

(1)

( N° 153. )

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.**

SÉANCE DU 12 JUIN 1860.

---

**CHEMIN DE FER.**

COMpte RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1859.

**RAPPORT**

PRÉSENTÉ

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



**Bruxelles,**

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

**1860**

(9)

Messieurs,

Conformément aux prescriptions de l'art. 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1854, j'ai l'honneur de remettre aux Chambres législatives le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État, pendant l'année 1859, suivi de l'exposé des opérations du service des télégraphes électriques pendant le même exercice.

Bruxelles, le 12 juin 1860.

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
JULES VANDERSTICHELEN.

---

(4)

# CHEMIN DE FER.



## COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1859.



### OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.



Il s'est produit en 1859 un événement qui a fixé l'attention générale du pays : le 1<sup>er</sup> mai, la chambre de commerce et l'administration communale d'Anvers ont fêté le vingt-cinquième anniversaire de la promulgation de la loi décrétant l'établissement des chemins de fer de la Belgique.

Le Gouvernement s'est associé à cette solennité qui avait pour but de consacrer le glorieux souvenir d'un des actes les plus importants du règne du Roi Léopold I<sup>er</sup>. Un arrêté royal, en date du 30 avril, a ordonné que le buste de feu l'ingénieur P. Simons, l'un des auteurs des projets du chemin de fer, serait exécuté aux frais du Trésor public et placé dans la station du Nord, à Bruxelles.

Ces faits ont clôturé la première période de vingt-cinq ans parcourue par l'œuvre grandiose de 1834 ; ils marquent une étape où l'on s'arrêtera quelques instants pour jeter un coup d'œil sur le passé de l'entreprise.

Dès le mois d'octobre 1830, un comité d'industrie et d'agriculture, formé dans la ville de Liège, s'adressa au Gouvernement provisoire pour lui démontrer la nécessité de remplacer immédiatement, par une voie de fer, les moyens de communication qui, avant la révolution, existaient entre l'Escaut et le Rhin, par les eaux intérieures de la Hollande.

La question fut mise à l'étude sans aucune perte de temps ; MM. les ingénieurs Simons et de Ridder furent envoyés en Angleterre pour y examiner, sous toutes ses faces, la construction des railways.

Le projet consistait, à cette époque, dans une ligne qui aurait simplement relié Anvers à Maestricht, car on supposait que cette dernière ville resterait à la Belgique.

Mais les négociations ouvertes entre les Puissances firent bientôt reconnaître que ce tracé ne pourrait être maintenu.

Le 10 février 1832, les ingénieurs Simons et de Ridder introduisirent un avant-projet d'après lequel la route en fer à créer se serait dirigée d'Anvers sur Cologne, par Diest, Tongres, Visé, Moresnet et Aix-la-Chapelle. Cette ligne se serait raccordée avec Liège par un embranchement spécial.

Un arrêté royal du 21 mars suivant autorisa, en conséquence, le Ministre de l'Intérieur, qui avait alors les travaux publics dans ses attributions, à mettre en adjudication la concession à perpétuité d'un chemin à ornières de fer, à ouvrir entre Anvers et Liège; mais l'adjudication n'eut pas lieu.

A la date du 20 février 1832, une société avait demandé, d'un autre côté, la concession de la ligne de Bruxelles à Anvers; en l'absence d'une loi sur les concessions de péages, cette demande ne put être accueillie. — Quand la loi nécessaire fut intervenue (19 juillet 1832), les complications de la politique extérieure ne permettaient pas de songer sérieusement à la réalisation d'une combinaison financière de la nature de celle dont on aurait voulu faire l'essai.

Cependant l'idée prenait de plus en plus de consistance; et, le 8 mars 1855, la commission supérieure d'industrie et du commerce présenta spontanément un mémoire sur l'utilité et l'urgence d'un chemin de fer d'Anvers à la Prusse. Au même moment, le Gouvernement recevait des ingénieurs Simons et de Ridder un exposé très-développé, un travail complet, sur le projet dont ils n'avaient cessé de s'occuper.

D'après ce nouveau travail, le tracé primitivement proposé devait être abandonné : la ligne à construire devait passer par Malines, Louvain, Tirlemont, Liège et Aix-la-Chapelle; elle devait se prolonger de Malines sur Bruxelles, et offrir, entre autres, un petit embranchement de Contich sur Lierre.

Communiqué, sous la date du 20 mars, aux chambres de commerce, aux autorités provinciales et aux conseils communaux des localités les plus importantes du pays, le projet reçut de toutes parts un accueil sympathique. — Le 17 mai, une commission, composée d'ingénieurs des ponts et chaussées réunis sous la présidence du Ministre de l'Intérieur, se prononça pour la nouvelle direction proposée. — Enfin, le 19 juin, le Gouvernement présenta à la Chambre des Représentants le projet de loi relatif à la création de la nouvelle voie de communication si impatiemment attendue et si soigneusement étudiée; ce projet comportait l'établissement d'un chemin de fer, « *partant de Malines, et se dirigeant sur Verviers, avec embranchements sur Bruxelles, Anvers et Ostende.* »

A peine le dépôt avait-il eu lieu sur le bureau de la Chambre, que tous les organes de la presse s'occupèrent du projet; les journaux s'en emparèrent avec avidité; des brochures sortirent de toutes les plumes; la presse française et la presse rhénane s'appliquèrent à l'étude de la question. Il y eut, pour ainsi dire, unanimité à proclamer l'opportunité ou plutôt la nécessité de la construction d'un

chemin de fer d'Anvers à Cologne : il n'y eut de divergence que sur la question de savoir si l'entreprise serait faite à la charge du Trésor public, ou si elle serait abandonnée, par voie de concession, à l'industrie privée.

Le rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants, daté du 18 novembre 1833, conclut à l'établissement immédiat dans le royaume d'un « système de chemins de fer, ayant pour point central Malines, et se dirigeant à » l'Est, vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers ; au Nord sur » Anvers ; à l'Ouest sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges, et au Midi » sur Bruxelles et sur les frontières de France. » — Cette proposition complétait celles du Gouvernement en deux points : prolongement de la ligne de l'Est jusqu'à la frontière de Prusse, et prolongement de la ligne du Midi jusqu'aux frontières de France.

Au mois de novembre 1833, les ingénieurs Simons et de Ridder avaient achevé les études de la ligne d'Ostende, qui n'avait point été comprise dans leur travail primitif.

La discussion publique s'ouvrit à la Chambre des Représentants le 11 mars 1834 ; elle remplit dix-sept séances ; et, le 28 mars, l'ensemble de la loi fut voté par cinquante-six voix contre vingt-huit, dans les termes du rapport de la section centrale, quant à la configuration proprement dite du réseau.

La commission spéciale, chargée par le Sénat d'examiner le projet, déposa son rapport le 26 avril : l'assemblée adopta la proposition, par trente-deux voix contre huit, dans la séance du 30 du même mois ; et le lendemain, 1<sup>er</sup> mai 1834, la loi était signée par le Roi.

Un an plus tard, le 5 mai 1835, la section de Bruxelles à Malines était ouverte à l'exploitation.

La Société générale pour favoriser l'industrie nationale venait d'asseoir les bases d'une vaste association financière ; elle faisait d'actives démarches, en France, pour obtenir la concession de la route en fer de Paris à Lille et à Valenciennes, espérant y joindre la ligne de Lille à Gand et même celle de Valenciennes à Bruxelles. Afin d'empêcher la réalisation de ces vues, le Sénat, dans sa séance du 31 décembre 1835, décida par vingt-et-une voix contre treize, que la section de Lille à Gand ne pourrait être concédée qu'en vertu d'une loi : c'était apporter une restriction exceptionnelle au droit absolu de concession que la loi du 19 juillet 1832 donnait au Gouvernement ; c'était admettre le principe de la construction ultérieure aux frais du Trésor public. — La Chambre se rallia au vote du Sénat.

En conséquence, le 8 mai 1837, le Gouvernement proposa à la législature l'adjonction au réseau décrété en 1834, d'une ligne de Gand à la frontière de France, par Courtrai, avec embranchement sur Tournai. — Cette proposition fut approuvée ; mais les Chambres y ajoutèrent les branches de Namur, du Limbourg et du Luxembourg, avec cette réserve, toutefois, que, pour le Luxembourg, le tracé serait fixé ultérieurement.

La loi qui compléta le réseau dans ce sens porte la date du 26 mai 1837 ; il n'y a été apporté aucune modification, si ce n'est pour ce qui concerne le tracé

cordement de Contich à Lierre, qui y a été ajouté par la loi du 20 décembre 1834, en exécution de l'espèce d'engagement pris vis-à-vis de Lierre dès le mois de mars 1835.

Cependant, à la section déjà achevée de Bruxelles à Malines, on avait successivement ajouté les lignes de Malines à Anvers, de Malines à Ostende, de Gand à Courtrai, de Malines à Ans, de Landen à Saint-Trond et de Bruxelles à Tubise ; au mois de mai 1840, le chemin de fer de l'État belge était livré à l'exploitation sur une étendue de 523 ½ kilomètres.

A cette époque, le Gouvernement présenta à la Législature la demande d'un nouvel emprunt pour la construction du railway ; cette demande fut le signal de critiques fort vives contre l'entreprise, au sein de la Chambre des Représentants.

Les deux premières années de l'exploitation avaient donné des résultats dépassant toutes les espérances qu'on avait conçues à l'origine ; il n'en avait plus été de même à partir de 1837, et, en 1840, on paraissait ne pas bien se rendre compte des causes véritables de l'insuccès passager de l'opération.

Le but principal de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 (à part la portée politique que la création d'un vaste réseau de routes en fer devait avoir au point de vue de la consolidation de l'indépendance du pays) était de conserver le transit vers l'Allemagne, d'ouvrir les grandes artères d'un vaste ensemble de belles voies de communication et de secouer enfin la paresse des capitaux dont les hésitations ne pouvaient être vaincues que par l'entraînement de l'exemple.

Mais le Gouvernement n'avait pu rester absolument maître de la situation ; il avait été entraîné par les Chambres en dehors des limites que lui-même s'était assignées.

Il s'était présenté devant la Législature, avec un projet qui n'avait d'autre objet que la jonction de la mer et de l'Escaut avec le Rhin, de la Belgique avec l'Allemagne. Dans la discussion, un accroissement fut donné à ces plans primitifs du Ministère : on voulut rattacher également la Belgique à la France, et l'embranchement du Hainaut fut voté.

Plus tard, on imposa, au moins implicitement, au Gouvernement, l'obligation de construire lui-même la section de Gand à Lille. — Le même fait se produisit pour l'embranchement de Namur, pour l'embranchement du Limbourg et celui même du Luxembourg ; on peut en dire autant de la section de Tournai à Mouscron.

Indépendamment de l'accroissement de dépenses qui devait résulter de l'extension successivement apportée aux projets de 1834, cette extension eut évidemment pour effet de modifier complètement la pensée primitive. Au lieu d'une ligne unique, spéciale, ayant un but déterminé, on eut tout un système de communications intérieures.

Dans son rapport du 12 novembre 1839, le Ministre des Travaux Publics a signalé la différence énorme que cette modification des projets originaux apportait dans les résultats qu'on devait espérer des chemins de fer.

En 1840, on perdait quelque peu ces considérations de vue. On contestait la

productivité du railway ; après avoir nié, puis exagéré ses produits possibles, on en était venu à l'attaquer et à le représenter comme une cause de ruine pour les finances publiques.

On oubliait que le but suprême et définitif n'avait pas été de faire entrer le plus d'argent possible au Trésor, mais de faire rapporter le plus d'utilité possible au chemin de fer. On perdait de vue que l'opération n'avait pas encore dit son dernier mot : le chemin était loin d'être achevé dans tout son développement. Les diverses sections livrées par fractions aux transports ne devaient puiser les principaux éléments de leur prospérité, que dans les échanges à faire ultérieurement avec les sections restant à construire. Il y avait en projet tout un ensemble raisonné de lignes destinées à se prêter un mutuel appui, et il était impossible que les quelques lignes terminées fussent aussi fructueuses que le réseau entier. L'on n'avait pas encore appris que des exploitations restreintes doivent en quelque sorte fléchir sous le poids des frais généraux qui les écrasent.

Le chemin de fer s'était senti, d'un autre côté, de la crise industrielle de 1838, et de la crise politique qui l'avait précédée.

L'État belge avait eu tout à créer ; la métallurgie savait à peine fabriquer les fers de la voie, elle a dû monter des ateliers et des appareils nouveaux ; les premières locomotives et les premiers rails avaient dû être achetés en Angleterre.

Les adjudications publiques ne réussissaient pas dans les premiers temps ; la concurrence était excessivement limitée ou même nulle.

Sous le rapport des recettes, diverses circonstances les avaient empêchées de prendre jusqu'alors tout le développement dont le temps a démontré qu'elles étaient susceptibles : il s'agissait de déplacer toutes les habitudes assises, de transformer complètement le système de communications établi ; on était bien forcé de faire des essais de tarification, et l'on ne pouvait atteindre de prime-saut, ni la perfection dans le service, ni le *maximum* dans les produits.

Aux plaintes formulées quant à l'insuffisance des résultats de l'exploitation, venaient se joindre les réclamations contre l'élévation des chiffres des dépenses de premier établissement. On semble souvent admettre comme un axiome que les Gouvernements ne sont pas aptes à travailler à bon marché ; on l'avait dit en 1834, on l'a répété en 1840 ; à l'appui de cette prétendue vérité, on cite ce fait que les devis estimatifs, dressés pour la construction du réseau national, ont été dépassés dans de grandes proportions. Il est donc permis de répondre à ce dernier reproche.

D'abord, en ce qui concerne les terrains, on n'ignore point que la valeur de la propriété foncière s'est considérablement accrue, surtout et précisément à cause de l'établissement des chemins de fer ; d'un autre côté, la voie, qui devait n'avoir que 1<sup>m</sup>,40 de largeur, a été portée à 1<sup>m</sup>,50 ; la largeur de l'entrevoie a été portée de 1<sup>m</sup>,80 à 2 mètres : on a ainsi augmenté le coffre de la route de plus de 40 p. % ; on a augmenté, dans la même proportion, tous les ouvrages de terrassements.

On avait hâte de terminer tous les travaux ; les Chambres, les autorités pro-

vinciales et communales, la presse, réclamaient à grands cris la mise en exploitation dans le plus court délai. Il fallait, pour satisfaire à ces demandes unanimes, travailler la nuit aussi bien que le jour ; les salaires étaient d'autant plus élevés.

En présence de ce besoin si pressant d'en finir, les propriétaires devenaient plus exigeants pour le prix de leurs immeubles ; il fallait souvent passer par les conditions dont ils ne voulaient point se départir.

Il était possible de marcher plus vite, en achetant plus de terrains : les endroits où l'on prenait les terres des remblais, auraient pu servir de lieux de dépôt aux terres provenant des déblais ; afin de ne point perdre de temps, on achetait des terrains pour les remblais et des terrains pour les déblais.

L'accroissement inespéré de la circulation, le mouvement inattendu des transports, ont exigé des stations plus spacieuses et plus nombreuses que celles sur lesquelles les évaluations primitives reposaient.

Le système des pentes et des courbes a été sensiblement amélioré ; les pentes ont été adoucies ; le rayon des courbures a été agrandi.

On pourrait citer une série de détails de cette nature.

On a fait enfin des travaux plus perfectionnés que ceux sur lesquels les évaluations étaient basées ; or, la perfection dans les ouvrages est coûteuse ; elle a exercé son influence sur le montant définitif de la dépense.

Le poids des rails avait été fixé à 19,50 kilogrammes au mètre courant ; on a commencé par des rails de 22 kilogrammes ; puis, on a employé des rails de 25 à 27 kilogrammes ; aujourd'hui, on n'emploie plus que des rails de 34 kilogrammes.

Les billes sont plus longues et plus larges que celles dont les dimensions avaient été admises comme suffisantes. On avait compté pouvoir se servir exclusivement de billes en bois blanc ; on sait ce qui est advenu de ce calcul ; les traverses de bois blanc ont dû être bientôt remplacées par des traverses en chêne. Il en est résulté une double dépense qu'il convient de noter à cause de son importance.

Au commencement, on supposait que la voie ne devrait être doublée que sur la ligne d'Anvers à Bruxelles ; elle est doublée sur tout le réseau ou à peu près.

Le prix des locomotives avait été présumé ne pas devoir dépasser 21,500 francs pour celles des trains de voyageurs et 26,500 francs pour celles des trains de marchandises. On sait si ces prix ont été augmentés et dans quelle proportion.

Les voitures ont été construites sur une largeur plus grande que celle qui avait été prévue ; elles sont plus commodes, plus solides, mais aussi elles sont beaucoup plus chères.

La différence constatée entre les prévisions et la réalité se justifie donc naturellement : elle provient uniquement de ce que les plans primitifs ont été modifiés considérablement dans leurs détails et dans leur ensemble.

Malgré cette justification si rationnelle, malgré tout ce que l'on pouvait opposer aux critiques dont les résultats financiers de l'exploitation étaient l'objet, les Chambres législatives se montrèrent peu disposées à cette époque à étendre le réseau tel qu'il devait être constitué après l'exécution des lois déjà votées. L'emprunt sollicité fut accordé ; mais on ferma la porte aux constructions nouvelles de chemins de fer sur les fonds du Trésor public : cette porte ne s'est jamais ouverte.

En présence de la détermination, prise par la Législature, de ne plus engager les finances de l'État dans la création de voies ferrées, l'administration se vit forcée de reporter sur le budget une grande partie des dépenses d'amélioration et d'achèvement reconnues indispensables : il en est résulté que les frais annuels apparaissaient plus élevés qu'ils n'étaient en réalité.

Les crises successives qui ont pesé si lourdement sur toutes les entreprises, depuis 1846 jusqu'en 1850, ont nécessairement exercé une action défavorable sur les recettes de l'exploitation ; le produit net de l'opération ne parvenait point à se relever.

La première pensée qui vint à l'esprit de beaucoup de monde, fut que l'État était impuissant et inapte à exploiter un chemin de fer, et l'on arriva insensiblement à se demander si le railway national ne devait pas être vendu ; pour plusieurs, ce fait était devenu inévitable ; la réalisation n'en devait pas avoir lieu du jour au lendemain, mais ce n'était plus qu'une question de temps.

On atteignit l'année 1850, pendant laquelle l'excédant des dépenses était encore de deux millions de francs, après paiement des intérêts et de l'amortissement. Mais voici que l'année 1851 ne donne plus qu'un découvert de 300,000 francs : la recette s'était accrue de 4,300,000 francs et la dépense avait baissé de 400,000 francs.

Et puis se présentent successivement les exercices 1852, 1853, 1854 et 1855, avec des  *bénéfices*  s'élevant respectivement à 700,000 francs, 2,100,000 francs, 3,760,000 francs et 3,752,000 francs. — Un fait, secondaire en apparence, mais fécond dans ses résultats, relève tout à coup le crédit du chemin de fer de l'État : on veut parler de la publication faite, sous la date du 30 septembre 1857, sur la situation financière du chemin de fer ; ce travail acheva de déterminer la réaction qui avait déjà fait un grand pas dans les esprits, et rendit à l'exploitation de l'État les sympathies qui avaient, un moment, menacé de lui faire défaut.

Il résultait de la publication dont il s'agit que, depuis 1835 jusqu'à la fin de 1851, l'on n'avait recueilli que des déficits dont l'accumulation conduisait à une somme ronde de 31,600,000 francs ; mais, qu'à partir de 1852, le railway était incontestablement entré dans la voie du progrès sous le rapport financier comme sous tous les autres rapports ; qu'en quatre années (1852-1855) l'on avait réalisé des excédants de recettes montant ensemble à 10,300,000 francs ; d'où une balance de 21,300,000 francs au débit du chemin de fer. On s'attendait à un découvert bien plus considérable.

Les années 1856, 1857 et 1858 ont donné aussi des résultats qui ont réhabilité,

d'une manière décisive, l'exploitation de l'État dans l'opinion publique; il sera prouvé, dans le courant du présent rapport, que l'exercice 1859 n'a pas été moins fructueux que les sept années qui l'ont précédé immédiatement.

Quant aux déficit constatés depuis 1835 jusqu'en 1851, il importe de bien remarquer qu'ils n'ont pas tout à fait la signification désastreuse qu'on leur attribuait lorsqu'ils se produisaient : ils étaient uniquement la conséquence des conditions financières dans lesquelles le railway se trouvait en restant aux mains du Gouvernement. — En effet, celui-ci a construit son chemin de fer au moyen de fonds provenant de différents emprunts garantis par le budget de la dette publique; les intérêts de ces emprunts devaient être servis par le Trésor national, quel que fût le résultat de l'entreprise : on avait, en général, emprunté à 5 p. %; il fallait, de toute nécessité, payer 5 p. %.

Si le chemin de fer avait été construit par une compagnie d'actionnaires, ceux-ci auraient bien dû se contenter du bénéfice réel obtenu : les actions n'auraient touché que 2 1/2 p. %, par exemple, lorsque l'exploitation n'aurait pas produit davantage. Il n'y aurait donc pas eu de déficit; seulement le bénéfice eût été réduit aux proportions qu'il ne dépasse pas encore actuellement dans les exploitations particulières existant en Belgique.

Les intérêts soldés de 1835 à 1851 par le chemin de fer de l'État ont atteint la somme ronde de 88 millions de francs; en supposant, ce qui ne s'éloigne guère de la vérité, que tous ces intérêts ont été calculés en moyenne sur le pied de 5 p. %, on trouve que pour éviter un déficit, l'on aurait dû ne payer que 5-25 p. % : c'est là un résultat que beaucoup de sociétés belges seraient heureuses de s'assurer pour le présent et pour l'avenir.

Il faut noter également que l'amortissement des capitaux employés à l'établissement du chemin de fer de l'État, s'effectue bien plus rapidement que l'amortissement des titres émis par les sociétés, celles-ci opérant sur une période de quatre-vingt-dix ans au moins, tandis que le terme de l'extinction des emprunts publics ne va pas au delà de quarante ans pour les titres à 5 p. %, et de cinquante ans pour les titres à 4 1/2 p. %.

Quoi qu'il en soit, on constate avec satisfaction que la situation financière du chemin de fer de l'État s'améliore chaque année : le grand réseau exploité par le Gouvernement belge présente, sous le rapport de la richesse nationale, des avantages immenses et incontestés; de plus, il offre, envisagé comme entreprise industrielle, des résultats dont on peut se féliciter à juste titre. — Ainsi que M. le bourgmestre d'Anvers l'a proclamé dans la fête du 1<sup>er</sup> mai 1859, « la construction de » nos chemins de fer est venue rassurer l'Europe sur l'avenir de la jeune Belgique. Nous avons, en effet, prouvé par là que nous étions un peuple sérieux, » jaloux de ses libertés, mais non moins préoccupé des progrès à réaliser par » l'ordre et le travail, ces garanties indispensables de la paix et du bonheur des » nations; qu'ainsi, au lieu d'être pour nos voisins une cause de trouble ou d'em- » barras, nous voulions, en nous rapprochant d'eux, contribuer pour notre part » au développement de tous les éléments de prospérité qui constituent la véritable civilisation. »

Ces paroles, dans la bouche du premier magistrat de la métropole commerciale du pays, sont le plus bel éloge que l'on pût faire de l'œuvre des chemins de fer, au point de vue politique.

L'exposé qui va suivre permettra aux Chambres législatives de pénétrer dans les détails les plus intimes des opérations du chemin de fer, et de s'assurer si l'administration et l'exploitation du railway national se font de manière à satisfaire à toutes les exigences.



(14)

## CHAPITRE PREMIER.

### CONSTRUCTION. — SITUATION DE LA VOIE.

#### I

##### **Chemins de fer existant en Belgique.**

Sous la date du 4 octobre 1859, la ville de Luxembourg a inauguré, avec éclat, l'ouverture des lignes du Guillaume-Luxembourg, qui se dirigent, d'une part, vers Arlon et, d'autre part, vers Thionville. Cet événement mérite d'être signalé à cause de l'influence que doit avoir dans l'avenir, au point de vue des besoins de notre commerce et de la prospérité des railways belges, la mise en relation directe de la Belgique avec les sections nouvelles. Cette voie de communication facilitera, en abrégant considérablement les parcours, les échanges du Nord du pays avec la Suisse, les régions méridionales de l'Allemagne et l'Est de la France. — Si la partie de ce chemin qui s'étend sur le territoire de la Belgique n'a pas un grand développement, l'établissement n'en aura pas moins des résultats heureux sous le rapport des intérêts généraux.

A l'intérieur, on doit citer le prolongement du chemin de fer de Chimai jusqu'à la frontière française, vers Momignies, prolongement qui est destiné à relier le réseau belge à la ligne des Ardennes. Cette partie du chemin de fer concédé de Mariembourg à Chimai a été livrée au service du transport des marchandises dans le courant du mois d'octobre 1859, et au service du transport des voyageurs dans le courant du mois de novembre suivant.

La Législature se rappellera, d'un autre côté, qu'elle a voté en 1859, une loi qui autorisait le Gouvernement à accorder à la compagnie du Centre la concession d'un chemin de fer de Beaume à Marchienne-au-Pont. Cette concession a été donnée par un arrêté royal du 13 juin.

Enfin, sous la date du 31 octobre, le Gouvernement, usant de l'autorisation qui lui en avait été conférée par la loi du 28 mai 1856, a accordé la concession provisoire d'un chemin de fer reliant directement Braine-le-Comte à Courtrai, en passant par Enghien, les Aeren et Renaix.

Le Ministre des Travaux Publics a aussi conclu diverses conventions pour la construction et l'exploitation de plusieurs chemins de fer industriels, parmi lesquels on remarque plusieurs embranchements situés au midi et à l'aval de Charleroi, un embranchement aboutissant à la station de Marchienne et un autre aboutissant à Beaume. — Les raccordements industriels sont aujourd'hui au nombre de quatre-vingt-cinq, y compris ceux qui se trouvent établis le long de la ligne rachetée de Mons à Manage.

