XI. État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1858	169
XII. État récapitulatif, par station, de la recette des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1858.	180

	Pages.
XIII. Situation, par mois, du matériel <i>locomotives</i> , pendant l'année 1858.	195
XIV. — — — — — <i>voitures</i> , pendant l'année 1858.	198
XV. Parcours des convois et du matériel des transports	200
XVI. Transports effectués en vertu de traités spéciaux, <i>avec</i> réduction sur les prix du tarif	202
XVII. Transports effectués en vertu de traités spéciaux, <i>sans</i> réduction sur les prix du tarif	208
XVIII. Charbons et coke expédiés vers la France.	210
XIX. Minerais expédiés de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines de Couillet et de Montigny	212
XX. Statistique de l'emploi des rails, en 1858.	215
XXI. Situation des voies et indication des renouvellements de rails, au 1 ^{er} janvier 1859.	214
XXII. Statistique de l'emploi des billes, en 1858	218
XXIII. Billes mises hors de service, en 1858	219
XXIV. État général de la fabrication du coke, en 1858	222
XXV. Importance des services internationaux et du transit	224
XXVI. Résultats comparés du service intérieur et des services internationaux.	228
XXVII. Accidents arrivés au chemin de fer, en 1858.	229