La longueur des chemins de fer existant en Belgique, abstraction faite des embranchements industriels, se présente actuellement comme suit :

Lignes construites par l'État . . . . .	Mètres. 567,024
— — — par des compagnies . . . . .	1,147,145
Ensemble. . . . .	<u>1,714,169</u>

La première de ces longueurs se répartit ainsi :

		Mètres.	
NORD.	Bruxelles à Anvers . . . . .	43,795	
	Bureau d'Anvers à l'Escaut . . . . .	2,920	
	Bruxelles (Allée-Verte) à l'Excentrique. . . . .	587	
	Contich à Lierre. . . . .	6,175	
		<hr/>	Mètres.
			53,477
OUEST.	Malines à Ostende . . . . .	122,549	
	Gand à la frontière française . . . . .	58,722	
	Mouscron à Tournai . . . . .	19,135	
	Bureau de Bruges au Bassin . . . . .	2,675	
	Station de Gand à l'Entrepôt . . . . .	2,348	
		<hr/>	205,229
EST.	Malines à la frontière prussienne. . . . .	135,176	
	Station de Louvain au Bassin. . . . .	972	
	Bureau de Liège à la Meuse . . . . .	716	
	Landen à Saint-Trond . . . . .	10,220	
		<hr/>	145,084
MIDI.	Bruxelles à la frontière française. . . . .	80,671	
	Braine-le-Comte à Namur. . . . .	78,590	
	Bruxelles (ligne des Boulevards). . . . .	2,782	
	Bureau de Namur à la Meuse . . . . .	1,191	
		<hr/>	163,234
Ensemble. . . . .			<u>567,024</u>

Ces chiffres ne présentent aucune différence relativement aux chiffres correspondants renseignés dans le compte rendu de 1858.

Voici, en second lieu, quelle était la longueur des chemins de fer construits par des compagnies et livrés à l'exploitation, au 31 décembre 1859 :

	Mètres
Lierre à Turnhout . . . . .	37,573
Anvers à la frontière, vers Rotterdam. . . . .	28,573
Anvers à Gand . . . . .	49,690
Bruxelles à Gand, par Alost <sup>(1)</sup> . . . . .	34,171
Audenarde à la Pinte. . . . .	18,250
Flandre occidentale . . . . .	120,988
Lichtervelde à Furnes . . . . .	33,847
Tournai à Jurbise. . . . .	47,506
Ath à Lokeren. . . . .	74,112
Mons à Haumont <sup>(2)</sup> . . . . .	14,529
Mons à Manage . . . . .	32,743
Erquelines au Centre . . . . .	22,601
Erquelines à Charleroi . . . . .	26,500
Entre-Sambre et Meuse . . . . .	105,574
Mariembourg à Momignies . . . . .	29,094
Est-Belge <sup>(3)</sup> . . . . .	93,721
Manage à Wavre <sup>(3)</sup> . . . . .	41,091
Saint-Trond à la frontière, vers Maestricht . . . . .	42,644
Pepinster à Spa . . . . .	12,119
Namur à Liège . . . . .	73,444
Grand-Luxembourg <sup>(4)</sup> . . . . .	207,389
Embranchements construits par les sociétés de Dendre-et-Waes et du Luxembourg, à la sortie de la station de l'Allée-Verte à Bruxelles. . . . .	1,187
Total. . . . .	1,147,145

(1) Non compris la section de Denderleeuw à Alost (6,750 mètres), commune au chemin de fer de Dendre-et-Waes, ni 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 cette ligne aux railways des 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.

(3) La section de Court-Saint-Étienne à Wavre (longue de 8,492 mètres) est commune aux chemins de fer de l'Est-Belge 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.

On sait que l'Est-Belge constitue la réunion, en une seule société, des deux compagnies de Charleroi à Louvain et de Morialmé à Châtelineau.

(4) Y compris le raccordement formant la ceinture de Bruxelles, lequel mesure 6,535 mètres.

Ces chemins de fer se répartissent comme suit, sous le rapport du mode d'exploitation auquel ils sont respectivement soumis :

1° Il y en a sept qui sont exploités, sans garantie, par les sociétés qui les ont construits. (*Anvers à Gand, Erquelines aux Écaussines, Anvers à Rotterdam, Pepinster à Spa, Hasselt à Maestricht, Gand à Audenarde, Mariembourg à la frontière française*);

2° Il y en a six qui sont exploités, avec garantie partielle ou totale de la part du Gouvernement, par les sociétés qui en ont obtenu la concession. (Avec garantie totale : *Louvain à Charleroi, Manage à Wavre et Lichtervelde à Furnes*; avec garantie partielle : *Entre-Sambre-et-Meuse, Flandre occidentale et Luxembourg*);

3° Il y en a cinq qui sont exploités, sans garantie aucune de la part de l'État, par des sociétés autres que les compagnies concessionnaires. (*Morialmé à Châtelaineau, réuni à la ligne de Louvain à Charleroi; Saint-Trond à Hasselt, exploité, en compte à demi, par la société de Maestricht à Aix-la-Chapelle; Charleroi à Erquelines, Namur à Liège et Mons à Haumont, exploités par la société française du Nord, moyennant payement d'annuités convenues entre parties*);

4° Le chemin de fer de *Lierre à Turnhout*, qui jouit d'une garantie, est exploité par la société d'Anvers à Rotterdam;

5° Enfin, il y a quatre concessions qui sont exploitées par l'État belge. (*Tournai à Jurbise, en compte à demi; Dendre-et-Waes, moyennant abandon à la société de 75 p. % des produits provenant de tous transports ayant l'une des stations de la ligne pour lieu de départ ou pour lieu de destination, mais sans que la compagnie ait le droit de rien prétendre pour la construction de la ligne de Bruxelles à Gand, par Alost, qui lui a été imposée sans autre indemnité; Mons à Manage, racheté par l'État qui servira aux concessionnaires une rente annuelle de 672,550 francs jusqu'au terme de la concession.*)

Quant à l'État, il exploite les lignes qu'il a construites lui-même, sauf seulement la section de Landen à Saint-Trond dont le service est fait par la société de Maestricht à Aix-la-Chapelle — Le Gouvernement exploite, en outre, les lignes concédées dont la désignation est donnée plus haut sous le n° 5.

En d'autres termes, la situation, sous le rapport du mode d'exploitation, s'établissait ainsi, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1860 :

A. Lignes construites et exploitées par le Gouvernement . . .	556,804
Lignes construites par des compagnies et exploitées par le Gouvernement . . . . .	188,554
Ensemble. . . . .	<u>745,358</u>
B. Lignes construites et exploitées par des compagnies. 958,611	
Ligne construite par le Gouvernement et exploitée par une compagnie . . . . .	10,220
Ensemble. . . . .	<u>968,831</u>
Longueur totale des lignes livrées à l'exploitation en Bel- gique, au 31 décembre 1859 . . . . .	1,714,169

Comparativement au développement constaté à la date du 31 décembre 1888, cette longueur totale accuse une augmentation de 22,556 mètres, laquelle s'applique exclusivement aux railways concédés, savoir :

a. A celui de Mariembourg à la frontière française (prolongement de Chimai à Momignies), à concurrence de . . . . .	12,700
b. A celui du Grand-Luxembourg (section d'Arlon à la frontière Grand-Ducal) . . . . .	9,856
Ensemble . . . . .	<u>22,556</u>

On voit, d'après ce qui précède, combien est morcelée l'exploitation du réseau des chemins de fer belges, considéré dans tout son développement; il en résulte inévitablement des inconvénients nombreux.

On ne parlera pas des difficultés que l'on éprouve à assurer la police des chemins de fer et à en réglementer l'usage. Il faut espérer que des mesures efficaces pourront être prises à cet égard. Mais à se tenir exclusivement au point de vue des exigences de l'exploitation, on signalera les peines qu'on rencontre à établir la parfaite et régulière coïncidence des trains, à dresser le décompte des transports mixtes quant au partage des taxes, à relever les parcours effectués par les wagons passant d'une administration à l'autre, etc.

• Pour ce qui concerne spécialement les taxes, il existe en Belgique une véritable série de tarifs qui diffèrent entre eux, non-seulement par le taux de la taxe proprement dite, mais aussi par la classification des marchandises. — Indépendamment des complications de comptabilité qu'occasionnent les décomptes de l'emploi réciproque du matériel roulant, la distribution du réseau engendre des frais considérables résultant des parcours que ce matériel doit faire à vide.

Elle a encore pour conséquence de restreindre l'étendue de chaque entreprise; il en résulte qu'à moins de se trouver dans des conditions exceptionnellement avantageuses, les concessions sont en quelque sorte écrasées sous le poids des frais généraux et des frais d'entretien, lesquels sont indépendants du mouvement des transports.

Aussi voit-on que les exploitations privées de la Belgique tendent insensiblement à se réunir, à se constituer en groupes divers ayant chacun assez d'étendue pour pouvoir raisonnablement compter sur une prospérité que leur position actuelle leur interdit d'espérer.

Ainsi qu'il l'a déjà déclaré dans le cours de la discussion du budget du Ministère des Travaux Publics, le Gouvernement voit de très-bon œil ces espèces de fusions, et il serait heureux de les favoriser dans la mesure de ce qui est praticable, attendu que c'est là que réside la véritable condition de l'existence de plusieurs des entreprises de chemins de fer établies sur le sol de la Belgique. — Il est donc permis de constater que la configuration du réseau belge est, dans la situation actuelle, une cause de difficultés assez nombreuses, mais il importe d'un autre côté de faire remarquer que le système de concessions qui a été suivi a assuré à une foule de localités, qui en auraient été privées ou qui ne

les aurait obtenus que plus tard, les bienfaits de l'établissement de chemins de fer.

Il ne reste à parler ici que des modifications introduites récemment dans les conditions générales imposées à l'établissement de raccordements industriels aux stations de l'État ou de gares privées le long des voies du Gouvernement. — Les conditions, telles qu'elles sont résumées dans le compte rendu de 1858, ont été changées : l'on ne perçoit plus aucune redevance pour les parcours faits par le matériel de l'État sur les embranchements aboutissant au réseau, soit en station publique, soit en gare privée. La suppression de la taxe qui était due de ce chef, a été inspirée par le désir de favoriser autant que possible des transports qui, en définitive, constituent une source importante de revenus pour le Trésor public ; en matière de transport, l'on ne saurait trop s'appliquer à faire disparaître toute entrave inutile ou tous frais *fiscaux*, ces frais et ces entraves tournant toujours au détriment de l'entreprise.

## II

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

A la date du 31 décembre 1858, les lignes de chemin de fer exploitées par le Gouvernement mesuraient :

En double voie. . . . .	693,268 mètres ou 93.01 p. %.
En simple voie. . . . .	52,070 — 6.99 —
Ensemble . . . . .	<u>745,338 mètres.</u>

Cette situation ne s'est pas modifiée dans le courant de l'année 1859, et, au 1<sup>er</sup> janvier 1860, il restait encore à établir la double voie sur une étendue de 52 kilomètres 70 mètres, savoir :

	Mètres.
Section d'Olsene à Harlebeke . . . . .	14,076
— de Mouscron à Tournai . . . . .	19,155
— de Contich à Lierre . . . . .	6,175
Lacune dans la traverse des fortifications d'Ostende . . . . .	500
Station de Gand au pont du Stroop . . . . .	1,500
Ligne des boulevards, à Bruxelles . . . . .	2,782
Station de Namur à la Meuse. . . . .	1,191
— de Bruges à l'entrepôt de cette ville . . . . .	2,548
— de Gand id. id. . . . .	2,675
— de Louvain au canal . . . . .	972
— de Liège (Guillemins) à la Meuse . . . . .	716
Ensemble . . . . .	<u>10,684</u>
Total . . . . .	<u>52,070</u>

Toutefois, l'on remarquera que sur la longueur totale de la simple voie, il n'y a, en réalité, qu'un développement de 41 kilomètres 386 mètres qui doit être nécessairement établi à double voie ; le restant représente de petits embranchements à l'intérieur des villes, et ne réclame aucun changement au point de vue indiqué.

Les Chambres n'ignorent point que s'il n'a été entrepris aucuns travaux de doublement des voies pendant l'année 1859, cela tient uniquement à l'absence des fonds nécessaires à cet effet. La légère lacune qui existe encore sur ce point sera comblée très-incessamment, grâce aux ressources mises à la disposition du Département des Travaux Publics par la loi du 8 septembre 1859 : en ce qui concerne la double voie, l'exploitation du Gouvernement belge sera donc prochainement dans la situation la plus satisfaisante.

La longueur des *voies accessoires* servant aux manœuvres, aux évitements et au garage dans les stations et à leurs abords, a été augmentée de 7,300 mètres en 1859 : de 225,300 mètres, elle a été portée à 232,600 mètres.

Quant à la longueur des *voies principales*, elle était la même au 31 décembre 1859 qu'au 31 décembre 1858, c'est-à-dire qu'elle est restée stationnaire au développement de 1,432 kilomètres 200 mètres.

D'après ce qui précède, la longueur des *voies accessoires* représente 16.24 p. % de la longueur des *voies principales*. Cette proportionnalité a son importance pour l'appréciation de la valeur intrinsèque du chemin de fer, cette valeur croissant naturellement à mesure que les *voies accessoires* prennent de l'extension.

Il existait, au 31 décembre 1859, tant dans les *voies accessoires* que dans les *voies principales*, 3,324,649 mètres de rails, savoir :

Rails ondulés, de 19 à 22 kilog. au mètre courant.	90,218 ou 2.71 p. %
— parallèles, de 25 à 27 — .	552,937 ou 16.63 p. %
— à double bourrelet, de 34 — .	2,681,494 ou 80.66 p. %
Total. . .	<u>3,324,649</u>

Les rails pesant moins de 34 kilogrammes au mètre courant n'occupaient donc plus qu'une étendue de 643,155 mètres ou 19.54 p. % du développement total des rails ; la proportion correspondante s'élevait à 21.54 p. % à la date du 31 décembre 1858. — L'on donnera, plus loin, le détail des remplacements faits en 1859 ; — on se bornera à faire remarquer ici que le chiffre de 643,155 mètres cité plus haut ne répond pas d'une manière exacte à la longueur des rails auxquels des rails plus forts devront être ultérieurement substitués ; en effet, il faut en défalquer les parties de la voie qui, comme certains embranchements, évitements ou raccordements, peuvent sans inconvénient être maintenues dans leur état actuel sous le rapport du calibre des fers. — Si l'on fait abstraction de ces parties, l'on arrive à ce résultat que les rails à remplacer dans l'avenir ne s'étendent pas à plus de 256,847 mètres, savoir :

	Mètres.
Sections de Malines à Ans. . . . .	27,262
— d'Ans à la Prusse. . . . .	8,887
— de Malines à Gand . . . . .	20,614
— de Mouscron à Jurbise . . . . .	146,084
— de Mons à Manage . . . . .	54,000
Comme ci-dessus. . . . .	<u>256,847</u>

Les remplacements faits en 1859 mesurent un développement total de 77 kilomètres 291 mètres, savoir :

	Mètres.
Section de Malines à Anvers . . . . .	15,944
— d'Ans à la Prusse . . . . .	2,291
— de Malines à Gand. . . . .	6,876
— de Mouscron à Jurbise . . . . .	52,280
— de Bruxelles à Quiévrain . . . . .	380
— de Mons à Manage . . . . .	21,520
Comme ci-dessus. . . . .	<u>77,291</u>

On sait que les dépenses résultant de la substitution de rails du poids de 34 kilogrammes à des rails de moindre calibre, sont imputées sur les fonds annuels du budget; il en résulte, pour le chemin de fer, une augmentation considérable de valeur, sans que le capital de premier établissement soit lui-même augmenté de ce chef; il en résulte aussi que les frais annuels d'exploitation apparaissent plus élevés qu'ils ne le sont en réalité. Depuis 1846 jusqu'à la fin de 1859, il a été fait, dans ces conditions, des remplacements de rails qui ont donné au railway de l'État belge une plus-value qui n'est pas estimée à moins de fr. 3,451,424-60, en comptant les rails sur le pied du prix moyen auquel ils ont été respectivement achetés dans le courant de l'année pendant laquelle ils ont été placés dans les voies.

Il existe actuellement des rails *avec éclisses*, sur une longueur de 517 kilomètres 252 mètres, savoir :

	Mètres.	Mètres.
Ligne du Nord-Est . . . . .	Section de Bruxelles à Malines . . . . .	54,176 37
	— de Malines à Anvers . . . . .	18,654 28
	— de Contich à Lierre . . . . .	87 80
	— de Malines à Louvain . . . . .	10,728 50
	— de Louvain à Tirlemont . . . . .	17,810 82
	— de Tirlemont à Waremme. . . . .	20,513 99
	— de Waremme à Ans . . . . .	19,229 44
	— d'Ans à la Meuse . . . . .	11,014 56
	— de Liège à la frontière. . . . .	<u>58,248 01</u>
	A reporter. . . . .	170,463 57

		Mètres.	Mètres.
	D'autre part. . . . .		170,463 57
Ligne de l'Ouest . . . . .	}	Section de Malines à Gand. . . . .	45,910 38
		— de Gand à Ostende. . . . .	49,828 98
		— de Gand à Courtrai . . . . .	47,188 17
		— de Courtrai à Tournai et à la frontière . . . . .	22,610 90
		— de Tournai à Jurbise . . . . .	10,236 82
			175,775 22
Ligne de Dendre-et-Waes.	Ath à Lokeren et Bruxelles à Schellebelle. . . . .		4,242 65
Ligne du Midi . . . . .	}	Section de Bruxelles à Tubise. . . . .	18,672 31
		— de Tubise à Soignies . . . . .	11,438 65
		— de Soignies à Mons . . . . .	6,925 30
		— de Mons à Quiévrain . . . . .	13,846 70
		— de Braine-le-Comte à Na- mur . . . . .	82,508 69
	— de Mons à Manage. . . . .	53,559 55	
			166,751 20
	Total. . . . .		517,232 64

Comparé à la situation arrêtée au 31 décembre 1858, ce chiffre accuse une augmentation de 84,513<sup>m</sup>,77.

L'ensemble des parties de voies établies avec éclisses représente 56.11 % du développement total des *voies principales*, tel qu'il est renseigné ci-dessus.

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1859, il a été placé 5,224,775 mètres courants de rails dans les voies de chemin de fer administrées par le Gouvernement belge, y compris celles qui ont été construites par des sociétés.

Les rails ôtés des voies dans le courant de la période prémentionnée, avaient eu, l'un portant l'autre, une durée de douze ans et quatre mois ; cette durée moyenne avait été de douze ans six mois pour les rails ondulés, de douze ans trois mois pour les rails parallèles et de dix ans un mois pour les rails à double bourrelet. La différence constatée en ce qui concerne les rails du dernier des trois modèles employés, provient uniquement de ce que ce modèle n'a pas été mis en usage avant 1846, ce qui fait que les plus anciens rails de 34 kilogrammes ne sont point placés dans les voies depuis plus de treize ans.

Quant aux rails qui se trouvaient encore en service ou susceptibles d'y rentrer, leur durée moyenne était de sept ans, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1860 : cette durée ressort à quinze ans un mois pour les rails ondulés, à douze ans huit mois pour les rails parallèles et à cinq ans quatre mois pour les rails à double bourrelet.

Les rails ondulés avaient été remplacés à concurrence de 90.71 p. % de leur

développement total ; les rails parallèles, à concurrence de 56.05 p. % ; les rails à double bourrelet, à concurrence de 4.04 p. % seulement. Les indications données ci-dessus relativement à la durée respective des trois espèces de rails ne peuvent donc être considérées comme établissant la situation définitive en ce qui touche les rails de 54 kilogrammes au mètre courant ; ce ne sera guère que dans huit à neuf ans qu'il sera possible de préciser, avec quelque chance d'exactitude, la durée effective de ces derniers rails.

Les changements apportés dans la situation des voies, pendant l'année 1859, sous le rapport des rails, sont exposés dans le § 1<sup>er</sup> du chapitre V du présent travail.

Les états annexés sous les nos I<sup>A</sup> et I<sup>B</sup> contiennent la statistique de l'emploi des rails, depuis la construction du chemin de fer jusqu'à ce jour.

### III

#### Billes.

Du 1<sup>er</sup> mai 1854 au 31 décembre 1859, il a été placé 3,067,562 billes dans les voies de chemins de fer exploitées par le Gouvernement belge, savoir :

	Billes en chêne.	Billes d'essences diverses autres que le chêne.	Total.
1 <sup>o</sup> Billes employées à la construction.	1,029,802	652,984	1,682,786
2 <sup>o</sup> — — à l'entretien . . .	963,752	421,024	1,384,776
Comme ci-dessus . . .	1,993,554	1,074,008	3,067,562
Mais il a été mis hors de service . . .	768,914	661,555	1,430,449
Reste . . . . .	1,224,640	412,473	1,637,113

De plus, il se trouvait dans les voies, au 1<sup>er</sup> janvier 1860, savoir :

Billes en bois de fer. . . . .	8
— en bois de teck . . . . .	5
— en métal . . . . .	4,465
	4,476
Total général. . . . .	1,641,589

Parmi les billes en bois, on comptait :

Billes en chêne . . . . .	1,222,640
— en sapin . . . . .	184,877
— d'essences autres que le chêne et le sapin. . . . .	226,596
Plateaux du système Pouillet . . . . .	5,000
Ensemble. . . . .	1,637,113

Sur ces 1,637,413 billes, il y a :

Billes non préparées . . . . .	1,299,190	ou	79.33 p. %
— préparées au procédé Boucherie . . . . .	207,413	ou	12.67 p. %
— — au procédé Bethell . . . . .	104,186	ou	6.37 p. %
— — d'après divers procédés (1) . . . . .	26,522	ou	1.61 p. %
Total . . . . .	1,637,413		

Les billes préparées se répartissaient de la manière suivante :

Billes traitées au procédé Boucherie . . . . .	61.36 p. %
— — — Bethell . . . . .	30.83 p. %
— — à des procédés divers . . . . .	7.79 p. %
Total . . . . .	100.00 p. %

Les billes en bois qui se trouvaient dans les voies au 31 décembre 1859 avaient, l'une portant l'autre, une durée moyenne de six ans : la moyenne pour les billes en chêne prises séparément était plus considérable, attendu qu'elle ressort à six ans et dix mois ; tandis que les billes d'essences autres que le chêne ne comptaient pas plus de trois ans et quinze jours de durée moyenne. — Cependant ces chiffres n'ont pas une signification très-importante au point de vue de la durée *probable* des billes ; celle-ci est plutôt indiquée par le temps pendant lequel les traverses déjà mises hors de service avaient pu être maintenues sous les rails. Or, en ce qui concerne les billes ôtées des voies, la durée moyenne avait été de neuf ans six mois pour l'ensemble, de onze ans un mois pour les billes en chêne, et de sept ans huit mois pour les billes d'essences autres que le chêne.

Ces moyennes diffèrent fort peu des moyennes correspondantes calculées à la date du 31 décembre 1858.

Au commencement de 1859, il a été fait une visite pour constater l'efficacité des procédés de conservation expérimentés sur les billes ; le résultat de cette visite a été de déterminer l'administration à renoncer, au moins temporairement, à l'application du procédé Boucherie et à faire, sur une plus grande échelle, l'essai du système Bethell consistant, comme on le sait, dans une préparation à la créosote.

Le résumé statistique de l'emploi des billes est donné dans le tableau annexé au présent rapport, sous le n° II. — On trouvera au chap. V, § 2, des renseignements développés sur les achats et les placements faits particulièrement dans le cours de l'année 1859.

---

(1) Y compris 3,000 plateaux Pouillet.

## IV

**Dépenses de premier établissement.**

L'élévation du chiffre des dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État a fixé très-fréquemment l'attention des Chambres législatives et a parfois été l'objet de critiques plus ou moins vives. — Cependant, à le prendre d'une manière absolue, comme représentant simplement le montant des paiements faits par le Trésor public, ce chiffre n'a rien qui doive justifier ni les craintes ni les récriminations. — Ce qu'il faut envisager, ce n'est point le prix brut d'une chose, mais son utilité relative et son produit pour celui qui en fait l'acquisition.

Les sommes employées à la construction du chemin de fer ont reçu une affectation qu'il faut seule envisager. — Ces sommes, ainsi transformées en un immeuble national, ont-elles été bien ou mal dépensées ? rapportent-elles un intérêt suffisamment rémunérateur ? Là est toute la question.

Deux cents millions de francs, c'est beaucoup, sans doute ; mais est-ce trop ? Les travaux effectués ont-ils été exécutés avec toute l'économie possible ? S'est-on appliqué à ne rien faire en dehors de ce qui était réellement utile ou productif ? Tels sont les termes dans lesquels la question se présente.

Or, les faits ont répondu péremptoirement et la Législature s'est montrée satisfaite de l'emploi donné aux capitaux, du moins en considérant l'opération dans son ensemble.

Il est constaté aujourd'hui que le chemin de fer du Gouvernement belge donne des résultats satisfaisants sous tous les rapports, — qu'il couvre, indépendamment des frais de l'exploitation, toutes les dépenses dérivant de la construction. — qu'il procure même au Trésor public un excédant de recettes considérable. Aussi le pays témoigne-t-il une grande confiance dans l'entreprise de son railway ; c'est ainsi que les Chambres ont, sans hésitation, voté, dans le courant de 1859, un crédit de 12,215,000 francs pour le parachèvement du chemin de fer : cette somme doit être couverte par l'emprunt à concurrence de 4,850,000 francs, et par les ressources ordinaires des budgets à concurrence de 7,365,000 francs.

Outre ce crédit, une loi du 3 mars 1859 a ouvert au Département des Travaux Publics une allocation spéciale de 124,000 francs, imputable sur la dette flottante et destinée à solder des créances arriérées résultant de réclamations reconnues fondées, de jugements définitifs ou de transactions approuvées, intervenues à l'occasion de la construction du chemin de fer de l'État.

Il a déjà été dit, dans les rapports publiés en exécution de l'art. 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, que la ville de Bruxelles était redevable envers le Trésor public d'une somme de fr. 278,299-24, du chef de la quote-part de cette ville dans les frais de premier établissement de la station des Bogards. — On s'était demandé si cette somme, qui est payée par annuités de 50,000 francs chacune, devait venir en augmentation du capital voté pour la construction du railway national, ou si elle devait être portée parmi les recettes accidentelles du budget. — Dans le courant de l'année 1859, la Cour des comptes a reconnu que les versements faits par

la caisse communale de la ville de Bruxelles constituent de véritables remboursements d'avances faites par le Trésor public et prélevées sur la dotation du chemin de fer ; d'où il résultait que le montant de ces versements doit évidemment être rendu à sa première destination, la seule qui lui ait été assignée par les lois de crédits. En conséquence, la dette de la ville, sur laquelle il a déjà été recouvré 150,000 francs, sera dorénavant renseignée dans le compte capital du railway.

D'après ce qui précède, le montant des capitaux de premier établissement, qui s'élevait au 31 décembre 1858, à la somme globale de fr. 191,404,637 17 a été augmenté successivement, dans le courant de l'année 1859 :

1 <sup>o</sup> D'une somme de . . . . .	121,000 »
2 <sup>o</sup> D'une somme de . . . . .	278,299 24
	<hr/>
Ce qui donne un total de . . . . . fr.	191,803,936 41

Si l'on ajoute à ce total le montant des crédits compris dans la loi du 8 septembre 1859, qui ne devaient être à la disposition du Gouvernement qu'à des époques plus ou moins éloignées, ci. . . . . fr. 12,215,000 »  
on obtient un capital de. . . . . fr. 204,018,936 41

Toutefois, on peut prévoir, dès maintenant, de nouvelles dépenses dont la nécessité a déjà pu être signalée et qui ne constitueront, en définitive, que le complément indispensable de celles que le pays s'est déjà imposées jusqu'à ce jour.

Ainsi le commerce et l'industrie réclament avec instances une augmentation du matériel servant au transport des marchandises pondéreuses ; la Chambre des Représentants s'est montrée favorable à ces réclamations, et le Gouvernement s'est déclaré disposé à y faire droit.

Ainsi encore, les bâtiments et dépendances des stations *mixtes* demandent des améliorations.

Ainsi enfin, il faut mettre la ligne de Mons à Manage en parfait état d'exploitation, quant au matériel, quant à la voie et quant aux stations.

Restent en outre, bien entendu, les accroissements éventuels qui seraient la conséquence du développement du trafic ou de l'extension du réseau tel qu'il est actuellement constitué.

Sur la somme mise jusqu'à présent à la disposition du Ministre des Travaux Publics, il avait été dépensé . . . . . fr. 191,500,838 69  
à la date du 31 décembre 1859, y compris . . . . . 90,598 14

à valoir sur les crédits portés dans la loi du 8 septembre 1859 ; de sorte que les imputations faites à charge des crédits déjà régularisés s'élevaient à . . . . . fr. 191,410,440 55

À la même date, il restait disponible ou engagé dans les travaux projetés, un excédant de . . . . . 393,495 86

Montant des crédits régularisés. . . . . fr. 191,803,936 41

Le restant disponible appartenait aux crédits votés :

Par la loi du 20 décembre 1851, à concurrence de . fr.	67,028 22
— — 31 décembre 1856, — — . .	46,524 52
— — 19 décembre 1857, — — . .	16,406 11
	<hr/>
Fr.	129,958 85

En outre, il restait en caisse, chez le directeur de la régie. 12,606 94

Enfin, sur les versements faits ou à faire par la ville de Bruxelles, il existait un excédant de. . . . . 250,950 07

Comme d'autre part. . . . . fr. 595,495 86

La somme déjà dépensée a été employée :

A la route proprement dite. . . . . fr.	129,901,365 16
Aux bâtiments et dépendances des stations. . . . .	19,188,517 46
Aux dépenses générales. . . . .	5,195,260 84
Au matériel des transports. . . . .	36,497,991 05
	<hr/>
Fr.	190,782,934 49

A des frais d'exploitation et notamment à ceux des années 1855 et 1856 pour lesquelles il n'a pas été fait de budget annuel . . . . . 700,979 58

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

Total. . . . . 491,500,838 69

Les dépenses soldées en 1859 s'élèvent ensemble à la somme de fr. 1,006,569 19 se répartissant ainsi qu'il suit :

Route proprement dite. . . . . fr.	224,876 92
Stations et dépendances. . . . .	543,919 59
Dépenses générales . . . . .	» »
Matériel des transports. . . . .	437,772 68
	<hr/>
Total égal. . . . .	<u>1,006,569 19</u>

A la somme de. . . . . fr. 190,782,934 49  
renseignée plus haut comme constituant le montant des paiements faits pour les travaux proprement dits de la construction, il convient d'ajouter la valeur d'achat de la ligne de Mons à Manage, établie en capitalisant, avec intérêts à 5 p. %, les annuités consenties par le Gouvernement en faveur de la compagnie concessionnaire de cette ligne. — De ce chef,

A reporter. . . . . fr. 190,782,934 49

D'autre part. . . . . fr.	190,782,954 49
il y a lieu de porter. . . . .	15,253,305 51
ainsi qu'il résulte du tableau de capitalisation et d'amortissement annexé au présent rapport sous le n° IV.	

Les dépenses de premier établissement des lignes de chemin de fer appartenant à l'État, s'élèvent donc à . . . . fr. 204,018,440 »

Toutefois, la valeur intrinsèque des dites lignes est supérieure à la dépense prélevée, pour leur établissement, sur les fonds spéciaux créés pour le service du railway national; en effet, cette dépense devrait, pour représenter la valeur réelle de l'immeuble, être augmentée du montant des imputations faites sur les allocations des budgets annuels du Département des Travaux Publics pour le parachèvement du réseau, ainsi que cela se trouve amplement expliqué dans le compte rendu de 1858.

Les sommes dépensées en 1859 sur le capital de premier établissement ont été employées principalement au matériel roulant, tant locomotives que voitures, ainsi qu'aux travaux de la voie dans la section de Gand à Courtrai et au payement de créances litigienses concernant la partie du railway qui s'étend de la Meuse à la frontière de Prusse. On peut encore citer les travaux faits à la station d'Anvers, à la station de Courtrai, à la halte nouvelle de Boortmeerbeek, à la halte du Campinaire, etc., etc.

Au 31 décembre 1859, la dépense de construction s'élevait, par kilomètre de route, à une moyenne générale de fr. 356,523-15, savoir :

Route proprement dite . . . . . fr.	228,967 63
Bâtiments des stations et dépendances . . . . .	33,827 58
Dépenses générales . . . . .	9,162 53
Matériel des transports . . . . .	64,567 61
Ensemble . . . . . fr.	356,523 15

Cette moyenne est calculée sur le développement des parties du réseau qui ont été construites par le Gouvernement, sans tenir compte des concessions dont l'État assure l'exploitation.— Il en résulte notamment que la moyenne renseignée pour le matériel des transports est évidemment exagérée, attendu qu'elle devrait être établie sur la longueur *exploitée* plutôt que sur la longueur *construite* : de cette façon, le diviseur serait, non plus les 567 kilomètres 24 mètres de railway que l'État a construits, mais les 743 kilomètres 338 mètres que le Gouvernement exploite et administre. — On conçoit que la diminution résultant de la substitution d'un chiffre à l'autre serait très-sensible.

Au surplus, l'essentiel n'est point, ainsi que la remarque en a déjà été faite, que l'on parvienne à faire peu de dépenses, mais bien que l'on se borne à faire des dépenses réellement utiles et productives. C'est ce que les Chambres législatives ont consacré, lorsqu'elles ont sanctionné par un vote à peu près unanime

l'acquisition du chemin de fer de Mons à Manage, pour un prix équivalent à un capital effectif de fr. 15,255,505-51 et correspondant, en conséquence, à une valeur kilométrique de fr. 404.199-21. — L'élévation relative de ce dernier chiffre n'a arrêté ni le Gouvernement ni la Législature, parce que le placement était fructueux.

Le chapitre qui va suivre prouvera, d'ailleurs, que le pays est loin d'avoir fait une mauvaise opération en confiant ses capitaux à l'industrie des chemins de fer.



## CHAPITRE II.

### SITUATION FINANCIÈRE.

Le compte rendu de 1858 contient un exposé détaillé des errements adoptés pour l'établissement de la situation financière du chemin de fer de l'État ; ce serait donc se livrer à un véritable hors-d'œuvre que de rentrer dans de nouveaux détails à ce sujet ; — mais ce qui a été dit relativement à *l'amortissement* des capitaux engagés dans la construction du railway national, est un point de la plus haute importance pour l'appréciation des résultats de l'exploitation, et il ne semble pas inutile d'y insister encore.

L'art. 5 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 est ainsi conçu : « Les produits de la route » provenant des péages, qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et *l'amortissement* de l'emprunt, ainsi que les » dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie. »

La pensée qui a dicté cette disposition est évidemment empruntée à l'art. 5 de la loi du 18 mars 1833, aux termes duquel « les fonds provenant de la taxe des » barrières sur les routes de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe sont versés dans le Trésor de » l'État et affectés à l'entretien et à l'amélioration des routes, ainsi qu'à l'ouverture de nouvelles communications. »

Pour les routes, le législateur s'est borné à décider que les revenus en seraient employés « à l'entretien et à l'amélioration » de ces voies de communication ; il n'a exigé ni les intérêts ni l'amortissement des fonds de construction. Mais pour le chemin de fer, on lui impose l'obligation de couvrir à la fois ses frais d'entretien et d'administration, ainsi que ses dépenses d'amortissement et d'intérêts des capitaux engagés dans l'opération.

Amortir, c'est reconstituer un capital. — Pour créer ses chemins de fer, le Trésor de l'État belge a contracté une dette ; au lieu d'affecter les ressources générales de l'État à l'extinction de cette dette, on a décidé que le chemin de fer l'éteindrait par ses seules et propres ressources. — En d'autres termes, le Gouvernement a signé « *pour aval* » les obligations émises par son railway ; mais celui-ci demeure obligé et responsable.

Que résulte-t-il de ces dispositions ? Il en résulte que l'exploitation du railway

national doit produire des ressources suffisantes pour faire face aux dépenses d'amortissement, c'est-à-dire pour reconstituer le capital qui a été employé à son établissement. — Et lorsque toutes les obligations auront été successivement éteintes, le Gouvernement possédera un chemin de fer qui ne lui aura rien coûté, puisqu'il se sera payé lui-même.

L'amortissement se comprend, il est même indispensable, lorsqu'il s'agit de concessions temporaires, parce qu'il arrive, au terme de la concession, que le chemin de fer devient la propriété du domaine public : à l'époque où cette mutation s'opère, les concessionnaires ne gardent rien de leur entreprise ; et les placements faits par les actionnaires pris individuellement, auraient eu lieu à *fonds perdus*, si le montant des actions n'avait point été remboursé pendant la durée de la concession.

Ici la situation est différente : le Gouvernement construit pour lui-même ; il transforme son argent en une valeur dont il ne sera jamais dépossédé.

Que le chemin de fer soit appelé à concourir, en communauté avec tous les services publics, à l'extinction des dettes du Trésor, cela est simplement juste et équitable. Mais, en réalité, le railway a été moins bien traité que toutes les entreprises du Gouvernement, lorsqu'on lui a prescrit de servir son amortissement à lui seul. Si l'on avait admis que le compte du chemin de fer envers le Trésor public, solderait, tous les titres étant anéantis, par un *debet* équivalent au montant du capital de premier établissement, ce capital aurait pris alors le caractère qui lui est propre : il serait devenu le prix d'acquisition d'une propriété nationale.

Ces principes sont conformes aux enseignements de l'économie politique ; aussi voit-on que les compagnies de chemins de fer anglais ne font pas usage de l'amortissement, parce que leurs concessions sont perpétuelles. Ces compagnies ne se préoccupent pas de la reconstitution d'un capital qui est transformé, mais non détruit. — Il y a même des sociétés qui ne s'imposent pas une retenue, au profit d'un fonds d'amortissement, bien que leurs concessions soient temporaires ; il semble que ce dernier système est vicieux, parce qu'il expose à une destruction complète les centaines de millions placés dans les chemins de fer : l'argent revient aux actionnaires par fractions infimes qui, se confondant avec les intérêts et bénéfices annuels, ne sont pas susceptibles de emploi et passent dans une consommation improductive qui les absorbe sans jamais les rendre à l'industrie.

Il est de la plus haute importance de ne pas perdre ces considérations de vue, lorsque l'on veut se rendre compte de la situation financière et des résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'État Belge ; on ne saurait y rendre trop attentif.

Au 31 décembre 1859, la situation financière se présentait ainsi qu'il va être indiqué.

## I

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

Ainsi que cela a déjà été dit plus haut (p. 28), les frais de premier établisse-

ment du chemin de fer de l'État Belge s'élevaient, au 1<sup>er</sup> janvier 1860, à la somme de. . . . . fr. 190,782,934 49

D'un autre côté, les conditions auxquelles la section de Mons à Manage a été rachetée par le Trésor public font ressortir le prix de cette section à . . . . . 15,255,505 54

Ce qui donne, en total, une valeur de. . . . . fr. 204,018,440 »

Non compris : 1<sup>o</sup> les dépenses d'amélioration et de parachèvement prélevées sur les budgets annuels de l'exploitation ; ni 2<sup>o</sup> les subventions payées par des villes ou communes autres que celle de Bruxelles, pour l'établissement de certaines parties du railway ; ni 3<sup>o</sup> les sommes restant à la disposition du Gouvernement sur les crédits votés pour la construction du chemin de fer.

## II

### *Quels sont les résultats des recettes et des dépenses ?*

Le compte rendu de 1858 arrêta à la somme de . . . fr. 12,815,293 67 le découvert laissé par les opérations du railway national, depuis le 1<sup>er</sup> mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1858.

Il y a lieu d'ajouter à ce chiffre les dépenses des années 1857 et antérieures qui ont été rattachées au budget de l'exercice 1858, soit au moyen de crédits supplémentaires, soit au moyen de transferts opérés en vertu de l'art. 30 de la loi de comptabilité du 15 mai 1846.

Ces sommes s'élèvent, savoir :

Pour l'année 1852, à . . . . . fr.	500 »	
— — 1855, à . . . . .	3,560 44	
— — 1856, à . . . . .	12,045 68	
— — 1857, à . . . . .	287,172 66	
		fr. 303,278 78
Ensemble . . . . .		13,118,572 45

Mais les dépenses effectives de 1858 sont restées inférieures au montant des évaluations exprimées dans le compte rendu de cette année ; la différence est de . . . . . 39,770 52 somme qu'il y a lieu de retrancher du total ci-dessus inscrit ;

il reste . . . . . fr. 13,078,801 93 pour arriéré à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1859.

	D'autre part. . . . . fr.	13,078,801 93
Les dépenses de 1859 comportent :		
Pour frais d'exploitation ( <i>Évaluation</i> ). fr.	14,512,284 31	
— intérêts de bons du Trésor . . . . .	593,229 14	
— intérêts des emprunts et de la dette de Mons à Manage . . . . .	6,834,366 33	
— capitaux d'amortissement . . . . .	2,602,423 46	
— frais d'amortissement. . . . .	12,039 18	
— frais divers relatifs aux emprunts . . . . .	10,684 01	
	Ensemble. . . . . fr.	24,567,048 43
	Total . . . . . fr.	37,643,830 38

Les recettes de 1859 comprennent :

Pour produits de l'exploitation (part de l'État) . . . . . fr.	26,313,346 93	
Pour produits indirects . . . . .	133,801 70	
Valeur effective des capitaux amortis . . . . .	2,492,860 17	
	Ensemble . . . . . fr.	28,942,008 80

D'où il résulte que le découvert était descendu à . . . fr. 8,703,841 38  
à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1860.

Le bénéfice net de l'année 1859 ressort à la somme de fr. 4,374,960-35 : le chemin de fer a rapporté au Trésor public un revenu de. . . . . fr. 1,882,100 18  
en outre, il a amorti un capital de. . . . . fr. 2,492,860 17  
Comme ci-dessus . fr. 4,374,960 35

Le bénéfice de 1858 ne dépassait pas fr. 3,838,799-26, de sorte qu'il restait de fr. 536,161-09 au-dessous de celui de 1859. La différence se répartit ainsi :

Diminution de frais d'exploitation (1) . . . . . fr.	186,179 37
— — d'amortissement . . . . .	974 96
— — divers relatifs aux emprunts . . . . .	5,958 64
A reporter. . . . . fr.	193,112 97

(1) Il est dit à la page 33 que les dépenses approximatives renseignées pour 1858 dans le compte rendu de cette année ont dépassé de fr. 39,770-52 le chiffre des dépenses réelles constatées à la clôture du budget. Mais une somme de fr. 23,525-12 a été transférée de ce budget à celui de 1859, et de plus, il est à présumer qu'un crédit supplémentaire devra être pétitionné pour 1858. — On peut donc admettre les évaluations du dernier compte rendu comme répondant exactement aux dépenses consommées.

	Report. . . fr.	193,112 97
Augmentation dans les recettes de l'exploitation (1) . . .		718,427 »
— de valeur des capitaux amortis . . . . .		272,413 10
		<hr/>
	Ensemble. . . . fr.	1,183,953 07

Dont à déduire :

Augmentation dans les intérêts des bons du Trésor. . . . . fr.	64,209 07	
— dans les intérêts des emprunts.	295,495 66	
— dans les capitaux d'amortissement . . . . .	277,950 30	
Diminution dans les produits indirects. . . . .	10,156 95	647,791 98
		<hr/>
	Reste . . . . . fr.	556,161 09

Il est à remarquer que les dépenses relatives aux emprunts (intérêts, amortissements et frais), ne comportent encore rien du chef de l'emprunt voté par la loi du 8 septembre 1859, lequel n'était pas encore classé à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1860; on pourrait donc se demander d'où provient l'augmentation constatée dans le montant des intérêts afférents à la dette consolidée du railway; on le pourrait d'autant plus que, par le jeu de l'amortissement, cette dette tend à diminuer plutôt qu'à augmenter.

La différence provient uniquement de ce que, dans les comptes de 1858, les intérêts de la dette de Mons à Manage n'ont été calculés que pour une période de cinq mois, en attendant que le décompte des opérations faites par la compagnie concessionnaire en lieu et place du Gouvernement, du 1<sup>er</sup> janvier 1857 au 31 juillet 1858, fût réglé. — Dans les comptes établis ci-dessus, l'on a dû porter ces intérêts pour une année entière, soit fr. 660,535,95 au lieu de fr. 275,401-55. — Sans cette circonstance, les intérêts soldés en 1859 eussent été moins élevés que ceux de 1858, ainsi que cela devait naturellement être.

### 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 ?*

A la date du 31 décembre 1859, l'arriéré se trouvait réduit à la somme de fr. 9,799,599-09, comprenant, savoir :

1<sup>o</sup> Le déficit constaté au paragraphe précédent, lequel résulte de faits accom-

---

(1) Part de l'État seulement.

plis et définitivement consommés. . . . . fr.	8,703,841 58
2° Le montant des intérêts échus, mais non encore exigibles, sur les semestres au 1 <sup>er</sup> février et au 1 <sup>er</sup> mai 1860, des parties non amorties des emprunts de 1858, de 1855 et de 1857. . . fr.	1,095,757 51
Total. . . . .	9,799,599 09

Comparativement à la situation arrêtée au 31 décembre 1858, il y a une amélioration de fr. 4,133,710-98.

Si à cette somme de . . . . . fr.	4,133.710 98
l'on ajoute les dépenses payées dans le courant de l'année 1859, pour le compte d'années antérieures, ci . . . . .	263,508 26
et si du total obtenu ou . . . . . fr.	4,399,219 24
l'on retranche la différence existant entre le montant des intérêts échus mais non exigibles respectivement au 31 décembre 1858 et au 31 décembre 1859. ci . . . . . fr.	24,258 89
on obtient la somme mentionnée plus haut (p. 54), comme représentant le bénéfice net de 1859. . . . . fr.	4,374.960 53

#### IV

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

Au premier abord, on serait disposé à résoudre cette question en répondant ou que les dépenses du Trésor public sont représentées par les frais de premier établissement augmentés du découvert existant au 31 décembre 1859, ou que ces dépenses sont l'équivalent du susdit découvert.

Cependant on reconnaîtra aisément qu'aucune de ces deux solutions ne serait exacte ; il suffit pour s'en convaincre de bien considérer la position que la loi du 1<sup>er</sup> mai 1854 a faite au railway national : celui-ci est tenu de couvrir tous les frais généralement quelconques que sa création et son service occasionnent ; il doit même faire face aux dépenses de l'amortissement des capitaux engagés dans l'entreprise — En présence de cette obligation si formelle, le Trésor public ne devient plus qu'un intermédiaire officieux entre le chemin de fer et les créanciers ou débiteurs du railway.

L'opération de l'amortissement, par exemple, constitue une simple transformation de créances, une substitution de créanciers : le chemin de fer se libère envers les porteurs de titres dont tout le poids pèse sur lui ; il contracte, vis-à-vis du Trésor public, une dette équivalente au montant des sommes remises en échange de ces titres. — Mais si, abandonnant la fiction établie par la loi, on regarde le Trésor public et le chemin de fer comme étant en définitive une seule et même chose, on doit nécessairement admettre que le résultat final de l'amortissement ne pourrait être que de laisser le Trésor créancier du chemin de fer à concurrence du capital dépensé pour la construction ; dans cette situation, le Gouvernement aurait fait un placement et les sommes consacrées à l'établissement du railway seraient représentées par l'immeuble lui-même. (*Voir page 52 ci-dessus.*)

— En suivant l'ordre d'idées qui a présidé à la disposition impérative de l'art. 5 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1854, on arrivera, tôt ou tard, à cette conséquence que le chemin de fer se sera payé au moyen de ses produits.

D'après ce qui précède, on comprendra que le Trésor public ne peut se prétendre créancier du chemin de fer à raison des dépenses de construction, ni à raison de toutes dépenses quelconques prélevées sur les emprunts ou émissions de dette flottante afférents au railway national. Le solde du compte du chemin de fer vis-à-vis du Trésor se décompose ainsi qu'il suit :

1 <sup>o</sup> Découvert constaté au 31 décembre 1859 . . . . . fr.	8,703,841 58
2 <sup>o</sup> Valeur effective des <i>capitaux amortis</i> , laquelle valeur doit figurer comme recette dans les comptes des profits et pertes du chemin de fer, mais ne doit à aucun titre être portée en recette au compte du Trésor public. . . . .	43,401,962 80
Ensemble. . . . . fr.	<u>51,808,804 38</u>
dont à déduire les dépenses imputées sur les <i>emprunts</i> pour solder des frais d'exploitation, ainsi qu'il est dit ci-dessus (p. 28), ces dépenses n'ayant pas été fournies par le Trésor public mais par des tiers envers lesquels le chemin de fer est seul demeuré responsable, ci . . . . . fr.	
	<u>717,904 20</u>
Reste . . . . . fr.	<u>51,087,900 18</u>

Ainsi, à la date du 31 décembre 1859, le Trésor public avait à la charge du chemin de fer une créance de fr. 51,087,900-18, en y comprenant fr. 43,212,297-75 de dépenses d'amortissement et fr. 250,824-92 de frais relatifs aux rachats des titres ; si l'on faisait abstraction de cette double dépense, il resterait, en dernière analyse, une avance qui ne s'élèverait pas à plus de fr. 7,624,777-51.

Les diverses indications qui précèdent sont réunies et groupées dans les tableaux suivants :

TABLEAU n° 1.

Situation générale au 31 décembre 1859.

ACTIF.

PASSIF.

		DÉPENSES	DÉPENSES	TOTAL	RESTE A AMORTIR :			
		au 31 décembre 1858.	faites en 1859.	DES DÉPENSES au 31 décembre 1859.	Valeurs nominales.	Valeurs effectives, au taux de l'émission.		
CONSTRUCTION . . . . .	Route proprement dite.	129,676,488 24	224,876 92	129,901,365 16	Emprunt de 1838 (4 p. %)	15,120,033 15	13,792,389 62	148,808,903 77
	Stations et dépendances.	18,844,397 67	343,919 59	19,188,317 46	— de 1835 (3 p. %)	24,148 467 53	10,390,381 03	
	Frais généraux . . . . .	5,195,260 84	"	5,195,260 84	— de 1857 (4 ½ p. %)	1,367,715 20	1,304,654 11	
	Matériel des transports.	36,080,218 35	437,772 08	36,497,991 03	Dette de 1853 (4 ½ p. %)	104,459,013 20	100,438,512 23	
	Totaux . . . . .	189,776,365 30	1,006,569 19	190,782,934 49	Ensemble . . . . .	145,116,129 20	132,616,137 79	
LIGNE DE MONS A MANAGE . . . . .	Valeur équivalente au prix d'achat . . . . .			13,235,505 51	Bons du Trésor (4 p. %)	15,190,000 "	15,196,000 "	13,218,973 49
VALEURS DIVERSES . . . . .	Valeur en caisse chez le directeur de la Régie, et restant disponible sur ses crédits . . . . .			12,606 94	Ressources ordinaires . . . . .	718,466 74	718,466 74	
	Reste disponible sur les crédits législatifs . . . . .			129,958 65	Ville de Bruxelles . . . . .	278,299 24	278,299 24	
	— versements faits ou à faire par la ville de Bruxelles . . . . .			250,930 07	Totaux . . . . .	101,308,895 18	148,808,903 77	
BALANCE . . . . .	Intérêts échus, mais non exigibles. (Voir ci-contre, au passif.) . . . . .		1,095,757 51	9,799,599 09	LIGNE DE MONS A MANAGE. Reste à amortir. (Sauf décompte pour la période du 1 <sup>er</sup> janvier 1857 au 31 juillet 1858.) . . . . .			13,218,973 49
	Excédant des dépenses annuelles. (Voir tableau n° 3.) . . . . .		8,703,841 58	214,211,534 95	PORTEURS D'INSCR. S. 1 OS DES EMPRUNT { Intérêts échus au 31 décembre 1859, mais non exigibles, sur les semestres au 1 <sup>er</sup> février et au 1 <sup>er</sup> mai 1860, des parties non amorties des emprunts de 1838 et de 1857 et de la dette de 1853. . . . .			1,095,757 51
					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 <sup>er</sup> mai 1834 ( Voir tableau n° 2). . . . .			51,067,900 18
								214,211,534 95

[ N° 135. ]

( 38 )

TABLEAU N° 2.

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

DOIT.		AVOIR.	
Recettes de l'exploitation en 1889 (part de l'Etat).....	26,515,546 95	Solde au 31 décembre 1888.....	52,706,492 10
Produits indirects recouvrés en 1889.....	155,801 70	Payé en 1889 :	
Solde au 31 décembre 1889.....	51,087,900 18	Dépenses arriérées de 1882.....	500 »
		— 1883.....	5,560 44
		— 1886.....	12,045 68
		— 1887.....	287,172 66
		Ensemble.....	35,009,770 88
		A retrancher des dépenses rensei- gnées pour 1888.....	59,770 52
		Reste.....	52,970,000 56
		Dépenses d'exploitation de 1888 (Evaluation).....	14,512,284 51
		Intérêts de bons du Trésor.....	595,229 14
		Intérêts des emprunts et de la dette de Mons à Manage.....	6,834,566 55
		Capitaux d'amortissement des em- prunts et de la dette de Mons à Manage.....	2,602,425 46
		Frais d'amortissement.....	12,059 18
		Frais divers relatifs aux emprunts.	10,684 01
	77,557,048 81		77,557,048 81

TABLEAU N° 3.

*Compte des recettes et des dépenses de 1889.*

DOIT.		AVOIR.	
Solde au 31 décembre 1888.....	12,815,295 67	Recettes de l'exploitation (part de l'Etat).....	26,515,546 95
Payé en 1889 :		Produits indirects.....	155,801 70
Dépenses arriérées de 1882.....	500 »	Valeur effective des capitaux amori- sés, calculée d'après le produit réel de l'émission, y compris la part amortie en 1889, de la dette de Mons à Manage.....	2,492,860 17
— 1883.....	3,560 44	Solde au 31 décembre 1889.....	8,705,841 58
— 1886.....	12,045 68		
— 1887.....	287,172 66		
Ensemble.....	45,118,572 45		
A retrancher des dépenses rensei- gnées pour 1888.....	59,770 52		
Reste.....	15,078,801 95		
Dépenses d'exploitation de 1889. (Evaluation).....	14,512,284 51		
Intérêts de bons du Trésor.....	595,229 14		
Intérêts des emprunts et de la dette de Mons à Manage.....	6,834,566 55		
Capitaux d'amortissement.....	2,602,425 46		
Frais d'amortissement.....	12,059 18		
Frais divers relatifs aux emprunts.	10,684 01		
	57,645,850 58		57,645,850 58

La part de l'État dans les recettes de l'exploitation du Gouvernement Belge pendant l'année 1859, a été de . . . . . fr.	26,313,346 95
non compris les produits indirects qui, de leur côté, représentent une somme de . . . . .	135,801 70
Total. . . . .	<u>26,449,148 65</u>
Les dépenses d'exploitation ont absorbé une somme de fr.	14,512,284 31
La recette <i>nette</i> est donc de . . . . . fr.	<u><u>11,936,864 32</u></u>

Voici quel a été l'emploi de cette recette :

62.24 p. % au paiement des intérêts. . . . . fr.	7,429,595 49
21.81 p. % à l'amortissement. . . . .	2,602,425 46
0.10 p. % aux frais d'amortissement. . . . .	12,059 18
0.09 p. % aux frais divers des emprunts . . . . .	10,684 01
15.76 p. % à l'extinction de la créance du Trésor. . . . .	1,882,100 18
Comme ci-dessus. . . . . fr.	<u>11,936,864 32</u>

Le capital *moyen utilisé* pendant l'année 1859 a été de fr. 203,515,155-40, savoir :

a. Capital employé au 1 <sup>er</sup> janvier. . . . . fr.	189,776,365 30
b. Valeur de la section de Mons à Manage. . . . .	13,255,505 51
c. Moitié des capitaux dépensés en 1859. . . . .	505,284 59
Comme ci-dessus. . . . . fr.	<u>203,515,155 40</u>

Le capital *engagé* dans la construction, en y comprenant la somme non encore dépensée, était, au 31 décembre 1859, de fr. 204,411,935-86.

Enfin, la *dette* du railway, au 1<sup>er</sup> janvier 1860, s'élevait à fr. 214,211,534-95.

La recette *nette* de 1858 équivaut respectivement à 5.864 p. %, 5.831 p. % et 5.572 p. % de ces trois capitaux, et ces tantièmes proportionnels se répartissent comme suit :

Intérêts . . . . .	3.650	3.629	3.468
Amortissement . . . . .	1 279	1.272	1.215
Frais d'amortissement . . . . .	0.006	0.006	0.006
Frais divers . . . . .	0.005	0.005	0.005
Versement fait au Trésor. . . . .	0.924	0.919	0.878
	<u>5.864</u>	<u>5.831</u>	<u>5.572</u>

Le chemin de fer a donc produit, en 1859, une recette *nette* de 5.864 p. % du capital utilisé ; il avait donné 5.70 p. % en 1858. — De semblables résultats se passent de commentaire ; ils sont d'autant plus satisfaisants qu'ils s'appliquent à une année dont les premiers mois ont été marqués par des événements qui ont évidemment paralysé, dans certaine mesure, le développement des transactions, le progrès des échanges et le mouvement des transports.

## CHAPITRE III.

### EXPLOITATION.

#### I

#### Longueur exploitée en 1859. — Personnel. — Stations.

Au 31 décembre 1858, le Gouvernement belge exploitait un réseau de chemin de fer dont l'étendue totale mesurait un développement de 745,538 mètres; — il résulte des indications données ci-dessus (pp. 18 et 19) que cette étendue n'a pas varié pendant l'année 1859.

Réparti entre les quatre grandes lignes qui constituent l'ensemble des chemins de fer de l'État, le développement prémentionné de 745 kilomètres 538 mètres, s'étend :

<i>Au Nord</i> , sur un parcours de . . . . .	53 kilomètres	477 mètres.
<i>A l'Est</i> , — . . . . .	134 —	864 —
<i>A l'Ouest</i> , — . . . . .	361 —	018 —
<i>Au Midi</i> , — . . . . .	195 —	979 —
Ensemble. . . . .	745 —	538 —

Au 31 décembre 1859, l'exploitation employait 8,521 personnes salariées par le Trésor public, savoir :

967 fonctionnaires ou employés, et 7,554 agents payés à la journée.

Comparativement à la situation arrêtée au 31 décembre 1858, il y a, en plus : 5 fonctionnaires ou employés et 158 agents payés à la journée; ensemble 163 personnes.

Le nombre total de 8,521 agents appartenait :

Au service des <i>Voies et Travaux</i> , à concurrence de . . . . .	3,220
— de la <i>Traction</i> , — . . . . .	2,692
— des <i>Transports</i> , — . . . . .	2,498
Aux <i>Services en général</i> et à la <i>Régie</i> , — . . . . .	111
Total égal. . . . .	8,521

Il existait, au 1<sup>er</sup> janvier 1860, 149 stations ou haltes :

Nord . . . . .	11	ou 0.20	par kilomètre.
Est . . . . .	27	— 0.21	—
Ouest. . . . .	61	— 0.16	—
Midi . . . . .	50	— 0.25	—
		<u>          </u>	
Réseau. . . . .	149	— 0.19	—

Il existe une station ou halte de plus qu'au commencement de 1859. — Les moyennes renseignées sont les mêmes que celles calculées pour 1858.

## II

### Recettes et dépenses de 1859.

Les recettes générales de l'exploitation se sont élevées pendant l'année 1859 :

Pour la part de l'État, à . . . . .	fr.	26,313,546	93
— de la société de Dendre-et-Waes, à . . . . .		1,183,673	41
— — de Tournai à Jurbise, à . . . . .		585,979	36
		<u>          </u>	
Ensemble . . . . .	fr.	28,080,999	70

Les dépenses prélevées sur le budget représentent une somme de . . . . . fr. 14,512,284 31  
dont il y a lieu de déduire . . . . . 424,057 »

employés à des travaux d'amélioration et de parachèvement.

Reste . . . . . fr. 14,088,227 51

de sorte que la recette *nette* s'élève à . . . . . fr. 13,992,772 39

D'après ces résultats, la dépense d'exploitation équivaut à 50.17 p. % de la recette brute. La proportion montait à 52.38 p. % en 1858.

Par kilomètre de voie exploité, la recette *brute* a été de fr. 37,675-52 ; la *dépense*, de fr. 18,901-79, et la recette *nette*, de fr. 18,773-73 (1).

Comparativement aux résultats de 1858, il y a eu : augmentation de fr. 114-89

(1) Ces trois chiffres s'élevaient respectivement à fr. 57,675-52, à fr. 19,470-75 et à fr. 18,204-79, si l'on ne faisait point la déduction de la dépense des travaux de parachèvement et d'amélioration ; et dans ce cas, la proportion de la dépense d'exploitation relativement à la recette brute monterait à 51.68 p. %. Dans le présent rapport, l'on a calculé la recette *nette* en opérant la déduction de la susdite dépense de travaux de parachèvement et d'amélioration ; c'est ainsi, d'ailleurs, qu'il a été procédé dans les précédents comptes rendus.

pour ce qui concerne la recette *brute*, diminution de fr. 775-63 dans la dépense, et, par conséquent, amélioration de fr. 888-52 dans la recette *nette*, pour chaque kilomètre exploité. On a donc obtenu le double avantage d'augmenter la recette et de diminuer la dépense.

Le tableau ci-annexé sous le n° V contient le détail et la justification de la somme renseignée plus haut comme ayant été prélevée sur les allocations du budget pour couvrir des frais d'amélioration et de parachèvement.

Il y figure, d'une part, . . . . .	fr. 256,690
pour travaux effectués dans les bâtiments des stations et dans leurs dépendances, et d'autre part, . . . . .	fr. 25,815

pour réfection et amélioration de la route proprement dite.

Enfin, la différence résultant de la substitution de rails de 34 kilogrammes par mètre courant, aux rails de plus faible calibre, remplacés dans les voies pendant l'année 1859, est évaluée à . . . . .	fr. 141,552
--	-------------

(384,700 kilogrammes à raison de 160 francs la tonne.)

Cela fait la somme de . . . . .	fr. 424,057
---------------------------------	-------------

inscrite en déduction des dépenses réelles de l'exploitation.

Si l'on pouvait relever toutes les dépenses de la même nature qui ont été imputées sur les budgets annuels, depuis 1837 jusqu'à ce jour, il est évident que l'on obtiendrait un total dépassant le chiffre du découvert de fr. 8,705,841-58 mentionné dans la situation financière telle qu'elle est dressée dans le chapitre précédent. On reconnaîtrait ainsi que ce découvert n'existe que parce que les comptes de l'exploitation ont été grevés de charges incombant au capital de premier établissement.

Le mouvement des transports et de la recette de 1859 est établi dans le relevé suivant, qui indique le rapport 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.

NATURE DES TRANSPORTS.		EXPLOI			
		PART DE L'ÉTAT.			
		Mouvement général (*).	Recette.		
1		2	3		
Voyageurs.	Trains express.....	1 <sup>re</sup> classe.....	232,396	1,537,849 03	
		2 <sup>e</sup> id. ....	44,904	316,287 53	
	Trains ordinaires.....	1 <sup>re</sup> classe.....	595,074	1,540,248 79	
		2 <sup>e</sup> id. ....	1,091,813	1,917,834 37	
		3 <sup>e</sup> id. ....	5,212,406	4,717,044 86	
		Transports militaires.....	94,491	156,727 47	
		Id. extraordinaires.....	29,930	62,242 81	
	Id. d'enfants.....	41,544	54,783 34		
TOTAUX du tarif des voyageurs.....		7,140,640	10,065,040 04		
Bagages.....	} au <i>minimum</i> .....		106,831	38,761 63	
		} au poids taxé (quintaux).....		108,537	476,447 92
TOTAUX du tarif des bagages.....				585,209 55	
Petites marchandises. (Tarifs nos 1 et 2.)	Grande vitesse..... (Petits paquets.)	Colis soumis à la taxe uniforme (quintaux) (*).....	2,358	63,635 29	
		Colis taxés au <i>minimum</i> (quintaux) (*).....	Id. au poids (quintaux).....	4,481	58,887 29
				13,767	145,687 94
	Service accéléré..... (Articles de messagerie.)	Expéditions taxées au <i>minimum</i> (quintaux) (*).....	56,803	80,725 42	
		Id. taxées au poids (quintaux).....	810,889	1,196,044 93	
TOTAUX des tarifs nos 1 et 2. (Petites marchandises).....		868,430	1,522,978 89		
Grosses marchandises. (Tarif n° 3.)	Petite vitesse..... (Articles de roulage.)	1 <sup>re</sup> classe (tonneaux).....	408,271	5,096,029 62	
		2 <sup>e</sup> id. ( id. ).....	571,226	2,816,192 02	
		3 <sup>e</sup> id. ( id. ).....	2,534,595	6,235,240 54	
		3 <sup>e</sup> id. par abonnement (tonneaux).....	635	1,150 50	
	Frais accessoires.....	Chargement, déchargement, camionnage et bulletins.	o	1,051,192 97	
TOTAUX du tarif n° 3. (Grosses marchandises).....		3,514,743	15,197,785 43		
Tarif des finances (par groups de 1,000 francs).....		545,293	162,975 33		
Tarif des équipages (par voiture).....		548	19,000 43		
Chevaux et bestiaux.	Grande vitesse (par expédition).....	1 <sup>re</sup> catégorie (par expédition).....	2,947	80,995 15	
		2 <sup>e</sup> id. ( id. ).....	2,931	25,324 39	
	Petite vitesse.....	2 <sup>e</sup> id. ( id. ).....	2,797	55,242 15	
		3 <sup>e</sup> id. ( id. ).....	10,259	187,456 83	
TOTAUX du tarif des chevaux et bestiaux.....		18,934	523,196 72		
Produits extraordinaires.....		o	487,162 30		
TOTAUX GÉNÉRAUX DES RECETTES.....		o	26,513,546 95		
À ajouter, pour transports gratuits ou à prix réduits. (Pour mémoire.).....		o	1,398,899 02		
TOTAUX.....		o	27,912,245 95		

TATION PAR L'ÉTAT.				TOTALS GÉNÉRAUX des RECETTES.	PROPORTION pour cent RELATIVEMENT à la recette		Observations.
PART DE LA SOCIÉTÉ DE DENDRE-ET-WAES.		PART DE LA SOCIÉTÉ DE TOURNAI A JURBISE.			(Colonnes 3, 5 et 7.)	de chaquetarif.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	8			9
4	5	6	7				
1,759	4,881 45	1,255	2,959 20	1,543,659 70	14.41	5.50	(1) 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 mouvement général des lignes exploitées par l'État, y compris le chemin de fer de Dendre-et-Waes et celui de Tournai à Jurbise.
"	"	559	945 23	317,250 60	2.96	1.13	
25,803	57,691 21	21,185	27,958 40	1,405,898 40	15.11	5.01	
87,945	78,917 78	60,556	43,375 03	2,042,547 20	19.03	7.27	
480,447	509,161 68	550,649	152,710 01	5,458,916 53	48.12	18.57	
13,208	10,756 15	2,200	859 11	148,502 71	1.59	0.55	
2,554	1,485 67	4,682	1,033 43	64,781 93	0.60	0.25	
5,948	2,580 98	1,162	858 93	58,005 27	0.56	0.14	
615,442	443,222 90	421,986	212,879 42	10,721,142 56	100.00	58.18	
7,157	2,583 03	3,996	1,604 45	62,841 09	11.45	0.22	
5,550	4,883 74	5,578	3,852 56	486,866 22	88.57	1.74	
	6,970 77		7,526 99	549,707 51	100.00	1.96	
257	4,777 95	190	1,405 02	69,814 24	4.28	0.25	
447	2,595 02	268	485 50	41,765 61	2.56	0.15	
1,898	4,251 67	1,948	1,823 88	149,743 49	9.17	0.53	
5,973	5,951 87	1,406	933 83	87,655 12	5.37	0.51	
70,662	64,770 59	71,003	22,722 69	1,285,558 25	78.62	4.57	
77,219	82,123 08	74,817	27,588 72	1,652,492 69	100.00	5.81	
54,998	144,761 41	42,815	71,406 15	5,312,197 13	25.44	11.79	
50,727	104,559 57	51,732	66,922 81	2,987,454 40	21.15	10.64	
96,966	518,185 10	200,180	180,726 76	6,782,130 20	47.80	24.03	
"	"	"	"	1,150 30			
"	54,278 "	"	10,501 03	1,073,772 02	7.61	5.83	
162,691	601,562 08	294,723	529,536 77	14,128,704 50	100.00	50.31	
10,310	1,961 54	10,047	633 92	165,588 81	100.00	0.60	
2	62 17	27	271 90	19,354 50	100.00	0.07	
248	4,665 07	283	2,260 87	87,917 07	23.60	0.51	
199	785 50	215	441 24	24,751 55	7.21	0.09	
335	2,597 79	141	418 57	56,258 51	10.53	0.15	
1,026	4,783 43	591	2,519 10	194,541 40	56.64	0.69	
1,826	12,851 81	1,230	3,459 78	543,468 51	100.00	1.22	
"	52,957 26	"	461 86	520,561 42	100.00	1.83	
"	1,183,673 41	"	383,979 56	28,080,999 70	"	100.00	
"	"	"	"	1,598,899 02	"	"	
"	1,183,673 41	"	383,979 56	20,679,898 72	"	"	

Dans les calculs faits à la p. 42 pour fixer la proportion des dépenses relativement aux recettes brutes, il n'a été tenu aucun compte des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, lesquels n'ont rapporté que fr. 500,235-87, au lieu de fr. 1,899,152-89, de telle sorte que les remises consenties représentent une diminution de recette de fr. 1,598,899-02.

Le détail de ces remises est fourni dans le tableau ci-annexé sous le n° VI ; les administrations publiques (justice, postes, armée, etc.) ont participé à ces réductions de taxe à concurrence de fr. 1,529,584-08 ; le surplus, ou fr. 69,514-94, s'applique à des sociétés de toute espèce, à des transports d'indigents, d'émigrants, de jardiniers fréquentant des cours publics d'horticulture, de maréchaux ferrants se rendant aux leçons de l'école vétérinaire, etc.

L'élévation de la première des deux sommes qui viennent d'être indiquées (fr. 1,529,584-08), suffit pour faire admettre que les transports favorisés n'auraient pu jouir des avantages qui leur ont été accordés, si l'exploitation ne s'était point trouvée aux mains du Gouvernement. — Les remises dont il s'agit constituent donc d'importantes recettes indirectes pour les services publics qui ont effectué les expéditions pour lesquelles les bases des tarifs ont été tempérées dans de si considérables proportions.

Les tableaux concernant la *situation financière* du chemin de fer comprennent, entre autres, une somme de fr. 155,801-70 du chef des produits indirects dérivant des dépendances du railway, recouvrés par l'administration de l'enregistrement et des domaines pendant l'année 1859 ; cette somme se répartit de la manière suivante :

Droits de magasin au hangar d'Anvers. . . . .	fr.	29,222	11
Location de terrains réservés . . . . .		10,517	24
— de cafés-restaurants . . . . .		29,435	58
— d'herbages . . . . .		9,425	30
— de vidanges. . . . .		1,961	»
Argent non réclamé . . . . .		673	46
Ventes de terrains. . . . .		39,003	13
— de mobilier et matériel . . . . .		2,895	70
— d'objets non réclamés . . . . .		3,779	40
— d'arbres, plantations et herbages . . . . .		8,849	11
Location de bâtiments. . . . .		241	67
		<hr/>	
Comme ci-dessus. . . . .	fr.	155,801	70

Voilà pour ce qui concerne les recettes.

On sait que le compte d'un exercice n'est clos, dans le système de comptabilité existant en Belgique pour les dépenses publiques, que le 31 octobre de l'année qui suit celle à laquelle les opérations appartiennent en réalité. — Il n'est donc pas possible de déterminer aujourd'hui, avec une précision extrêmement rigoureuse, quel sera le montant des frais d'exploitation de l'année 1859 ; il y a des marchés qui sont encore en cours d'exécution, il y a des fournitures qui ne sont point soldées, il y a des faits de dépenses qui ne sont pas encore suffisamment constatés ou appréciés, etc. — Tout ce que l'on peut exiger actuellement, c'est une évaluation approximative des dépenses propres à l'exercice précité, que ces

dépenses soient déjà liquidées ou qu'elles doivent ne l'être que plus tard. — Il a été procédé de la même façon en ce qui concerne les dépenses de 1858, et l'on a vu que les faits ne se sont presque pas écartés des prévisions enregistrées dans le compte rendu.

En appliquant la même marche aux dépenses de 1859, on obtient le tableau que voici :

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE		RAPPORT à la DÉPENSE totale.
	PAR ARTICLE du budget.	PAR SERVICE.	
<b>VOIES ET TRAVAUX.</b>			Pour cent.
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	217,999 81		
Salaires des agents payés à la journée.....	1,074,551 86		
Billets, rails, et accessoires, matériel fixe.....	1,446,850 86		
Travaux et fournitures diverses.....	668,152 86		
		4,007,554 79	27.61
<b>TRACTION ET ARSENAL.</b>			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	194,960 16		
Salaires des agents payés à la journée.....	2,139,150 05		
Primes d'économie et de régularité.....	70,000 »		
Combustibles et consommations pour la traction des convois.	1,570,518 50		
Entretien, réparation et renouvellement du matériel.....	2,792,185 40		
Redevances aux compagnies pour emploi du matériel....	54,595 59		
		6,821,185 50	47.00
<b>TRANSPORTS.</b>			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	1,009,668 99		
Salaires des agents payés à la journée.....	1,577,467 96		
Frais d'exploitation.....	449,961 53		
Camionnage.....	577,480 55		
Pertes et avaries.....	50,744 20		
		5,265,525 05	22.51
<b>SERVICES EN GÉNÉRAL (1).</b>			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	48,849 61		
Salaires des agents payés à la journée.....	55,750 »		
Matériel et fournitures de bureau.....	225,500 »		
Subside à la caisse de retraite des ouvriers.....	20,000 »		
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	28,594 24		
		376,695 85	2.59
<b>RÉGIE.</b>			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	58,599 08		
Frais de bureau et de loyer.....	5,148 04		
		41,747 12	0.29
Total.....		14,512,284 51	100.00

(1) Non compris le personnel de l'administration centrale. (Voir Compte rendu de 1858, p. 58.)

Il est à remarquer que les sommes reprises dans cette section (Services en général) s'appliquent également, en partie, aux services des postes et des télégraphes.

Le chapitre du présent rapport qui traite spécialement de la *statistique* contient la comparaison des recettes et des dépenses de 1859 avec les recettes et les dépenses de 1858. — De même, les tableaux ci-annexés sous les n<sup>os</sup> VII à XIV donnent la répartition, par mois de l'année et par station, du mouvement et de la recette des transports en général.

Pour ce qui touche spécialement à la recette, il importe de ne pas perdre de vue que les sommes inscrites dans les susdits tableaux comme représentant le produit de chacune des quatre lignes ne répondent pas exactement au mouvement de cette ligne ; les sommes indiquées pour chaque station prise séparément ne sont pas non plus propres à donner la mesure exacte de l'importance de cette station : d'un côté comme de l'autre, il ne s'agit que des transports *au départ* et des recettes *perçues*, abstraction faite des transports à l'arrivée et des recettes y afférentes.

Telle localité qui *envoie* peu, *reçoit* peut-être beaucoup ; son importance doit être appréciée au double point de vue de l'arrivée et du départ, sinon l'on s'exposerait à ne pas attribuer à chaque station ou à chaque ligne le rang de classement qu'elle occupe en réalité dans l'exploitation.



## CHAPITRE IV.

### STATISTIQUE.

#### I

##### **Machines fixes et locomotives.**

Ainsi qu'il a été dit dans le compte rendu de l'année 1858, l'exploitation des chemins de fer de l'État Belge possédait, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1859, 40 machines fixes ayant ensemble une force de 559 chevaux, non compris deux générateurs servant au chauffage des bureaux des stations de Gand et de Bruxelles (Nord).

Dans le courant de l'année 1859, il a été supprimé cinq machines à pomper, établies dans les stations de Bruxelles (Nord), Landen, Lokeren, Bruxelles (Midi) et Manage.

Au 31 décembre 1859, il n'existait donc plus que 35 machines ayant ensemble une force de 547.50 chevaux-vapeur.

Si l'on fait abstraction de la machine fixe de Haut-Pré, servant à remorquer les convois sur les plans inclinés (320 chevaux), ainsi que de six machines adaptées aux outils de l'arsenal de Malines (132 chevaux), il reste 28 machines ordinaires ayant ensemble une force de 95.50 chevaux.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1859, il existait 243 locomotives; depuis cette date jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1860, il a été mis en service 13 locomotives nouvelles dont 11 de 406 et 2 de 381 millimètres de diamètre aux cylindres; par contre, 5 locomotives de 330 et 2 locomotives de 318 millimètres de diamètre aux cylindres, ont été démolies pour cause de vétusté. L'augmentation effective est donc de 6 locomotives, sans compter qu'un remorqueur de 318 millimètres a été transformé en une machine de 356 millimètres.

D'après ce qui précède, l'administration possédait 249 locomotives, au 31 décembre 1859, soit 0.534 par kilomètre exploité ou une locomotive pour trois kilomètres. Toutefois, il est à noter que ce nombre ne se trouve pas, d'une manière permanente, à la disposition du service: il convient d'en défalquer 18 à 20 p. % du chef des machines qui sont en réparation; à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1860, il n'y avait que 204 locomotives qui fussent réellement employées aux besoins de la traction.

Par contre, il restait à fournir sur les marchés conclus, ou il restait à monter dans l'arsenal de Malines, 15 machines nouvelles, dont 14 de 450 millimètres et 1 de 406 millimètres.

Les 249 machines existantes avaient ensemble une force de 26,582 chevaux-vapeur, ce qui donne une moyenne de 106.75 chevaux par locomotive; à la fin de chacune des années 1857 et 1858, cette moyenne ne dépassait pas respectivement 86.70 et 98 chevaux. D'un autre côté, la force *globale* de toutes les machines réunies était évaluée à 23,818 chevaux à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1859; on la trouve à 26,582 chevaux à la fin de l'année: l'augmentation absolue est donc de 2,764 chevaux sur l'ensemble, de même qu'elle est de 8.75 chevaux pour la force moyenne de chaque locomotive prise isolément.

Au 31 décembre 1858, il existait 250 tenders et l'arsenal de Malines en montait encore trois. — En 1859, ces trois derniers ont été livrés au service; mais neuf anciens tenders ont dû être démolis; il n'en reste donc actuellement que 244. — Sur ces 244, il n'y en avait que 18 (7.38 p. %) qui fussent en réparation, tandis que sur les 250 existants au 1<sup>er</sup> janvier 1859, on en comptait 49 (24.38 p. %) sur les chantiers de Malines; de sorte que sous le rapport du nombre de tenders immédiatement utiles, la situation actuelle est beaucoup plus favorable que la situation constatée au commencement de 1859.

De plus, 9 tenders neufs étaient en construction ou en montage, à la date du 1<sup>er</sup> janvier dernier.

Ces divers renseignements sont complétés par ceux que contient le tableau annexé au présent exposé sous le n° XV, tableau dans lequel on trouvera le relevé du nombre des machines et des tenders existant au commencement de chacun des mois de l'année 1859, ainsi que la répartition des locomotives au point de vue de la dimension de leurs cylindres.

En 1858, les locomotives avaient effectué un parcours de 5,532,228 kilomètres; en 1859, elles n'ont fourni qu'un trajet de 5,322,145 kilomètres; ce qui accuse une diminution de parcours de 10,083 kilomètres ou environ 0.19 p. %, — laquelle diminution doit être interprétée tout à l'avantage du service de l'exploitation, attendu que le mouvement des voitures s'est accru dans des proportions très-sensibles, de telle sorte que chaque locomotive a traîné, en 1859, une charge beaucoup plus considérable que la charge remorquée en 1858, ainsi qu'il sera démontré dans les paragraphes suivants.

Ce résultat est d'autant plus remarquable que le réseau exploité en 1859 avait plus d'étendue que celui sur lequel l'exploitation de 1858 s'est exercée; d'où l'on peut tirer cette triple conséquence que les *voitures* ont fait un trajet plus considérable, que la longueur des lignes desserviés s'est augmentée, et que ces circonstances n'ont cependant pas empêché l'administration d'arriver à une réduction sur le parcours des locomotives.

Le mouvement des machines a eu lieu de la manière suivante :

ESPÈCES DE TRAINS REMORQUÉS.		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.	PROPORTION p. %.
Trains de voyageurs.	Express . . . .	108,040	186,910	89,790	143,960	528,709	9.93
	Ordinaires..	204,372	339,026	870,815	692,526	2,106,939	39.59
	Spéciaux...	4,592	8,073	10,800	5,454	28,921	0.55
Trains demarchandises.	Ordinaires..	227,109	546,767	851,775	(1) 920,231	2,545,882	47.84
	Spéciaux....	2,328	10,648	32,817	(2) 63,701	111,694	2.09
Totaux .....		546,841	1,091,426	1,835,997	1,827,881	5,322,143	100.00
Proportion p. % .		10.27	20.51	34.87	34.35	100.00	

On a déjà dit que, relativement au mouvement de 1858, celui de 1859 présente une diminution de 10,083 locomotives-kilomètres.

Sous le rapport des espèces de trains, il y a eu :

Sur les trains de voyageurs	(express), diminution de . . .	Loc.-kilom.	7,226
—	(spéciaux), — . . .		734
— de marchandises	(ordinaires), — . . .		7,239
—	(spéciaux), — . . .		54,313
Ensemble . . . .			49,532
Sur les trains des voyageurs (ordinaires), augmentation de . . .			39,449
Diminution finale . . . .			10,083

A un autre point de vue, la différence constatée se décompose ainsi :

Sur la ligne du Nord, diminution de . . . . .	Loc.-kilom.	17,891
— de l'Est, — . . . . .		65,371
— de l'Ouest, — . . . . .		22,517
Ensemble. . . . .		105,579
— du Midi, augmentation de . . . . .		95,496
Comme ci-dessus. . . . .		10,083

Les lignes ont été parcourues, savoir :

Celle du Nord . . . . .	10,226 fois dans toute son étendue.
Celle de l'Est . . . . .	8,093 —

(1) Y compris le mouvement de l'embranchement des boulevards à Bruxelles (18,999 kilom.)

(2) — — — — — (19,857 — )

Celle de l'Ouest . . . . .	3,141	fois dans toute son étendue.
Celle du Midi . . . . .	9,327	—
Et le réseau entier . . . . .	7,141	—

Relativement aux parcours de 1858, il y a eu diminution :

Pour la ligne du Nord, de. . . . .	334	fois son développement.
— de l'Est, de. . . . .	484	—
— de l'Ouest, de. . . . .	62	—
— du Midi, de. . . . .	467	—
Et pour le réseau entier, de. . . . .	201	—

Pour comprendre que cette diminution se soit produite sur la ligne du Midi, malgré l'augmentation constatée dans la longueur totale des parcours faits sur cette même ligne par les locomotives, il suffit de se rappeler que la section de Mons à Manage n'a été exploitée par l'État que pendant les cinq derniers mois de 1858, tandis qu'elle l'a été pendant toute l'année 1859.

En 1858, la ligne du Midi n'avait pris que 32.49 p. % du mouvement général ; en 1859, cette proportion s'est élevée à 34.35 p. %, soit une augmentation de 1.86 p. %. Pour les trois autres lignes, on remarque, au contraire, une diminution : la part du Nord est tombée de 10.59 à 10.27 p. % ; celle de l'Est, de 21.70 à 20.51 p. % et celle de l'Ouest, de 35.22 à 34.87 p. %.

D'un autre côté, on remarque que, comparativement au mouvement général, les locomotives trainant des convois ordinaires de voyageurs, qui avaient absorbé seulement 38.78 p. % du parcours total de 1858, ont pris 39.59 p. % du parcours total de 1859 : augmentation de 0.81 p. %. — Par contre, il y a eu diminution de 0.12 p. % en ce qui concerne les locomotives des trains express, de 0.04 p. % en ce qui touche les machines des convois ordinaires de marchandises, et de 0.65 p. % quant aux remorqueurs des trains spéciaux de marchandises. — La proportion est restée la même (0.55 p. %) pour les trains spéciaux de voyageurs.

La recette brute et la dépense d'exploitation s'étant élevées respectivement à fr. 28,080,999-70 et à fr. 14,088,227-51, il s'ensuit que chaque locomotive, transportée à la distance d'un kilomètre, a produit une recette brute moyenne de 5 fr. 27626 ; que cette même locomotive a coûté fr. 2.64709 et, par conséquent, que la recette *nette*, rapportée à la machine-kilomètre, est, en moyenne, de 2 fr. 62917. — Ce dernier chiffre, comparé au chiffre correspondant de 1858, donne un excédant de fr. 0.19314, savoir :

Augmentation de recette brute . . . . .	fr. 0.16059
Diminution de dépense . . . . .	0.03255
Amélioration ou augmentation de recette nette. . . . .	<u>0.19314</u>

## II

**Matériel des transports (voitures).**

Sous la date du 10 janvier 1860, divers exploitants de charbonnages du bassin de Mons se sont adressés à la Chambre des Représentants pour demander que le matériel du chemin de fer de l'État soit augmenté, surtout en ce qui concerne les wagons destinés au transport des matières pondéreuses.

Cette demande a donné au Gouvernement l'occasion de déclarer qu'il reconnaît que le matériel est, en effet, insuffisant dans certains moments d'affluence extraordinaire, notamment pendant la fermeture des voies navigables et des barrières; que l'insuffisance devient plus grande tous les ans, à cause de la progression constante des transports; qu'il examinera sérieusement s'il est possible, eu égard aux ressources financières du Trésor public, de proposer l'allocation d'un crédit spécial qui permette de faire face aux besoins reconnus, et que, dans l'affirmative, il s'empressera de solliciter de la législature les fonds nécessaires à cet effet.

On ne peut que reproduire ici cette déclaration et renouveler l'assurance que l'objet important dont il s'agit sera d'autant moins perdu de vue, que les intérêts du Trésor et du service régulier de l'exploitation se trouvent ici en parfait accord avec les intérêts particuliers qui ont fait entendre leurs doléances à la Chambre des Représentants.

En attendant qu'une résolution définitive soit prise à ce sujet, voici quelle est la composition actuelle du matériel affecté aux transports sur les lignes de chemins de fer desservies par le Gouvernement belge. Au 31 décembre 1859, il existait 7,863 voitures de toutes sortes :

Pour le service des voyageurs, bagages et articles de messagerie . . .	4,215	
Pour les services divers (bureaux ambulants, voitures cellulaires, wagons de secours, wagons à freins pour les plans inclinés, wagons pour le transport du coke de l'administration, wagons pour l'entretien de la route ou le service des ateliers) . . . . .	511	
Pour le service des marchandises . . . . .	6,137	
		7,863
Ensemble. . . . .		7,863

Si l'on y ajoutait le matériel en voie de construction, savoir :

Diligence pour voyageurs . . . . .	1	
Wagons pour le transport des marchandises . . . . .	37	38
		38
on arriverait à un total de . . . . .		7,901

A la date du 31 décembre 1858, il existait 7,514 voitures, y compris celles

qui étaient encore en construction. — L'augmentation est donc de 587 voitures ; il y a :

<i>En plus</i> , pour le service des marchandises . . . . .	410
<i>En moins</i> , pour le service des voyageurs. . . . .	19
— pour les services divers . . . . .	4
	25
Différence égale. . . . .	587

Si l'on n'avait égard qu'aux véhicules déjà livrés au service, abstraction faite de ceux qui n'étaient pas encore achevés, l'augmentation serait de 460, savoir :

<i>En plus</i> , pour le service des voyageurs . . . . .	78
— des marchandises . . . . .	386
	464
Ensemble. . . . .	464
<i>En moins</i> , pour les services divers . . . . .	4
	4
Reste. . . . .	460

Parmi les wagons à marchandises introduits dans le service dans le courant de 1859, on en comptait 560 pour le transport des charbons : 547 d'une capacité de 5 à 7 tonnes et 13 de 10 tonnes.

Enfin, si on laisse de côté les voitures qui se trouvaient *en réparation*, d'une part, au 31 décembre 1858 et, d'autre part, au 31 décembre 1859, la différence ressort à 576 voitures, savoir :

<i>En plus</i> , pour le service des voyageurs . . . . .	60
— des marchandises . . . . .	517
	577
Ensemble. . . . .	577
<i>En moins</i> , pour les services divers. . . . .	1
	1
Reste. . . . .	576

Les voitures en réparation au 1<sup>er</sup> janvier 1859, représentaient 5.02 p. % du nombre total des voitures existantes à cette époque ; tandis que la proportion correspondante ne dépassait pas 5.25 p. % à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1860.

Au 31 décembre 1858, on comptait (y compris le matériel commandé, mais non encore livré) 10.08 voitures par kilomètre exploité ; ce chiffre s'élevait, un an plus tard, à 10.60.

En 1857, il a été dépensé une somme de fr. 2,849,994-56, tant sur des fonds spéciaux que sur les crédits du Budget, pour compléter et améliorer le matériel des transports ; — en 1858, la dépense faite dans le même but est descendue à fr. 621,495-66. — On la trouve, en 1860, à un chiffre qui reste encore de beaucoup au-dessous de ce dernier, attendu qu'elle n'excède point fr. 156,667-85. savoir :

Sur le budget, 43 wagons à cavalerie . . . . .	fr.	100,577 85
— 3 voitures à voyageurs, de 3 <sup>e</sup> classe . . . . .		21,600 »
— 3 voitures « bureaux de poste » . . . . .		5,790 »
Sur les fonds spéciaux, 3 voitures « tapissières » . . . . .		8,900 »
Comme ci-dessus . . . . .		136,667 85

Les voitures ont fourni, en 1859, un parcours de 82,141,405 kilomètres, y compris le trajet franchi par les freins-traineaux employés au service de la traction sur les plans inclinés de Haut-Pré (191,958 kilomètres); les voitures proprement dites ont donc parcouru ensemble une distance de 81,949,447 kilomètres. Voici comment ce dernier chiffre se répartit :

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.	PROPORTION p. o/o.	
Trains de voyageurs.	Express . . . .	561,640	1,762,768	552,590	910,242	5,776,240	4.61
	Ordinaires..	2,224,415	5,470,900	7,240,025	5,948,118	18,883,454	25.04
	Spéciaux . . .	69,092	155,880	188,580	67,456	486,008	0.55
Trains de marchandises	Ordinaires..	5,185,015	15,974,156	15,774,152	22,178,195 <sup>(1)</sup>	57,109,476	69.69
	Spéciaux . . .	42,705	129,255	438,506	1,095,825 <sup>(2)</sup>	1,724,269	2.11
Totaux . . . . .	8,080,865	21,470,917	22,190,851	50,206,854	81,949,447	100.00	
Proportion p. o/o .	9.86	26.20	27.08	56.86	100.00	•	

Il résulte des tableaux insérés à la p. 56 du dernier compte rendu publié en exécution de l'art. 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1854, que le parcours des voitures a été de 79,866,366 kilomètres en 1858, ce qui accuse une augmentation de 2,083,081 voitures-kilomètres pour 1859 ou 2.60 p. o/o. — Le tableau suivant donne la répartition de cette augmentation au double point de vue du mouvement de chaque espèce de trains et du mouvement propre à chacune des quatre lignes du réseau <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Y compris le mouvement de l'embranchement des boulevards à Bruxelles (401,469 kilom.)

<sup>(2)</sup> Id. id. id. (558,298 — )

<sup>(3)</sup> On a employé le signe + pour indiquer qu'il y a eu augmentation en 1859 comparativement à 1858, et le signe — pour marquer, au contraire, une diminution.

ESPÈCES DE TRAINS.		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.
Trains de voyageurs.	Express .....	- 10,908	+ 180,617	- 57,146	+ 67,038	+ 208,621
	Ordinaires....	+ 141,649	- 572,683	+ 208,991	+ 355,181	+ 153,138
	Spéciaux .....	+ 4,640	- 5,177	+ 6,070	- 5,114	+ 423
Trains de marchandises	Ordinaires....	- 58,999	+ 313,081	+ 604,679	+ 1,554,114	+ 2,413,875
	Spéciaux .....	- 6,674	- 637,422	+ 83,872	- 114,734	- 674,978
Totaux.....		+ 92,768	- 512,534	+ 866,472	+ 1,656,483	+ 2,085,081

On voit que l'augmentation s'applique, pour ainsi dire, exclusivement aux trains ordinaires de marchandises, et qu'elle se répartit, dans la proportion de deux à un, entre les lignes du Midi et de l'Ouest. — Pour ce qui concerne spécialement la ligne du Midi, qui prend 80 p. % de l'augmentation totale, la différence peut être attribuée à ce que la section de Mons à Manage a été exploitée pendant toute l'année 1859.

Si l'on cherche quelle a été, relativement au mouvement des voitures, la proportion du poids *mort* sur le poids utile transporté, en 1859, on obtient les résultats que voici :

TRACTION.	Matériel à voyageurs.		Matériel à marchandises.		TOTAL.	
	Voit. — Kilom.	Pour cent.	Voit. — Kilom.	Pour cent.	Voit. — Kilom.	Pour cent.
A charge . .	17,846,798	96.20	49,136,291	77.34	67,003,089	81.76
A vide . . .	704,715	5.80	14,241,645	22.46	14,946,558	18.24
Ensemble.	18,551,515	100.00	63,597,934	100.00	81,949,447	100.00

Ces chiffres accusent certaine amélioration dans l'utilisation du matériel des transports ; pour ce qui touche aux wagons à marchandises, leur parcours à vide équivalait, en 1858, à 22.80 p. % de leur parcours total ; la proportion est descendue à 22.46 p. % en 1859. — Sur l'ensemble des trajets fournis par toutes les voitures, le rapport des trajets à vide, relativement au mouvement général, s'élevait à 18.45 p. % en 1858 ; on le voit à 18.24 p. % en 1859.

L'amélioration se remarque pour toutes les espèces de trains sans exception, ainsi que l'établira le simple rapprochement des chiffres suivants avec les chiffres correspondants du compte rendu de 1858 :

		Matériel à charge. Voit.-kilom.	Matériel à vide. Voit.-kil
Trains de voyageurs . .	Express . . .	5,774,999	1,241
—	Ordinaires . .	18,684,295	199,159
—	Spéciaux . . .	552,099	103,909
A reporter . . .		22,811,393	304,309

	Matériel à charge. Voit.-kilom.	Matériel à vide. Voit.-kilom.
Report . . . . .	22,811,593	504,509
Trains de marchandises. Ordinaires . . .	43,074,795	14,034,681
— Spéciaux . . .	1,116,901	607,368
	67,003,089	14,946,358
Mouvement de 1858 . . . . .	65,123,663	14,740,703
Augmentation en 1859 . . . . .	1,877,426	205,655

La comparaison du mouvement de 1859 et du mouvement de 1858 se présente dans les termes suivants :

ESPÈCES DE TRAINS.	MATÉRIEL A CHARGE.		MATÉRIEL A VIDE.	
	AUGMENTATION	DIMINUTION	AUGMENTATION	DIMINUTION
	en 1859.	en 1859.	en 1859.	en 1859.
Trains de voyageurs... {	Express .....	227,219	»	18,598
	Ordinaires.....	59,818	»	73,520
	Spéciaux .....	15,218	»	12,793
Trains de marchandises. {	Ordinaires.....	1,969,501	»	446,574
	Spéciaux.....	»	592,150	282,348
Totaux.....	2,269,556	592,150	519,894	514,259
Augmentation.....	1,877,426		205,655	

L'augmentation est de 2.88 p. % en ce qui concerne le matériel à charge ; elle n'est que de 1.39 p. % en ce qui touche le matériel à vide.

Les locomotives ont remorqué en moyenne :

	Voit. chargées en 1857.	Voit. chargées en 1858.	Voit. chargées en 1859.
Celles des trains de voyageurs express. . . .	6.68	6.62	7.14
— — ordinaires . . .	8.94	9.00	8.87
— — spéciaux . . .	9.99	11.43	12.17
— de marchandises ordinaires .	14.61	16.88	16.09
— — spéciaux . . .	8.02	13.33	10.00

Celles d'un train quelconque, calcul fait sur l'ensemble. . . . .

	11.49	12.21	12.59
--	-------	-------	-------

On voit que, sur l'ensemble, il s'est produit une amélioration de 0.38 voiture par locomotive. La diminution constatée dans la charge moyenne utile des trains spéciaux de marchandises s'explique par la nature même de ces trains ; et quant à la diminution remarquée dans la composition moyenne des trains ordinaires de voyageurs ou des trains ordinaires de marchandises, elle provient de ce que les convois ont été relativement plus nombreux, précisément dans le but d'assurer une plus prompte et plus régulière expédition des personnes et des choses.

A ne considérer que le poids *utile*, c'est-à-dire les voitures *chargées*, remorqué par les locomotives et en comptant sur une moyenne de 12.59 véhicules par machine, on trouve :

Pour recette <i>brute</i> moyenne d'une voiture-kilomètre. . . . . fr.	0.41908
Pour dépense . . . . .	0.21025
Et pour recette <i>nette</i> . . . . .	<u>0.20883</u>

En 1858, ces trois moyennes avaient été calculées, savoir :

La première, à . . . . . fr.	0.41903
La deuxième, à . . . . .	0.21946
Et la troisième, à . . . . . fr.	<u>0.19939</u>

De sorte qu'il y a eu, en 1859 :

Augmentation de recette <i>brute</i> . . . . . fr.	0.00905
Diminution de dépense . . . . .	0.00924
Augmentation de recette <i>nette</i> . . . . . fr.	0.00924

Cette amélioration sensible peut être attribuée à trois causes : 1° progression de la recette de l'exploitation ; 2° réduction de la dépense générale ; 3° meilleure utilisation du matériel, la locomotive n'ayant trainé que 12.21 voitures *chargées* en 1858, tandis que cette dernière moyenne a atteint 12.59 en 1859.

### III

#### Convois.

Il a déjà été dit, dans les comptes rendus antérieurs, que le parcours des convois diffère du parcours des locomotives, dans deux cas : lorsque le train est remorqué par deux machines ou lorsque le trajet s'effectue sur les plans inclinés.

En 1859, le parcours des trains a été de 5,521,514 kilomètres, savoir :

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.	PROPORTION p. %.	
Trains de voyageurs.	Express. . . . .	108,040	193,640	89,790	145,810	557,280	10.09
	Ordinaires . . . . .	205,660	351,495	362,799	691,675	2,109,620	59.64
	Spéciaux . . . . .	4,572	8,275	10,722	5,434	20,021	0.58
Trains de marchandises.	Ordinaires . . . . .	214,547	399,071	809,601	( <sup>1</sup> ) 910,605	2,554,222	47.62
	Spéciaux . . . . .	2,528	10,922	32,593	( <sup>2</sup> ) 63,819	111,562	2.10
Totaux . . . . .	555,147	1,166,601	1,805,503	1,817,061	5,521,514	100.00	
Proportion p. %.	10.01	21.91	33.95	34.15	100.00	*	

(<sup>1</sup>) Y compris le mouvement de l'embranchement des boulevards, à Bruxelles (18,920 kilomètres).

(<sup>2</sup>) — — — — — (19,587 — ).

La part relative de chaque ligne, dans le parcours général des convois, a subi une légère diminution ; il n'y a d'augmentation qu'en ce qui touche la proportion de la ligne du Midi, laquelle s'est élevée de 32.25 à 34.15 p. %.

Comparativement au parcours total constaté en 1858, le mouvement de 1859 ne présente qu'une augmentation insignifiante de 1,383 convois-kilomètres, et cette différence se répartit ainsi qu'il est indiqué dans le tableau suivant (1) :

ESPÈCES DE TRAINS.		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.
Trains de voyageurs.	Express.....	"	— 8,875	"	+ 1,460	— 7,415
	Ordinaires....	+ 1,516	— 22,901	— 5,475	+ 62,956	+ 38,078
	Spéciaux.....	— 36	— 333	— 403	+ 588	— 467
Trains de marchandises.	Ordinaires....	— 12,924	+ 22,793	— 40,142	+ 53,801	+ 5,328
	Spéciaux.....	— 163	— 47,117	+ 12,007	+ 952	— 34,341
Différence finale.....		— 11,607	— 56,455	— 52,071	+ 101,314	+ 1,383

Si la ligne de Mons à Manage n'avait pas été exploitée pendant les douze mois de 1859, tandis qu'elle n'a été administrée par le Gouvernement que pendant les cinq derniers mois de 1858, le mouvement de la première de ces années aurait été inférieur au mouvement de la seconde ; et comme le nombre de voitures-kilomètres, constaté dans le paragraphe précédent, a excédé, en 1859, le nombre correspondant de 1858, il en résulte évidemment que le matériel a été mieux utilisé en 1859 qu'en 1858.

Les chiffres que voici et qui accusent la fréquentation annuelle de chaque partie du réseau, confirment cette observation.

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.....	516,272	3,914	216,875	4,035	535,147	9,969
Est.....	538,408	4,118	610,395	4,528	1,166,001	8,646
Ouest.....	963,311	2,668	841,994	2,532	1,805,505	5,000
Midi.....	840,959	4,291	976,122	4,980	1,817,061	9,271
Le réseau.....	2,678,930	3,590	2,648,584	3,549	5,321,314	7,139

La diminution est générale : elle est de 218 fois la longueur de la ligne du

(1) Le signe + indique qu'il y a eu augmentation en 1859 comparativement à 1858 ; le signe — indique le contraire.

Nord, de 419 fois la longueur de la ligne de l'Est, de 89 fois la longueur de la ligne de l'Ouest, de 428 fois le développement de la ligne du Midi, et de 186 fois l'étendue totale du réseau.

Les locomotives n'ont parcouru tout le réseau que 7,141 fois, soit seulement deux fois de plus que les convois.

Si l'on compare le chiffre réel du parcours des locomotives au chiffre réel du parcours des trains, on ne trouve qu'une différence de 651 kilomètres en faveur du premier. — Abstraction faite du mouvement de la ligne de l'Est, où les plans inclinés sont établis, les trains de voyageurs n'ont été remorqués par deux machines que sur un trajet de 10,036 kilomètres. La différence prémentionnée de 651 kilomètres se présente comme suit (1) :

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.
Trains de voyageurs... {	Express...	" — 8,750	"	+ 139	— 8,371
	Ordinaires.	+ 912 — 12,469	+ 8,016	+ 881	— 2,690
	Spéciaux..	+ 20 — 198	+ 78	"	— 100
Trains de marchandises. {	Ordinaires.	+ 12,762 — 52,904	+ 42,174	+ 9,628	+ 11,660
	Spéciaux..	" — 274	+ 424	+ 182	+ 552
Différence finale.....	+ 15,694	— 74,573	+ 50,692	+ 10,820	+ 651

Voici quelle a été la moyenne du nombre de voitures entrant dans la composition de chaque espèce de convoi :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	NOMBRE DE VOITURES CHARGÉES, POUR VOYAGEURS.	NOMBRE DE VOITURES CHARGÉES, POUR MARCHANDISES.	NOMBRE DE VOITURES VIDES.	TOTAL. — VOITURES.	
Trains de voyageurs. . {	Express . .	4.467	2.559	0.052	7.078
	Ordinaires .	6.546	2.511	0.115	8.970
	Spéciaux . .	9.799	2.533	5.601	15.733
	Ensemble. .	6.006	2.518	0.159	8.663
Trains de marchandises. {	Ordinaires .	0.681	16.316	5.586	22.583
	Spéciaux . .	0.459	9.590	5.461	15.490
	Ensemble. .	0.671	16.033	5.581	22.285
Tous les trains réunis. . . . .	5.584	9.237	2.844	15.455	

(1) 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.

En 1858, les trains de voyageurs pris dans leur ensemble ne comptaient qu'une moyenne de 8.633 voitures ; ce qui reste de 0.030 voiture au-dessous de la moyenne constatée en 1859 : il y a augmentation de 0.097 voiture chargée pour voyageurs et de 0.014 voiture vide ; par contre, il y a diminution de 0.081 voiture chargée pour marchandises.

Le rapprochement fait en ce qui touche les trains de marchandises accuse aussi une augmentation de 0.868 voiture : 0.808 voiture chargée pour marchandises et 0.098 voiture vide, contre une diminution de 0.038 voiture chargée pour voyageurs.

Enfin, si l'on procède sur l'ensemble, on constate une amélioration générale : de 0.059 voiture chargée pour voyageurs, de 0.291 voiture chargée pour marchandises et de 0.026 voiture vide ; ensemble, 0.376 voiture.

Les convois de la ligne du Nord contenaient, en moyenne, 15.157 voitures ; ceux de la ligne de l'Est en contenaient 18.414 ; la moyenne était de 12.298 pour l'Ouest et de 16.624 pour le Midi. — Il y a, relativement aux faits constatés en 1858, amélioration de 0.493 voiture pour le Nord, de 0.224 pour l'Est et de 0.692 pour l'Ouest ; mais il y a décroissance de 0.030 voiture pour la ligne du Midi.

On a déjà compris, d'après les données qui précèdent, que la recette et la dépense de l'exploitation, ramenées au convoi-kilomètre, ont, en 1859, différé excessivement peu de la recette et de la dépense calculée sur la base de la locomotive-kilomètre.

En effet, le convoi-kilomètre a donné :

Une recette brute de . . . . .	fr. 5.27688
Une dépense de . . . . .	2.64741
	<hr/>
Et une recette nette de . . . . .	2.62947
Soit une différence de . . . . .	0.00030
	<hr/>

en plus que pour la recette nette de la locomotive-kilomètre, laquelle recette nette ressort à . . . . . 2.62917

En 1858, le convoi-kilomètre n'avait donné qu'une recette nette de fr. 2.44311 ; l'amélioration est donc de 0.18636 en 1859. — Il y a eu :

Augmentation de recette brute . . . . .	0.14733
Diminution de dépense . . . . .	0 03903
	<hr/>
Soit augmentation de recette nette . . . . .	fr. 0.18636

En 1858, la différence entre la recette nette de la locomotive-kilomètre et la recette nette du convoi-kilomètre avait été calculée à 0.00708 ; on vient de la voir descendue à 0.00030 en 1859. Il ne serait guère possible de fournir une preuve plus concluante que ce simple rapprochement, en faveur de la manière dont le service a été organisé pendant l'année dont le présent travail a pour but

d'exposer les opérations. — Cette preuve continuera, d'ailleurs, d'être mise en évidence par les faits et considérations qui vont suivre.

#### IV

##### Tarifs.

Le Ministre des Travaux Publics a eu récemment l'honneur d'exposer à la Chambre des Représentants, dans une des séances publiques de cette assemblée, les principes dont il compte poursuivre l'application au service des transports dont la haute direction lui est confiée ; ces principes, on le sait, consistent principalement dans les bases à donner aux tarifs de l'exploitation des chemins de fer.

On ne peut que maintenir ici les déclarations faites à ce sujet et prendre acte de l'adhésion qu'elles ont paru rencontrer de la part de la Chambre ; — le railway est devenu un auxiliaire puissant et indispensable pour le commerce et l'industrie ; il importe que ces trois branches de la richesse publique se soutiennent et se secondent mutuellement ; tout ce qui sera fait dans ce but sera de nature à mériter l'approbation du pays.

Dans cet ordre d'idées, il se présente, en premier lieu, une question très-sérieuse à résoudre : celle des *traités spéciaux* ou de la combinaison qui pourrait y être utilement substituée. — Le *Moniteur belge* du 24 septembre dernier a fait connaître la situation actuelle, en publiant un avis conçu en ces termes :

« La durée des traités à prix réduits pour les transports par chemin de fer a » été limitée provisoirement au 1<sup>er</sup> octobre 1859. Le Gouvernement a pensé » qu'une transition trop brusque pourrait être de nature à léser les intérêts » engagés dans la question. D'autre part, il a voulu se réserver la latitude » nécessaire pour reviser successivement et avec toute la maturité désirable les » conditions et les prix accordés jusqu'ici.

» Il a décidé, en conséquence, que les traités seront prorogés de plein droit » jusqu'à leur dénonciation ou leur conversion en tarifs spéciaux annoncée un » mois à l'avance aux intéressés. »

Il n'est pas besoin d'ajouter que l'on peut improviser en cette matière beaucoup moins que dans toute autre, à cause de la nature et de la gravité des intérêts à sauvegarder ; mais l'étude commencée se poursuit avec l'intention et le désir d'arriver à une solution qui puisse être acceptée, sans inconvénient, par tout le monde.

Une autre question qui est tout aussi bien connue de la législature que celle dont il vient d'être parlé, c'est celle des *déclarations et opérations en douane* que l'administration fait actuellement par l'intermédiaire d'un certain nombre de ses chefs de stations.

Les mesures prises à cet égard constituent une véritable amélioration, dont il

est hors de doute que le commerce et l'industrie ressentiront et reconnaîtront les bons effets. — On n'a pas oublié que ces mesures ont provoqué les plaintes de divers commissionnaires et agents en douane, qui ont cru voir dans les actes posés par le Gouvernement l'intention de se substituer, sans droit et sans nécessité, à des personnes exerçant une profession reconnue et protégée par la loi.

Déjà, la Chambre des Représentants a écarté ces plaintes, en reconnaissant que l'intervention critiquée n'a rien que de très-légal et de très-plausible, qu'elle procure aux expéditeurs de nouvelles facilités pour l'envoi des marchandises soumises aux formalités de la douane, qu'elle ne crée aucune espèce d'obligation pour ces expéditeurs d'abandonner les intermédiaires auxquels ils voudront continuer d'avoir recours, — qu'elle donne, au contraire, le moyen de se soustraire aux exactions de certains commissionnaires, etc., etc. — Au surplus, ce qui fait complète justice des récriminations produites, c'est la progression remarquable dans le produit des déclarations et opérations faites par les agents du Gouvernement : si la mesure avait été mauvaise, le commerce se serait refusé à en profiter, ainsi qu'il en était complètement libre.

Parmi les marchandises dont le transport est le plus fructueux pour une exploitation de chemin de fer, on peut citer en première ligne, la houille et le coke qui arrivent en très-grandes quantités et se transportent dans des conditions très-avantageuses. — Les facilités assurées aux charbonnages pour l'emploi du matériel qui leur est indispensable, et des taxes modérées : tels sont les deux moyens d'attraction qui peuvent être le mieux employés.

Il arrive, dans les moments de grande affluence, que les bureaux du chemin de fer sont en quelque sorte inaccessibles à cause du nombre considérable de voyageurs, qui se pressent au guichet pour obtenir des coupons. — Cela se remarque surtout à l'occasion de fêtes locales, de l'anniversaire des journées de septembre, de cérémonies solennelles dans la capitale, etc., etc. — Il en résulte des embarras pour le public et pour l'administration.

Afin de faire disparaître autant que possible cet inconvénient, l'on a pris, en 1859, le parti de distribuer des coupons valables pour *aller et retour dans la même journée*. — Aucune réduction n'est accordée sur les prix du tarif; le double parcours est payé au bureau du départ, et les billets ainsi délivrés sont admis au retour, pour tous les trains ordinaires de la journée de leur distribution.

Cette mesure a été accueillie avec faveur.

Lorsqu'il y avait des élections sur un point quelconque du pays ou lorsqu'un grand centre de population devenait, pour une circonstance ou l'autre, le but d'un mouvement considérable de voyageurs, l'administration accordait d'ordinaire une diminution de 50 p. % sur les prix des tarifs normaux du chemin de fer; mais les compagnies privées dont le railway était emprunté à la même occasion, continuaient de percevoir leurs pleins prix.

À la suite de démarches faites par le Département des Travaux Publics, les compagnies se décidèrent à imiter le Gouvernement, et la réduction prémentionnée de 50 p. % est actuellement accordée sur tous les railways concédés aussi bien que sur les lignes de l'État.

Si cette extension d'une exception utile n'a pas directement trait aux opérations dont le présent travail est destiné à mettre l'exposé en relief, il a paru d'autant plus convenable d'en dire un mot en cet endroit que c'est la seule place où l'on puisse signaler publiquement l'empressement que les compagnies ont manifesté à se rendre aux sollicitations du Gouvernement.

Le *sulfate de baryte* ou *baryte sulfatée*, que l'on désigne également dans le commerce sous la dénomination de *spath*, transporté *en roche et en vrac*, était taxé aux prix et conditions de la 2<sup>e</sup> classe du tarif n° 3. — A partir du 27 septembre 1859, on l'a fait passer dans la 3<sup>e</sup> classe du même tarif, en l'assimilant ainsi aux minerais.

A dater du 10 juillet 1859, une halte a été créée à *Tronchiennes*, entre Gand et Landeghem, — pour le transport des voyageurs ; cinq mois auparavant, il avait été également établi une halte à *Boortmeerbeck*, entre Malines et Haecht, pour les voyageurs et pour les marchandises pesant 500 kilogrammes ou moins.

Lorsque la ligne de raccordement qui relie la station de Gand à l'entrepôt de cette ville a été livrée à l'exploitation, on a introduit un tarif provisoire pour les marchandises qui parcouraient cette ligne : on exigeait une taxe uniforme de fr. 0.50 par tonne, dans quelque classe du tarif que la marchandise se trouvât rangée et quel que fût le lieu d'expédition ou de destination. — Cette tarification transitoire a été remplacée le 1<sup>er</sup> décembre 1859, date à partir de laquelle le bureau établi à *l'entrepôt et au bassin du canal de Terneuzen, à Gand*, a été considéré comme formant une station indépendante : actuellement ce bureau figure dans les tarifs normaux, et les transports qu'il expédie ou qu'il reçoit sont traités sur le même pied que les transports de toute autre station du réseau, c'est-à-dire en tenant compte de la distance franchie et en y appliquant les bases ordinaires des tarifs. — Il en résulte, non-seulement qu'une anomalie a disparu, mais que les expéditions empruntant la voie de raccordement dont il s'agit payent moins qu'elles ne payaient sous le régime provisoire auquel il a été mis justement fin.

L'administration a continué en 1859 d'organiser des voyages circulaires et des trains de plaisir. — Il y a eu trois sortes de voyages circulaires : du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre, on a pu faire, à des conditions exceptionnelles, le voyage des bords du Rhin, de la France et de la Belgique ; — du 15 mai au 30 novembre, ont pu avoir lieu les excursions en Hollande, sur les bords du Rhin, en France et en Belgique ; — enfin, du 15 mai au 15 novembre, on a pu faire le voyage circulaire de la Belgique. Ce dernier suivait l'itinéraire que voici : Bruxelles à Namur, par Braine-le-Comte et Charleroi ou par Ottignies et Gembloux, — Namur à Arlon et retour, — Namur à Liège, — Liège à Spa et Spa à Bruxelles.

Il y a eu, en 1859, 5 trains de plaisir de Bruxelles à Ostende, trois de Gand, quatre de Lille et la Flandre, deux de Malines, un d'Anvers à la mer, six trains de la Hollande à Bruxelles et un de Bruxelles à Paris. — Ces trains ont transporté 12,644 voyageurs et produit une recette de 41,000 francs pour la part de l'État.

Pour terminer l'indication des mesures prises dans l'intérêt des voyageurs et du

commerce, il ne reste à mentionner que la décision, en date du 15 octobre 1859. par laquelle les chefs de station ont été autorisés à recevoir en dépôt les bagages qui leur sont présentés soit à l'arrivée des trains, soit avant le départ des convois. — Les droits de magasinage perçus de ce chef sont fixés à 5 centimes par colis et par jour avec *minimum* de taxe de 10 centimes. — On verra plus loin quel a été, sous le rapport financier, le produit de cette source nouvelle de revenus, qui doit cependant être envisagée moins au point de vue de la recette qui en découle qu'au point de vue des facilités que l'on a voulu offrir aux voyageurs.

## V

**Voyageurs.**

Le nombre des voyageurs transportés par le chemin de fer de l'État, y compris les lignes de Dendre-et-Waes et de Tournai à Jurbise, s'est élevé à 7,140,640 en 1859, ce qui, relativement au nombre correspondant de 1858, représente une augmentation de 499,692 ou 7.52 p. %. — Le tableau suivant donne la répartition des voyageurs entre les différentes classes, ainsi que la répartition de l'augmentation constatée :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.		DIFFÉRENCE entre les transports de 1859 et ceux de 1858.		
	EN 1858.	EN 1859.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
Trains express... {	Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe....	253,968	252,396	»	5,572
	— de 2 <sup>e</sup> — ....	58,993	44,904	5,909	»
Trains ordinaires. {	— de 1 <sup>re</sup> — ....	595,565	595,074	»	289
	— de 2 <sup>e</sup> — ....	1,073,778	1,091,813	18,037	»
	— de 3 <sup>e</sup> — ....	4,781,802	5,212,466	460,964	»
	— militaires.....	84,314	94,491	9,977	»
	— extraordinaires.	19,047	29,930	10,903	»
— enfants.....	43,781	41,544	»	2,237	
Totaux.....	6,640,948	7,140,640	503,790	6,098	
Augmentation.....		499,692		499,692	

Il s'est donc produit une diminution dans le nombre des voyageurs de 1<sup>re</sup> classe, tant ceux des trains express que ceux des convois ordinaires. — Toute l'augmentation porte, en très-grande partie, sur les voyageurs de la 3<sup>e</sup> classe.

La comparaison faite ci-dessus quant au nombre est présentée dans le tableau suivant au point de vue de la recette

DÉSIGNATION DES TRAINS.	RECETTES.		DIFFÉRENCE entre les recettes de 1858 et celles de 1859.		
	EN 1858.	EN 1859.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
Trains express. {	Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe....	1,684,136 95	1,545,659 70	"	158,497 25
	— de 2 <sup>e</sup> — ....	250,157 25	517,250 60	267,093 35	"
Trains ordinaires. {	— de 1 <sup>re</sup> — ....	1,425,720 50	1,405,898 40	"	19,822 10
	— de 2 <sup>e</sup> — ....	2,074,455 05	2,042,547 20	"	52,458 85
	— de 3 <sup>e</sup> — ....	4,796,278 80	5,158,916 55	562,637 75	"
	— militaires.....	156,859 70	148,502 71	"	8,556 99
	— extraordinaires.	51,150 66	64,781 95	15,651 27	"
	— enfants.....	59,675 95	58,005 27	"	1,670 68
Totaux.....	10,458,462 86	10,721,142 56	463,362 57	200,682 87	
Augmentation.....	262,679 50		262,679 50		

Sur l'ensemble, l'augmentation équivaut à 2.51 p. % de la recette de 1858.

Bien que le nombre des voyageurs de la 2<sup>e</sup> classe des trains ordinaires se soit accru, on constate une diminution dans la recette que cette espèce de transports a produite : cela provient de ce que les trajets moyens parcourus par ces voyageurs ont été plus courts en 1859 qu'en 1858. On peut en dire autant des transports de militaires.

La recette des voyageurs représente 38.18 p. % de la recette totale ; en 1858, ce tantième était de 38.34 p. %. Voici un tableau qui permettra d'apprécier les mouvements de hausse et de baisse constatés en 1859 :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	Proportion p. % relativement à la recette du tarif des voyageurs.		Différence de 1859 compara- tivement à 1858.		Proportion p. % relativement à la recette totale de l'exploitation.		Différence de 1859 compara- tivement à 1858.		
	En 1858.	En 1859.	En PLUS.	En MOINS.	En 1858.	En 1859.	En PLUS.	En MOINS.	
Trains express..... {	Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe....	16.10	14.41	"	1.69	6.17	5.50	"	0.67
	— de 2 <sup>e</sup> — ....	2.21	2.96	0.75	"	0.85	1.13	0.28	"
Trains ordinaires..... {	— de 1 <sup>re</sup> — ....	13.63	13.11	"	0.52	5.22	5.01	"	0.21
	— de 2 <sup>e</sup> — ....	19.84	19.05	"	0.79	7.61	7.27	"	0.34
	— de 3 <sup>e</sup> — ....	45.86	48.12	2.26	"	17.58	18.37	0.79	"
	— militaires.....	1.50	1.39	"	0.11	0.57	0.53	"	0.04
	— extraordinaires..	0.45	0.69	0.12	"	0.15	0.23	0.08	"
	— enfants.....	0.33	0.35	"	0.02	0.19	0.14	"	0.05
Totaux.....	100.00	100.00	3.13	3.13	38.34	38.18	1.15	1.31	
Diminution.....					0.16		0.16		

Les tarifs pour le transport des voyageurs sont fixés, par kilomètre de distance :

A 0.10	pour la 1 <sup>re</sup>	classe	des trains	express.
A 0.075	—	2 <sup>e</sup>	—	—
A 0.08	—	1 <sup>re</sup>	—	ordinaires.
A 0.06	—	2 <sup>e</sup>	—	—
A 0.04	—	5 <sup>e</sup>	—	—

En divisant la recette constatée par chacune de ces bases du tarif, on obtiendra le nombre de voyageurs-kilomètres, ou, du moins, l'on obtiendra un résultat approchant du nombre de voyageurs transportés à un kilomètre de distance. — Ce résultat est consigné dans le tableau suivant :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	NOMBRE DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES.		DIFFÉRENCE EN 1859.	
	EN 1858.	EN 1859.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.
Trains express..				
{ Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe.	16,841,570	15,436,597	•	1,584,975
{ — de 2 <sup>e</sup> —	5,068,705	4,229,741	1,160,978	•
Trains ordinaires.				
{ — de 1 <sup>re</sup> —	17,821,281	17,575,750	•	247,531
{ — de 2 <sup>e</sup> —	54,574,718	54,059,120	•	535,598
{ — de 5 <sup>e</sup> —	119,906,970	128,972,914	9,065,944	•
Totaux.....	192,215,502	200,272,102	10,226,922	2,168,122
Augmentation.....	8,058,600		8,058,600	

En 1858, le parcours moyen de chaque voyageur, comparé au parcours moyen de 1857, avait fléchi pour toutes les classes, à l'exception seulement de la 2<sup>e</sup> classe des trains express. — Le même résultat se remarque en 1859 comparé à 1858.

La moyenne du parcours, calculée sur l'ensemble des voyageurs (sauf, bien entendu, les militaires, les enfants et les voyageurs hors classe), a baissé de 29.60 à 28.71 kilomètres; la moyenne du prix payé par chaque personne transportée est également descendue de fr. 1-57 à fr. 1-50.

La faiblesse de toutes ces moyennes est la conséquence inévitable de la configuration du réseau belge; non-seulement le pays a peu d'étendue, mais l'exploitation de l'État est, en outre, coupée et traversée dans tous les sens par des concessions sur lesquelles les voyageurs s'engagent, dans la plupart des cas, avant d'avoir fourni un long trajet. Au surplus, voici l'indication des parcours moyens faits et des prix moyens payés par chacune des catégories établies dans le tableau qui précède :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	PARCOURS MOYEN.		DIFFÉRENCE EN 1859.		PRIX MOYEN.		DIFFÉRENCE EN 1859.	
	En 1858.	En 1859.	En PLUS.	En MOINS.	En 1858.	En 1859.	En PLUS.	En MOINS.
	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Trains express... {	Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe.	71.37	60.51	»	4.86	7.14	»	» 49
	— de 2 <sup>e</sup> —	78.69	94.19	15.50	»	5.90	1.16	»
Trains ordinaires. {	— de 1 <sup>re</sup> —	45.30	44.71	»	» .59	3.62	»	» 04
	— de 2 <sup>e</sup> —	32.19	31.17	»	1.02	1.93	»	» 06
	— de 3 <sup>e</sup> —	25.23	24.74	»	» .49	1.01	»	» 02
Tous les voyageurs réunis (sauf les enfants, les militaires et les voyageurs extraordinaires).		29.60	28.71	»	» .69	1.57	»	» 07

L'augmentation constatée dans la recette des voyageurs provient donc exclusivement de ce que le nombre même des voyageurs s'est considérablement accru. — Les moyennes établies ci-dessus semblent prouver que l'on ne recourt guère aux trains express que pour les grandes distances, et qu'il y a même tendance à prendre les secondes plutôt que les premières classes de ces trains. — Mais encore les trajets les plus longs ne dépassent-ils pas 94 kilomètres ou environ 49 lieues métriques.

Le tableau suivant donne la répartition proportionnelle des voyageurs entre eux :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	SUR 1,000 VOYAGEURS.		DIFFÉRENCE EN 1859.		
	EN 1858.	EN 1859.	EN PLUS.	EN MOINS.	
Trains express. {	Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe....	35.5	52.5	»	5.0
	— de 2 <sup>e</sup> — ....	5.9	6.5	» .4	»
Trains ordinaires. {	— de 1 <sup>re</sup> — ....	89.2	83.0	»	4.2
	— de 2 <sup>e</sup> — ....	161.7	155.0	»	8.7
	— de 3 <sup>e</sup> — ....	715.5	750.0	14.5	»
	— militaires.....	12.7	15.2	» .5	»
	— extraordinaires.	2.9	4.2	1.5	»
— enfants.....	6.6	5.8	»	0.8	
Totaux.....	1000.0	1000.0	16.7	16.7	

Sous le rapport du mouvement des voyageurs et de l'importance de la recette de cette espèce de transports, les douze mois de l'année se classent de la manière suivante :

MOIS.	RANG QUE CHAQUE MOIS OCCUPE PAR RAPPORT AU			
	Mouvement des voyageurs.		Produit des voyageurs.	
	1858.	1859.	1858.	1859.
Janvier. . . . .	11	10	11	10
Février. . . . .	12	12	12	12
Mars. . . . .	10	8	10	8
Avril. . . . .	7	7	7	7
Mai. . . . .	4	5	5	5
Juin. . . . .	6	6	6	6
Juillet. . . . .	5	4	4	5
Août. . . . .	2	2	2	1
Septembre. . . . .	1	1	1	2
Octobre. . . . .	5	5	5	4
Novembre. . . . .	8	9	8	9
Décembre. . . . .	9	11	9	11

Parmi les 7,140,640 voyageurs qui ont circulé, en 1859, sur les lignes de chemin de fer exploitées par le Gouvernement belge, il y en avait 615,442 partant de la section de Dendre-et-Waes ou ayant leur destination pour une des stations de cette section ; de même, il y en avait 421,986 qui ont passé par la section de Tournai à Jurbise.

D'un autre côté, la recette provenant du transport des personnes a été attribuée :

A l'État, à concurrence de . . . . .	fr. 10,063,040 04
A la compagnie de Dendre-et-Waes, à concurrence de . . . . .	445,222 90
Et à la compagnie de Tournai à Jurbise. . . . .	212,879 42
Total. . . . .	fr. 10,721,142 36

La recette revenait donc au Trésor public dans la proportion de 93.86 p. % et aux sociétés prémentionnées dans la proportion de 6.14 p. %.

## VI

### Bagages.

Les bagages sont taxés sur le pied de 6 centimes par quintal-kilomètre, ou fr. 0-50 par quintal-lieue, avec *minimum* absolu de fr. 0-50 par colis.

Il a été transporté 108,357 quintaux de bagages en 1859, et la recette effectuée de ce chef s'est élevée à . . . . . fr. 486,866 22

D'un autre côté, 106,851 colis de bagages ont été taxés au *minimum* de 50 centimes; ils ont rapporté . . . . . 62,844 09  
y compris le produit du transport des chiens.

Ces deux sommes forment ensemble une recette de . . . . . fr. 549,707 31  
ou 1.96 p. % du produit total de l'exploitation.

En 1858, il y avait eu 111,347 quintaux de bagages transportés à la taxe de fr. 0-50 par lieue de parcours, et 102,355 colis transportés au *minimum*; la différence en 1859 est de 3,190 quintaux *en moins* et de 4,496 colis *en plus*. — La recette totale du transport des bagages avait été de . . . . . fr. 556,392 64 en 1858; elle a donc fléchi de . . . . . 6,685 30 en 1859, puisqu'on la trouve descendue à . . . . . fr. 549,707 31 pour cette dernière année.

Les 108,357 quintaux de bagages taxés à raison de fr. 0-06 par kilomètre de parcours ont fourni, l'un portant l'autre, un trajet de 74.88 kilomètres chacun, (8,114,437 quintaux-kilomètres pour l'ensemble), ce qui suppose une recette moyenne de fr. 4-49 par quintal embarqué. — Les moyennes correspondantes avaient été, en 1858, de 75.50 kilomètres et de fr. 4-53; diminution de 0.62 kilomètre d'une part, et de fr. 0-04 d'autre part.

On a vu que la recette de 1859 laisse une diminution de fr. 6,685-30, sur celle de l'année précédente; il y a eu :

Diminution sur les expéditions taxées au poids. . . . .	fr.	18,454	70
Augmentation — — <i>minimum</i> . . . . .		11,769	40
		<hr/>	
Différence égale. . . . .	fr.	6,685	30

Cette différence équivaut à 1.20 p. % de la recette de 1858; la différence en moins des recettes de 1858 comparées à celles de 1857, avait été de 11.26 p. % de ces dernières.

Enfin, le produit du transport des bagages s'applique aux expéditions taxées au *minimum* à concurrence de 11.43 p. %, et aux expéditions taxées au poids à concurrence de 88.57 p. %.

## VII

### Marchandises.

#### a.) PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIE.

Il a été transporté en 1859 :

1° A la taxe uniforme de fr. 0-50 par expédition (y compris fr. 0-25 de taxe obligatoire pour remise à domicile), 253,801 colis, petits paquets, lesquels,

à raison d'un poids moyen de 1 kilogramme par colis, représentent un poids total de . . . . . quintaux. 2,538

Cette catégorie 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. 0-03 par kilogramme et par zone de 37 1/2 kilomètres, plus fr. 0-25 de remise à domicile, 1,576,707 kilogrammes de petits paquets du poids de 2 à 10 kilogrammes, soit . . . quintaux. 15,767

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 111,979 petits paquets, du poids de 2 à 10 kilogrammes, lesquels, sur le pied de 4 kilogrammes par colis, donnent . . . 4,481

Ensemble pour les petits paquets ou pour le service de la *grande vitesse*, un poids de . . . . . quintaux. 20,786

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. 810,889

5° A la taxe *minima* de fr. 0-60 par colis (y compris fr. 0-20 pour remise à domicile), une quantité de 184,023 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. 36,805

Ensemble pour les articles de messagerie ou *service accéléré*. . . . . quintaux. 847,694

Total. . . . . 868,480

En rapprochant ces différents chiffres de ceux qui se trouvent indiqués à la page 71 du compte rendu de 1858, on trouve qu'il y a eu, en 1859 :

Augmentation sur les articles de la première catégorie . . . . .	82 quint.
— — — deuxième — . . . . .	214 —
— — — troisième — . . . . .	878 —
	<u>1,174 —</u>
— — — quatrième — . . . . .	52,969 quint.
— — — cinquième — . . . . .	2,225 —
	<u>55,194 —</u>
Augmentation sur l'ensemble. . . . .	36,368 quint.

L'augmentation de 1858 sur 1857 avait été de 1,197 quintaux, pour ce qui touche aux petits paquets, et de 46,511 quintaux, pour ce qui concerne les articles de messagerie. Il y a donc une progression moins sensible en 1859, quant aux transports du *service accéléré*.

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

Voici quelles ont été les recettes de 1859 :

Petits paquets.	{	1 <sup>re</sup> catégorie. . . . . fr.	69,814 24	
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	149,745 49	
		3 <sup>e</sup> — . . . . .	41,763 61	
				261,521 34
Articles de messagerie.	{	1 <sup>re</sup> catégorie. . . . .	1,285,538 23	
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	87,633 12	
				1,371,171 35
Ensemble. . . . . fr.				1,652,492 69

ou 5.81 % de la recette générale de l'exploitation, dont 0.95 % pour les petits paquets et 4.88 % pour les articles de messagerie.

D'après les indications qui précèdent, les produits dont il s'agit dans ce paragraphe se répartissent ainsi :

Petits paquets.	{	1 <sup>re</sup> catégorie . . . . .	4.28 %	
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	9.17 %	
		3 <sup>e</sup> — . . . . .	2.56 %	
				16.01
Articles de messagerie.	{	1 <sup>re</sup> catégorie . . . . .	78.62 %	
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	5.37 %	
				83.99
Total . . . . .				100.00

La recette de 1858 s'est élevée à fr. 1,557,021 10 ; on constate donc, pour 1859, une augmentation de fr. 75,471 59, laquelle se décompose comme il suit :

Petits paquets.	{	1 <sup>re</sup> catégorie . . . . . fr.	3,548 01	
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	5,383 39	
		3 <sup>e</sup> — . . . . .	7,250 38	
				15,961 78
Articles de messagerie.	{	1 <sup>re</sup> catégorie . . . . .	50,741 95	
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	8,767 86	
				59,509 81
Ensemble. . . . . fr.				75,471 59

Cette dernière somme équivaut à 4.84 % de la recette de 1858.

Le produit de 1859 s'est partagé de la manière suivante :

État. . . . .	fr.	1,522,978 89
Compagnie de Dendre-et-Waes . . . . .		82,125 08
— de Tournai à Jurbise . . . . .		27,388 72
Total . . . . . fr.		1,652,492 69

On a vu que la recette des transports du service accéléré s'est élevée à fr. 1,371,171 35 ; cette somme comprend approximativement, d'une part,

fr. 286,757 52 de frais *fixes* et, d'autre part, fr. 1,084,413 83 de frais *variables*. Les frais fixes comportent :

Nombre d'expéditions de 100 kilogrammes . . . . .	: . fr.	507,792 »
Nombre de quintaux (expéditions de 100 kilogrammes et plus).		487,850 »
		<hr/>
Ensemble. . . . .	fr.	995,622 »
		<hr/>

ce qui, sur le pied de fr. 0-20, donne, pour frais fixes. . . . fr. 199,124 40  
 Ajoutant à ce produit, le montant de la recette provenant des transports taxés au *minimum*, ci . . . . . 87,633 12  
 on obtient le total annoncé . . . . . fr. 286,757 52

Le montant des frais *variables* étant divisé par la base du tarif (fr. 0.002), on trouve pour le parcours des petites marchandises proprement dites un mouvement général de 54,220,696 quintaux-kilomètres, lequel excède de 1,901,082 quintaux-kilomètres le mouvement correspondant de l'année 1858.

D'après ces chiffres, le parcours fourni, en moyenne, par un quintal de petites marchandises, ressortirait à 66.86 kilomètres; il était de 66.27 kilomètres en 1858; il y a donc une diminution de 0.41 kilomètre, en moyenne.

Le produit moyen d'un quintal de « *petits paquets* » a été de fr. 12-37, soit fr. 0-06 de plus qu'en 1858; le produit moyen d'un quintal « *d'articles de messagerie* » s'est élevé à fr. 1-61, c'est-à-dire au même taux qu'en 1858.

Si l'on n'envisageait exclusivement que les articles de messagerie qui ont été taxés au poids, abstraction faite de ceux dont le transport a eu lieu au taux du tarif applicable comme *minimum*, l'on constaterait que le produit moyen revient à fr. 1.582, ce qui, à raison d'un parcours de 66.86 kilomètres, donne fr. 0.02366 par quintal-kilomètre. Cette dernière moyenne dépasse de fr. 0.00021 la moyenne correspondante de l'année 1858.

Il a été dit que l'année 1859 a fourni 1,901,082 quintaux-kilomètres de petites marchandises de plus que l'année 1858; cette augmentation représente seulement 3.63 p. % du mouvement de 1858, en 1858, l'augmentation avait atteint 11.84 p. % du mouvement de 1857.

#### b.) GROSSES MARCHANDISES.

L'analyse du mode de tarification appliqué aux transports de grosses marchandises faits par le chemin de fer de l'État, est donnée, en ces termes, dans les comptes rendus de 1857 et de 1858; on ne peut que la reproduire textuellement :

Indépendamment des frais d'enregistrement (fr. 0-20 par expédition, *taxe obligatoire*), de remise à domicile (fr. 0-20, *taxe facultative*), de chargement et de déchargement (fr. 0-10, *taxe obligatoire* (1)), les grosses marchandises, c'est-à-

(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.)

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 aux parcours ; elle constitue une perception unique ; elle est réduite à fr. 0-50 pour les transports de houilles, de minerais et d'autres marchandises <sup>(1)</sup> qui se font en service mixte 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 par 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 cubé. — 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 5 tonnes, indépendamment des frais de traction de station à station.

Telle est la règle générale ; on signalera tantôt les exceptions.

En 1859, le mouvement des grosses marchandises a atteint la quantité de 3,514,745 tonnes embarquées, savoir :

1 <sup>re</sup> classe . . . . .	408,271 tonnes.
2 <sup>e</sup> — . . . . .	571,226 —
3 <sup>e</sup> — . . . . .	2,334,595 —
Abonnement . . . . .	655 —
Total . . . . .	3,514,745 tonnes.

Cela représente une augmentation de 124,384 tonnes ou 3.89 p. % sur les transports de 1858 ; cette dernière année avait donné 407,285 tonnes ou 14.63 p. % de plus que 1857.

La différence se répartit ainsi qu'il est établi ci-dessous :

(1) 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.

*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.

*Service mixte de Manage à Wavre.* Houille, coke, minerais, fonte brute, pavés, moellons et sable.

1 <sup>re</sup> classe. — <i>En plus</i> . . . . .	305 tonnes.
2 <sup>e</sup> — — . . . . .	28,885 —
3 <sup>e</sup> — — . . . . .	96,126 —
	<hr/>
	125,514 tonnes.
Abonnement. — <i>En moins</i> . . . . .	950 —
	<hr/>
Reste . . . . .	124,584 tonnes.

Si l'on tient compte de l'extension que le développement du réseau a prise ensuite du rachat de la ligne de Mons à Manage, on reconnaîtra que l'augmentation est relativement peu considérable.

Quant à la recette provenant du transport des grosses marchandises, on la voit s'élever, en 1859, à la somme de fr. 14,128,704-50, savoir :

1 <sup>re</sup> classe . . . . . fr.	5,312,197 18
2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,987,434 40
3 <sup>e</sup> — . . . . .	6,752,150 20
Abonnement . . . . .	1,150, 50
	<hr/>
	15,052,952 28
Chargement, déchargement, camionnage et bulletins . . . . .	1,075,772 02
	<hr/>
Total. . . . fr.	14,128,704 50

Ce total représente 50.51 p. % de la recette générale de 1859, et se répartit lui-même entre les quatre tantièmes proportionnels que voici :

1 <sup>re</sup> classe . . . . .	23.44 p. %.
2 <sup>e</sup> — . . . . .	21.15 p. %.
3 <sup>e</sup> — et abonnement . . . . .	47.80 p. %.
Frais accessoires . . . . .	7.61 p. %.
	<hr/>
Unité . . . . .	100 »

Les transports de la 3<sup>e</sup> classe prennent, à eux seuls, 24.05 p. % de la recette générale ; la proportion était de 23.55 p. % en 1858 ; augmentation de 0.50 p. %.

Comparés à ceux de 1858, les produits de 1859 accusent une augmentation de fr. 411,570-70, savoir :

2 <sup>e</sup> classe. — Augmentation . . . . . fr.	60,452 45
3 <sup>e</sup> — — . . . . .	330,581 17
Frais accessoires. — . . . . .	29,269 40
	<hr/>
Ensemble. . . . . fr.	420,283 02
1 <sup>re</sup> classe. — Diminution. . . . . fr.	5,145 52
Abonnement. — . . . . .	3,567 »
	<hr/>
	8,712 52
	<hr/>
Reste . . . . .	411,570 70

ou 5 p. % de la recette des grosses marchandises pendant l'année 1858.

L'accroissement de 1858 sur 1857 avait atteint la somme de fr. 1,631,137-58 ou quatre fois l'accroissement effectif de 1859 sur 1858.

Il a été dit, dans le compte rendu de 1858, que les expéditions de charbons en destination de la France, par la voie de Mouscron, sont soumises à un régime spécial : elles ne payent que fr. 0.50 de frais fixes et fr. 0.03 de frais variables par kilomètre de parcours.

En 1859, il a été transporté, dans ces conditions, une quantité de 44,710 tonnes de charbons, correspondant à un mouvement de 4,846,200 tonnes-kilomètres et ayant produit une recette de fr. 203,433-60, ainsi qu'il résulte du tableau ci-annexé sous le n° XX. Ces transports provenaient de Jemmapes et des charbonnages qui embarquent leurs produits aux stations des lignes de Charleroi à Manage et de Manage à Mons.

Le tableau joint au présent rapport, sous le n° XVIII, montre que les expéditions de grosses marchandises faites en vertu de traités spéciaux, à des prix inférieurs aux prix normaux des tarifs, représentent une charge de 369,203 tonnes ayant fourni un parcours de 23,914,093 tonnes-kilomètres et produit une recette brute de fr. 1,338,343-27.

D'un autre côté, les transports effectués entre les établissements industriels de la Sambre et les chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse ou de l'Est-Belge, lesquels ne parcourent qu'une distance de 3 kilomètres sur le railway du Gouvernement, ont comporté, en 1859, 69,812 tonnes ou 349,060 tonnes-kilomètres, donnant une recette de fr. 21,143-75.

Ainsi, l'on trouve :

1° Que les expéditions vers la France, par Mouscron, ont produit une somme de . . . . . fr. 203,433 60

2° Que les transports faits en vertu de traités spéciaux, ont rapporté :

Ceux de la 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	fr.	42,621 60
Ceux de la 2 <sup>e</sup> classe . . . . .		256,574 51
Ceux de la 3 <sup>e</sup> classe. . . . .		604,913 45
Ceux du tarif spécial . . . . .		484,433 91

Ensemble. . . . . fr. 1,338,343 27

3° Que la recette provenant des expéditions de la Sambre s'élève à . . . . . 21,143 75

de sorte que le produit des transports exceptionnels dont il s'agit comporte en total une somme de . . . . . fr. 1,584,940 62

La recette générale du transport des grosses marchandises, non compris les frais accessoires, ayant atteint . . . . . 13,052,932 28

il s'ensuit que les transports faits aux conditions ordinaires des tarifs ont produit. . . . . fr. 41,467,991 66

Cette dernière somme se répartit de la manière suivante :

1 <sup>re</sup> classe . . . . .	fr.	3,299,573 58	pour	405,847 tonnes.
2 <sup>e</sup> — . . . . .		2,731,080 09	—	513,809 —
3 <sup>e</sup> — . . . . .		3,520,938 76	—	907,529 —
Tarif spécial . . . . .		1,915,266 73	—	1,003,180 —
Abonnements . . . . .		1,130 50	—	653 —
Total . . . . .	fr.	11,467,991 66	pour	2,831,020 tonnes.

Dans ce produit, il est compris fr. 2,528,775 de frais fixes, savoir :

1 <sup>re</sup> classe (1 franc par tonne). . . . .	fr.	405,847
2 <sup>e</sup> — (1 — — — — —) . . . . .		513,809
3 <sup>e</sup> — (1 — — — — —) . . . . .		907,529
Tarif spécial (50 c. — — — — —) . . . . .		501,590
Comme ci-dessus . . . . .	fr.	<u>2,528,775</u>

Il reste donc fr. 9,159,216-66 de frais variables, lesquels se décomposent ainsi :

1 <sup>re</sup> classe . . . . .	fr.	2,893,728 58
2 <sup>e</sup> — . . . . .		2,217,271 09
3 <sup>e</sup> — . . . . .		2,613,409 76
Tarif spécial . . . . .		1,413,676 73
Abonnement . . . . .		1,150 50
Ensemble . . . . .	fr.	<u>9,159,216 66</u>

Les frais variables sont fixés : à fr. 0.10 par tonne-kilomètre pour la 1<sup>re</sup> classe, à fr. 0.08 pour la 2<sup>e</sup> classe, à fr. 0.06 pour la 3<sup>e</sup> classe et le tarif spécial. — Les transports par abonnement appartaient à la 3<sup>e</sup> classe.

En divisant respectivement le montant des frais variables renseignés plus haut par ces trois bases du tarif, on trouve :

Pour la 1 <sup>re</sup> classe. . . . .	28,937,286	tonnes-kilomètres.
— 2 <sup>e</sup> — . . . . .	27,715,889	—
— 3 <sup>e</sup> — . . . . .	43,556,829	—
— le tarif spécial. . . . .	23,561,279	—
— les abonnements. . . . .	18,841	—
Total. . . . .	<u>125,790,124</u>	—

#### RÉCAPITULATION.

NATURE DES EXPÉDITIONS.	NOMBRE DE TONNES EMBARQUÉES.			NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES.		
	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.
Charbons pour la France, via Mouseron.....	»	»	41,710	»	»	4,641,200
Transports en vertu de traités spéciaux.....	2,424	57,417	309,362	143,743	4,283,590	19,484,760
Transports des établissements industriels de la Sambre.....	»	»	69,812	»	»	349,060
Transports ordinaires.....	405,847	513,809	1,911,364	28,937,286	27,715,889	67,136,949
Totaux partiels.....	408,271	571,226	2,335,248	29,083,029	31,999,479	91,816,969
Totaux généraux.....	3,314,745			152,899,477		

Pour ce qui concerne exclusivement les transports effectués dans les conditions ordinaires, le parcours moyen de chaque tonne ressort, d'après les données du tableau qui précède, à 71.50 kilomètres pour la première classe, à 53.94 kilomè-

tres pour la deuxième classe et à 35.12 pour la troisième classe. Calculé sur l'ensemble des susdits transports, le parcours moyen ressort à 43.73 kilomètres. — Enfin, si l'on envisage la généralité des expéditions, aussi bien celles qui constituent l'exception que celles qui ont été faites aux prix normaux des tarifs, l'on obtient un parcours moyen de 46.12 kilomètres.

Comparativement aux résultats constatés en 1858, toutes ces moyennes ont fléchi : sur l'ensemble des transports *ordinaires*, on remarque une diminution de 1.87 kilomètre.

Il serait superflu d'appeler l'attention sur les conséquences que la faiblesse des parcours engendre au point de vue des recettes nettes de l'exploitation. — La configuration du réseau de chemin de fer exploité par le Gouvernement belge est telle que tous les frais d'administration pèsent lourdement sur les transports et enlèvent une part considérable du produit de chaque unité de trafic, précisément parce que les trajets sont courts. Il est vrai que la même observation s'applique, à peu près d'une manière générale, à toutes les exploitations de la Belgique, et c'est pour ce motif que les sociétés réalisent des bénéfices proportionnellement moins élevés que ceux de l'État ; mais comme l'on a souvent comparé le chemin de fer du Gouvernement à des exploitations étrangères, il n'est peut-être pas hors de propos de faire remarquer que la très-grande généralité de ces dernières ont l'immense avantage d'opérer sur des lignes beaucoup plus longues, d'avoir des parcours triples ou quadruples, de pouvoir ainsi répartir leurs frais généraux sur une quantité infiniment plus grande d'unités de trafic.

Abstraction faite des frais *accessoires* provenant du transport des grosses marchandises, les expéditions effectuées aux conditions ordinaires ont produit en moyenne :

	Par tonne embarquée.	Par tonne-kilomètre
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	fr. 8.13	0.114
2 <sup>e</sup> classe. . . . .	5.31	0.098
3 <sup>e</sup> classe (ordinaire) . . . . .	3.88	0.088
Tarif spécial. . . . .	1.98	0.081
Abonnement . . . . .	1.72	0.060
3 <sup>e</sup> classe (ensemble). . . . .	2.84	0.0808
<i>Toutes les grosses marchandises.</i> . . . fr.	4.051	0.0926

En 1858, il n'avait été transporté que 265,786 tonnes de grosses marchandises en vertu de traités spéciaux ; ce nombre s'est élevé, en 1859, à 369,203 tonnes ou environ 11.14 p. % du tonnage total de l'année.

D'après les prix ordinaires du tarif, ces expéditions auraient rapporté. . . . .	fr.	1,824,942 63
Elles n'ont produit que. . . . .		1,358,343 27
Soit une réduction de. . . . .	fr.	466,599 36

ou 25 p. %.

La réduction moyenne est de 25.64 p. % pour la première classe, de 34.78 p. % pour la deuxième et de 22.95 p. % quant à la troisième.

Les parcours moyens pour les expéditions appartenant à chacune de ces trois catégories ont été respectivement de 60, de 75 et de 63 kilomètres ; pour l'en-

semble, la moyenne est de 65 kilomètres. On voit que ces chiffres sont fort sensiblement supérieurs à ceux qui représentent le parcours des transports ordinaires.

Le tableau ci-annexé sous le n° XVIII fournit le détail des transports pour lesquels les traités spéciaux de 1859 ont été conclus.

La nature des expéditions et les lieux de provenance ou de destination suffisent à faire apprécier les raisons qui ont déterminé l'administration à faire ces conventions.

Le tableau n° XIX contient le relevé des transports effectués en vertu de traités spéciaux, mais sans réduction sur les prix du tarif : ces transports ont pris, en 1859, une quantité de 34,103 tonnes de charbons, 190 tonnes de verreries, et des finances (fonds et valeurs) à concurrence de 86,687,200 francs. — Les charbons et les verreries ont produit 76,621 francs ; les finances ont rapporté fr. 21,671-80 ; les deux postes donnent ensemble fr. 98,292-80.

La compagnie de Dendre-et-Waes continue d'accorder des remises sur la part qui lui revient dans le produit des transports de charbons destinés aux stations de Zele et de Lokeren, ainsi que cela a été expliqué dans le compte rendu de 1858 (pp. 63 et 79).

En 1859, il a été transporté, savoir :

Sur Zele. . . . .	2,933 tonnes.
Sur Lokeren . . . . .	17,038 —
Ensemble . . . . .	<u>19,971 tonnes.</u>

Il revenait, pour ces expéditions :

A l'État ( $\frac{1}{4}$ ). . . . .	fr. 40,055 27
A la compagnie précitée ( $\frac{3}{4}$ ). . . . .	120,165 73
Total . . . . .	<u>fr. 160,221 »</u>

Mais la compagnie n'a reçu que fr. 49,815-23, de sorte qu'elle a fait des remises pour une somme de fr. 70,350-50. — En 1858, les réductions consenties par la société s'étaient élevées à fr. 69,940-84 ; — il n'y a donc qu'une augmentation insignifiante pour 1859. — Aussi le tonnage transporté ne s'est-il lui-même accru que de . . . . . 336 tonnes pour Zele  
et de . . . . . 237 — — Lokeren,  
soit sur l'ensemble . . . . . 573 tonnes.

Deux tableaux annexés au présent travail sous les n°s XX et XXI contiennent, l'un le relevé des quantités de charbons et de coke expédiées vers la France, par Mouscron, Quiévrain, Erquelines et Haumont, et l'autre le relevé des quantités de minerais envoyées de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines de Couillet et de Montigny. — Le premier de ces tableaux accuse une exportation de 494,889 tonnes et une recette de fr. 736,592-15 pour le chemin de fer de l'État belge.

Les résultats spéciaux de l'exportation seront examinés en détail dans le chap. VI ci-après.

On doit également faire ici mention des *frais accessoires* produits par les

grosses marchandises, lesquels se sont élevés à la somme de fr. 1,078,772-02 ou 3.85 p. % de la recette générale de l'exploitation et 7.61 p. % de la recette spéciale du tarif de la petite vitesse (articles de roulage). Voici la répartition de la susdite somme :

Bulletins . . . . .	fr.	130,594 47
Prise à domicile . . . . .		14,003 85
Remise à domicile . . . . .		464,803 34
Chargement et déchargement . . . . .		397,361 14
Provision . . . . .		54,828 49
Engins extraordinaires et frais imprévus . . . . .		24,079 68
Part de Tournai à Jurbise . . . . .		10,301 05
Total . . . . .	fr.	1,078,772 02

Ce produit s'est élevé à fr. 1,046,502-62 en 1858 ; on constate donc une augmentation de fr. 29,269-40.

Le tableau qui suit donne, quant aux marchandises de la petite vitesse, le classement des douze mois de l'année, sous le double rapport du mouvement et de la recette, avec la comparaison du même classement pour ce qui concerne l'année 1858 :

MOIS.	RANG QUE CHAQUE MOIS OCCUPE PAR RAPPORT AU			
	MOUVEMENT des grosses marchandises.		PRODUIT des grosses marchandises.	
	1858.	1859.	1858	1859.
Janvier . . . . .	6	6	11	7
Février . . . . .	11	11	12	10
Mars . . . . .	4	5	4	5
Avril . . . . .	9	9	8	8
Mai . . . . .	10	8	9	9
Juin . . . . .	12	12	10	12
Juillet . . . . .	8	10	6	11
Août . . . . .	7	7	7	6
Septembre . . . . .	5	4	5	4
Octobre . . . . .	5	5	2	5
Novembre . . . . .	2	2	5	2
Décembre . . . . .	1	1	1	1

Dans le courant de l'année 1859, l'administration a prescrit aux chefs de station de tenir la statistique des transports, au moins en ce qui concerne les marchandises qui constituent les principaux éléments du trafic, telles que les charbons,

les pierres, les minerais, etc. — Ce travail a été ordonné dans le but de réunir le plus grand nombre possible de moyens efficaces d'appréciation pour la réglementation des taxes. — Mais, ainsi que cela est inséparable des premiers essais tentés sur cette matière et dans cet ordre d'idées, les résultats constatés jusqu'à ce jour n'ont pas assez de précision ni assez d'exactitude pour pouvoir être dès maintenant livrés à la publicité. — La statistique prémentionnée n'ayant d'ailleurs été établie que pour une partie de l'année, les renseignements recueillis perdaient par cela même de leur utilité.

Toutefois, le travail se poursuit, et les causes des erreurs reconnues ayant été écartées, il sera possible d'en faire utilement usage dans le compte rendu de 1860; ce sera une nouvelle amélioration à ajouter à toutes celles qui ont déjà été introduites dans les rapports annuels que le Gouvernement a l'honneur de remettre aux Chambres législatives.

## 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 25 centimes 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 fr. 0-15 de prise à domicile.

Pendant l'année 1859, il a été transporté par le railway de l'État belge, 343,295 groups de finances, ayant produit ensemble une recette de fr. 165,588-81, ou 0.60 p. % de la recette totale de l'exploitation.

Comparativement aux transports de la même nature faits en 1858, il y a une augmentation de 99,888 groups dans le mouvement et de fr. 21,125-28 dans la recette : le premier de ces chiffres s'applique au service *intérieur* à concurrence de 24,012 groups, et aux services internationaux ou du transit à concurrence de 75,876 expéditions; la recette des services internationaux et du transit a augmenté de . . . . . fr. 21,656 08 tandis que la recette du service intérieur a baissé de . . . . . 532 80

Différence en plus. . . . . fr. 21,125 28

La diminution de recette correspondant, pour ce qui regarde le service intérieur, à une augmentation dans le nombre des expéditions, ne peut s'expliquer que par une réduction dans la longueur des parcours.

La plus grande part des échanges de finances faits avec les pays voisins revient à la France, à laquelle nous avons envoyé 42,502 groups de 1,000 francs, et qui nous en a remis 134,814, ce qui fait en total 177,316 expéditions. Ce dernier chiffre représente, à lui seul, 87.62 p. % du mouvement des finances par voie de services internationaux et plus de 50 p. % du mouvement général, tous services réunis.

Les échanges de finances avec la Prusse, par le chemin de fer de Landen à

Aix-la-Chapelle, et avec la Hollande, par le chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, sont à peu près nuls ; ils ne comportent pas plus de 1,612 expéditions, quant aux premiers, et pas plus de 867 groups, quant aux seconds. — Les uns ont donné une recette de fr. 519-97, et les autres ont fourni un produit de fr. 278-20.

Le service intérieur proprement dit ne prend que 51.97 p. % dans le mouvement et 25.50 p. % dans la recette du transport des finances ; — c'est-à-dire qu'il figure dans le mouvement général pour 109,741 groups de 1,000 francs, et dans la recette totale pour fr. 42,240-51. — Cette branche des revenus du chemin de fer ne constitue donc qu'une ressource extrêmement peu productive ; la nature même des transports indique qu'il n'en peut être autrement.

#### b.) ÉQUIPAGES.

Les prix du tarif pour le transport des équipages sont basés sur 3 francs de frais fixes et fr. 0.60 de frais variables pour chaque kilomètre de parcours.

En 1858, il a été transporté 343 équipages ; ce nombre s'est augmenté, en 1859, de 5 équipages : cette dernière année, on en a donc compté 348. — Ces transports ont produit une recette de fr. 19,334-50, soit à peine 0.07 p. % de la recette totale de l'exploitation ; relativement aux résultats obtenus en 1858, il y a une augmentation, en 1859, de fr. 1,161-50 dans la recette. — Tous ces chiffres sont tellement insignifiants qu'ils méritent tout au plus la mention spéciale qui en est faite ici.

#### 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<sup>re</sup> 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<sup>e</sup> 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 par kilomètre de parcours ;

C. 3<sup>e</sup> classé (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 pour frais d'enregistrement, perçue à la charge de chaque expédition.

On sait, d'ailleurs, que l'unité de longueur pour l'application des tarifs du chemin de fer de l'État, est la *lieue* de 5,000 mètres et non le kilomètre.

On a compté en 1859, savoir :

	Expéditions.	
Grande vitesse. . . . .	2,947,	qui ont produit fr. 87,917 07 ou 25.60 p. %
Petite vitesse, 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	2,951,	— 24,751 33 . 7.21 p. %
— 2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,797,	— 36,258 51 10.55 p. %
— 3 <sup>e</sup> — . . . . .	10,239,	— 194,544 40 56.64 p. %
Totaux. . . . .	18,934,	— 343,468 51 100.00

La recette constatée, de fr. 545,468-51, équivaut à 1.22 p. % de la recette générale de l'exploitation. — En 1858, le produit du transport des chevaux et bestiaux n'avait point dépassé la somme de fr. 289,708-18, et le nombre des expéditions de cette nature confiées au chemin de fer de l'État avait été de 15,145. — On remarque donc, en faveur de 1859, une augmentation de fr. 53,760-15 dans la recette et de 3,789 expéditions dans le mouvement, soit, d'une part, 18.55 p. % et, d'autre part, 25.02 p. %. — L'accroissement est fort sensible ; mais il ne peut exercer une influence marquée sur les résultats généraux, parce que la branche de recette où il s'est manifesté n'est elle-même que relativement peu importante.

Les différences qui viennent d'être relevées se répartissent ainsi qu'il est indiqué ci-dessous, entre les diverses catégories du tarif applicable aux transports d'animaux :

Grande vitesse . . . . .	+	192 expéditions.	—	fr.	262 83
Petite vitesse, 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	+	468 — . . . . .	+		2,656 83
— 2 <sup>e</sup> — . . . . .	+	663 — . . . . .	+		8,360 79
— 3 <sup>e</sup> — . . . . .	+	2,466 — . . . . .	+		43,025 34
Comme ci-dessus. . . . .	+	3,789 — . . . . .	+	fr.	<u>53,760 15</u>

Il y a eu, sous le rapport de la recette, une augmentation de fr. 53,763 90 dans le service intérieur, et une diminution de . . . . . 6,003 77 dans les services internationaux.

Reste. . . . fr. 53,760 15

La diminution constatée dans les services internationaux porte pour ainsi dire exclusivement sur les échanges faits avec le Rhin, l'Allemagne du Nord et la Prusse. Les échanges faits avec la France et la Hollande n'ont pas varié d'importance, comparativement aux résultats obtenus en 1858.

Récapitulation faite, on trouve que les transports de finances, d'équipages et d'animaux, considérés comme ne formant qu'un même groupe, ont fourni en 1859 une double augmentation, et sous le rapport du mouvement et sous le rapport de la recette. — Le tableau suivant permet d'en juger :

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES			RECETTES OPÉRÉES		
	EN 1858.	EN 1859.	Augmentation.	EN 1858.	EN 1859.	Augmentation.
Finances . . . . . Groups . . . . .	243,407	343,295	99,888	144,465 53	165,588 81	21,123 28.
Équipages . . . . .	343	348	5	18,173 20	19,334 50	1,161 30
Chevaux et bestiaux . . . . . Expéditions.	15,145	18,934	3,789	289,708 18	343,468 31	53,760 13
				452,346 91	528,391 62	76,044 71

Les trois produits réunis représentaient en 1858 et en 1859 respectivement 1.66 et 1.89 p. % de la recette générale de l'exploitation.

## IX

**Produits extraordinaires.**

Dans le compte rendu de 1858, on a exprimé le regret de n'avoir pu faire le dépouillement, en détail, des sommes renseignées dans les comptes sous la rubrique « *produits extraordinaires.* » — A cet égard, le présent travail est plus complet : on trouvera ci-annexé un tableau indiquant, par station et par nature de recettes, la décomposition des produits spéciaux dont il s'agit, pour ce qui concerne l'année 1859. — C'est là une nouvelle amélioration qui sera introduite dans tous les comptes rendus que le Gouvernement soumettra dorénavant aux Chambres législatives.

Les « *produits extraordinaires* » se sont élevés, en total, à la somme de fr. 520,561-42 en 1859, savoir :

Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords. fr.	18,152 50
Frais de magasinage, dépôt et amendes. . . . .	17,087 75
Dépôts de bagages dans les stations . . . . .	477 40
Usage de voies, stations et quais . . . . .	182,564 48
Parcours des wagons sur les embranchements particuliers . . . . .	50,562 70
Salaires des gardes excentriques — — . . . . .	6,931 67
Quote-part de sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations. . . . .	149,981 91
Déclarations en douane . . . . .	19,539 41
Eau d'alimentation fournie à des compagnies en relation. . . . .	5,112 50
Frais de grues, engins, chargement et déchargement. . . . .	2,757 60
Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités. . . . .	781 97
Surtaxes non remboursées . . . . .	953 71
Abonnement pour transport de détenus. . . . .	51,000 »
Location et chômage de tapissières . . . . .	1,454 50
Location de voitures . . . . .	5,031 »
Location de vieux rails et accessoires . . . . .	8,449 14
Recettes diverses . . . . .	2,143 18
Total. . . . fr.	520,741 42
dont à retrancher au profit de la compagnie de Lierre à Turnhout. . . . . fr.	180 »
Reste net. . . . fr.	520,561 42

On conçoit combien ces indications peuvent être utiles à la solution de nombreuses questions : si l'on voulait, comme cela se faisait autrefois, attribuer à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration le produit de la vente des *cartes de circulation* sur le chemin de fer et dans ses abords, on con-

naîtrait d'avance l'importance du sacrifice consenti ; on pourra se rendre aisément compte des résultats des mesures récemment adoptées pour favoriser le dépôt provisoire des bagages dans les stations, avant ou après le départ des trains ; on saura quel est le produit des redevances payées annuellement par les propriétaires des embranchements industriels ou des gares privées, ce qui donnera une idée précise des faveurs que ces embranchements ou gares ont équitablement le droit de réclamer ; on déterminera, d'un coup d'œil et sans perte de temps, le montant de la recette et des bénéfices réalisés par suite de la substitution de l'administration aux commissionnaires privés pour les opérations et déclarations en douane ; on verra même dans quelles localités les facilités offertes sur ce point au commerce sont accueillies avec empressement, dans quelles localités elles sont repoussées ; on aura les moyens de fixer le produit de la location des voitures de déménagement, dites *tapissières*, produit qui pourra être envisagé dans son chiffre absolu ou dans son rapport proportionnel avec le coût des tapissières, etc.

En un mot, le nouveau tableau ajouté au compte rendu semble d'une utilité réelle, et la pratique ne tardera pas à prouver que les prévisions énumérées plus haut ne manquent nullement de justification.

En 1858, les produits extraordinaires représentent 1.85 % de la recette totale.

## X

## Comparaison résumée avec 1858.

## a.) MOUVEMENT.

NATURE DES TRANSPORTS.	1858.	1859.	DIFFÉRENCE EN 1859		
			EN PLUS.	EN MOINS.	
Voyageurs. {	1 <sup>re</sup> classe.....	629,551	623,470	»	5,861
	2 <sup>e</sup> — .....	1,112,775	1,156,719	23,946	»
	3 <sup>e</sup> — .....	4,731,302	5,212,466	460,964	»
	extraordinaires.....	147,542	163,983	18,643	»
Bagages... {	Colis (taxés au <i>minimum</i> ).....	102,535	106,831	4,496	»
	Quintaux (taxés au poids).....	111,547	108,337	»	3,190
Équipages.....	345	348	3	»	
Animaux..... Expéditions..	13,145	18,954	5,789	»	
Finances..... Groups.....	243,407	343,293	99,888	»	
Petits paquets..... Quintaux...	19,612	20,786	1,174	»	
Petites marchandises..... —	812,500	847,696	35,196	»	
Grosses marchandises..... Tonnes.....	3,190,561	3,314,743	124,384	»	

En 1858, l'on avait constaté une *augmentation* de 7,604 voyageurs de première classe, comparativement aux transports de l'année précédente ; en 1859, la différence se produit en sens inverse : il y a une *diminution* de 3,861 sur 1858.

Il y a eu, en 1858, une augmentation de 53,087 voyageurs de 2<sup>e</sup> classe relativement à 1857 ; en 1859, l'augmentation sur 1858 n'est plus que de 23,946, soit 29,141 en moins. Mais ce qui est remarquable, c'est la progression constatée dans le nombre des voyageurs de 3<sup>e</sup> classe, où il se produit une augmentation de 460,964 personnes, tandis que l'accroissement de 1858 sur 1857 était resté à 162,905.

Le nombre des voyageurs non classés (militaires, enfants, extraordinaires) avait baissé, en 1858, de 41,072 ; en 1859, au contraire, il s'est accru de 18,643 : — différence relativement à 1857, de 59,715.

Les bagages taxés au *minimum* tendent à prendre du développement chaque année : en 1858, il y avait une augmentation de 7,266 colis ; l'on trouve, en 1859, un nouvel accroissement de 4,496 expéditions ; en 1857, l'on avait déjà compté 4,594 colis en plus. — Par contre, les bagages taxés au *poids* diminuent successivement : de 61 quintaux en 1857, de 10,049 quintaux en 1858, de 3,190 quintaux en 1859.

Le nombre des équipages reste stationnaire. Le nombre des expéditions d'animaux n'avait augmenté que de 192 en 1858 comparativement à 1857 ; l'accroissement s'est élevé à 3,789 en 1859.

Quant aux finances, on avait compté, en 1858, 39,593 groups de moins qu'en 1857 ; en 1859, au contraire, on voit se produire une augmentation de 99,888 groups, soit 41 p. % d'accroissement sur 1858.

L'augmentation du poids des petits paquets avait été de 1,197 quintaux en 1858 ; elle se maintient à peu près au même chiffre en 1859 (1,174 quintaux).

Pour les petites marchandises, 1858 avait donné 46,511 quintaux de plus que 1857 ; 1859 donne encore 35,196 quintaux de plus que 1858.

Malheureusement, il y a un ralentissement sensible dans le mouvement ascensionnel des transports de grosses marchandises : l'accroissement, qui avait atteint l'énorme quantité de 407,283 tonnes en 1858, est descendu à 124,384 tonnes en 1859.

Cependant, sur l'ensemble, il y a une progression marquée ; elle est d'autant plus digne d'attention qu'elle s'étend à toutes les catégories de transports, sauf seulement, pour de très-faibles proportions, en ce qui concerne les voyageurs de 1<sup>re</sup> classe et les bagages taxés au poids. — Somme toute, les résultats généraux continuent d'être très-satisfaisants.

## b.) RECETTES.

NATURE DES TRANSPORTS.	1858.	1859.	DIFFÉRENCE EN 1859	
			EN PLUS.	EN MOINS.
Voyageurs. $\left\{ \begin{array}{l} 1^{\text{re}} \text{ classe} \dots\dots\dots \\ 2^{\text{e}} \text{ —} \dots\dots\dots \\ 3^{\text{e}} \text{ —} \dots\dots\dots \\ \text{extraordinaires} \dots\dots \end{array} \right.$	5,109,877 45	2,951,558 10	•	158,319 35
	2,504,640 50	2,339,377 80	54,957 30	•
	4,796,278 80	5,158,916 55	562,637 75	•
	247,666 51	251,089 91	3,423 60	•
Bagages.....	556,592 61	549,707 51	•	6,685 50
Équipages.....	18,175 20	19,534 50	1,161 30	•
Animaux.....	289,708 18	343,468 51	53,760 15	•
Finances.....	144,465 53	165,588 81	21,123 28	•
Petits paquets.....	245,539 36	261,321 54	15,961 78	•
Petites marchandises.....	1,511,661 54	1,571,171 35	59,509 81	•
Grosses marchandises.....	15,717,133 60	14,128,704 50	411,570 70	•
Produits extraordinaires.....	556,368 95	520,561 42	•	16,007 51
<b>Totaux.....</b>	<b>27,277,926 01</b>	<b>28,080,999 70</b>	<b>984,085 85</b>	<b>181,012 16</b>
<b>Augmentation.....</b>	<b>803,075 69</b>		<b>803,075 69</b>	

L'augmentation équivaut à 2.94 p. % de la recette de 1858; elle s'est répartie de la manière suivante :

Part de l'État . . . . .	fr.	718,427 »
Part de la compagnie de Dendre-et-Waes. . . . .		52,529 08
— de Tournai à Jurbise . . . . .		52,117 61
<b>Total égal . . . . .</b>	<b>fr.</b>	<b>803,075 69</b>

Les explications données en ce qui touche les différences constatées, soit en plus soit en moins, dans le mouvement des transports de 1859 comparé au mouvement de 1858, s'appliquent, pour la plupart, aux augmentations et aux diminutions de recettes renseignées dans le tableau qui précède : diminution sur le produit des voyageurs de 1<sup>re</sup> classe, sur le produit des bagages et sur le montant des recettes extraordinaires ; augmentation sur toutes les autres sources de revenus de l'exploitation. — Cependant, l'on doit ne pas perdre de vue que l'accroissement final, tel qu'il a été établi, reste de beaucoup au-dessous de celui qui avait été obtenu en 1858 comparativement à 1857 ; — la diminution relative atteint une somme de fr. 967,255 ; il n'y a, d'ailleurs, une amélioration quelque peu marquante que sur les produits de la 3<sup>e</sup> classe de voyageurs et sur les produits de la 3<sup>e</sup> classe de marchandises.

Ce résultat est d'autant plus surprenant que la longueur moyenne du réseau

exploité a été augmentée en 1859. — La stagnation constatée ne peut être attribuée qu'à la crise provoquée par les événements politiques de l'année.

Quant aux détails des augmentations et des diminutions de recettes dont il s'agit, ils ont été exposés dans le chap. IV du présent travail.

## c.) DÉPENSES.

NATURE DE LA DÉPENSE.	DÉPENSE DE 1858.	DÉPENSE DE 1859.	DIFFÉRENCE EN 1859.	
			EN PLUS.	EN MOINS.
Voies et travaux.....	4,158,735 27	4,007,534 79	»	151,598 48
Traction et arsenal.....	6,974,011 44	6,821,185 50	»	152,825 94
Transports.....	5,195,678 05	5,265,525 03	69,648 »	»
Services en général.....	548,850 45	576,695 85	27,845 42	»
Régie.....	41,190 49	41,747 12	556 63	»
Totaux.....	14,698,465 68	14,512,284 31	98,043 05	284,224 42
Diminution.....		186,179 37		186,179 37

Ainsi, les recettes ont donné, comparativement à 1858, une augmentation de . . . . . fr. 803,073 69  
et les dépenses ont, au contraire, diminué de . . . . . 186,179 37

L'amélioration est donc de . . . . . fr. 989,253 06

pour ce qui concerne exclusivement le service de l'exploitation, c'est-à-dire abstraction faite des dépenses afférentes à la dette du chemin de fer et aux emprunts contractés pour en couvrir les frais de construction.

Les résultats ainsi définis ont une signification à laquelle on ne saurait attacher trop d'importance.

Les dépenses de personnel ont été augmentées en 1859 ; ce fait est la conséquence naturelle du développement du trafic et de l'obligation qui pèse sur le Gouvernement d'améliorer, autant qu'il est équitable, la position de ses agents et employés. — Mais les charges nouvelles résultant de ce premier chef ont été plus que compensées par des réductions opérées dans les dépenses faites pour les billes, les rails et leurs accessoires, ainsi que pour les combustibles de la traction. — Ces trois derniers objets occupent une large place dans les frais d'exploitation : le chap. V du présent rapport leur est spécialement consacré ; on y trouvera la justification et l'explication des diminutions de dépenses constatées en ce qui touche les susdits objets.

Le produit et la dépense de l'exploitation, pour l'année 1859, rapportés aux différentes unités de travail généralement admises dans le langage des chemins de fer, ont été calculés comme suit, dans le cours de cet exposé :

	Recette.	Dépense.	Excédant de recette.
Par kilomètre de chemin . . . . fr.	57,675 52	18,901 79	48,773 73
Par locomotive-kilomètre . . . .	5.27626	2.64709	2.62917
Par voiture-kilomètre . . . . .	0.41908	0.21025	0.20883
Par convoi-kilomètre . . . . .	5.27688	2.64741	2.62947

Voici la répartition de ces unités entre les diverses espèces de recettes et de dépenses :

## RECETTE BRUTE.

NATURE DE LA RECETTE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
Voyageurs . . . . . fr.	14,584 51	2.01448	0.16000	2.01471
Bagages . . . . .	758 44	0.10341	0.00821	0.10343
Petites marchandises . . . . .	2,188 95	0.50655	0.02455	0.50658
Grosses marchandises . . . . .	18,954 56	2.65449	0.21084	2.65480
Finances . . . . .	226 03	0.05166	0.00252	0.05166
Équipages . . . . .	26 57	0.00569	0.00030	0.00570
Chevaux et bestiaux . . . . .	459 64	0.06457	0.00311	0.06458
Produits extraordinaires . . . . .	697 "	0.09761	0.00775	0.09762
Totaux . . . . .	57,675 52	5.27626	0.41908	5.27688

## DÉPENSE.

NATURE DE LA DÉPENSE	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
Voies et travaux . . . . . fr.	5,218 78	0.75086	0.05805	0.75095
Traction et arsenal . . . . .	8,885 84	1.24415	0.09881	1.24428
Transports . . . . .	4,254 79	0.59586	0.04755	0.59593
Services en général . . . . .	489 56	0.06856	0.00515	0.06857
Régie . . . . .	54 82	0.00768	0.00061	0.00768
Totaux . . . . .	18,901 79	2.64709	0.21025	2.64741

## RECETTE NETTE.

ANNÉE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
1859 . . . . . fr.	48,775 75	2.62917	0.20885	2.62947



## CHAPITRE V.

### PRINCIPALES DÉPENSES DE 1859 (DÉVELOPPEMENTS).

#### I

#### Rails et fers de la voie.

A la date du 1<sup>er</sup> janvier 1859, il existait en dépôt une quantité de 178,525<sup>m</sup>,95 de rails, savoir :

	Mètres cour <sup>ts</sup> .	Mètres cour <sup>ts</sup> .
Rails neufs. . . . .	64,987.51	
Vieux rails de remploi . . . . .		115,558.44
En 1859, 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. . . . .	124,924.82	
mètres courants de rails neufs.		
Enfin il a été ôté des voies . . . . .		236,859.57
mètres courants de rails dont une partie est susceptible de remploi ultérieur.		
Cela donne ensemble. . . . .	189,912.33	
mètres courants de rails neufs et. . . . .		550,498.01
mètres courants de vieux rails.		
Mais il a été employé :	Mètres cour <sup>ts</sup> .	Mètres cour <sup>ts</sup> .
A. Aux renouvellements . . . . .	149,726.63	
mètres courants de rails neufs, et . . . . .		77,470.90
mètres courants de vieux rails.		
B. Aux voies nouvelles. . . . .	4,470.51	
mètres courants de rails neufs, et . . . . .		17,904.97
de vieux rails.		
De plus, il a été mis hors de service . . . . .		155,103.20
Ensemble à déduire . . . . .	154,196.94	230,479.07
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1860, il se trouvait donc en dépôt . . . . .	55,715.59	
mètres courants de rails neufs, et . . . . .		119,718.94
mètres courants de vieux rails.		

Les rails neufs en dépôt au 31 décembre 1859 étaient exclusivement des rails du poids de 34 kilogrammes au mètre courant, tandis que les vieux rails comportaient :

	Mètres courants
Rails ondulés, de 19 à 22 kilogrammes. . . . .	592 60
— parallèles, de 25 à 27 — . . . . .	58,176 64
— à double bourrelet, de 34 — . . . . .	61,149 70
Ensemble. . . . .	<u>119,718 94</u>

Les indications relevées ci-dessus sont fournies en détail et par espèces de rails, dans le tableau ci-annexé sous le n° XXIII.

Sauf quelques rails d'excentriques, de croisements ou de passages à niveau, il n'a pas été acheté de rails en 1859, ou, du moins, ceux qui ont été livrés au chemin de fer de l'État, l'ont été en exécution d'une adjudication publique, faite et approuvée au mois de novembre 1858. — Le prix résultant de cette adjudication était uniformément de fr. 159-99, pour chacun des huit lots composant la fourniture; — ce prix s'applique à la tonne, sans les éclisses; — ainsi que la remarque en est faite dans le compte rendu de 1858, il n'a pas encore pu être traité à aussi bon marché depuis la mise en exploitation du railway.

En 1858, il a été livré aux entrepreneurs du remaniage 13,478 vieux rails, pesant ensemble 3,426,081 kilogrammes; l'administration a reçu, en échange, 2,559,405 kilogrammes de rails neufs; ce qui fait ressortir le produit du remaniage à 688.66 kilogrammes par tonne. — Ce produit diffère fort peu de celui constaté en 1858, lequel avait été de 696.23 kilogrammes de rails neufs par tonne de vieux rails; la diminution ne dépasse pas 7.57 kilogr. par 1,000. — Mais, en égard aux résultats obtenus en 1857, la diminution est considérable: elle ne s'élève pas à moins de 38.24 kilogrammes par tonneau.

La valeur des produits du remaniage, pour ce qui concerne les rails seulement, a été de 377,500 francs en 1859.

Il a été dit, p. 91, que 135,104 mètres courants de rails ont été mis hors de service dans le courant de l'année 1859; cette quantité se décompose de la manière suivante :

	Mètres courants
Rails ondulés . . . . .	16,924
— parallèles . . . . .	80,966
— à double bourrelet . . . . .	37,214
Total égal. . . . .	<u>135,104</u>

La durée effective de ces rails se trouve indiquée au tableau suivant :

DURÉE.	RAILS ONDULÉS.	RAILS PARALLÈLES.	RAILS A DOUBLE BOURRELET.	TOTAL.
Ans.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
5	"	694	59	753
5	"	"	18	18
6	"	"	5,227	5,227
7	149	4,866	"	5,015
10	"	22,661	450	23,111
11	"	"	10,796	10,796
12	"	9,040	12,168	21,208
15	1,751	6,658	8,516	16,925
16	1,445	10,415	"	11,860
17	2,679	4,900	"	7,579
18	1,888	15,455	"	17,343
19	4,415	617	"	5,032
20	147	7,660	"	7,807
21	4,452	"	"	4,452
TOTAUX . .	16,924	80,966	57,214	155,104

La durée moyenne ressort, d'après ces chiffres : à 18 ans 1 mois pour les rails ondulés ; à 15 ans 9 mois pour les rails parallèles ; à 11 ans 1 mois pour les rails à double bourrelet, et enfin à 15 ans 6 mois pour tous les rails réunis.

On ne peut, quant à la valeur relative de chacune de ces moyennes, que se référer aux observations présentées à la page 24 du présent travail.

Le tableau ci-annexé sous le n° XXIV présente la situation des voies sous le rapport du poids des rails qui y sont respectivement placés ; il donne, en outre, la répartition entre toutes les sections du chemin de fer, des rails mis hors de service dans le courant de l'année 1859. — On y remarquera que, sur les 57,214 mètres courants de rails à double bourrelet, qui ont dû être ôtés des voies pendant ladite année, il s'en trouvait 5,200, ou près de 14 p. %, qui appartenaient à la ligne de Dendre-et-Waes ; ce nombre paraît très-considérable eu égard au peu de temps qui s'est écoulé depuis la mise en exploitation de cette ligne ; il représente 2.27 p. % du développement total des rails existant sur cette ligne.

En 1859, il s'est cassé 105 rails sur le chemin de fer exploité par l'État belge, savoir : 102 rails parallèles et 3 rails à double bourrelet. — Sur les premiers, il

y en avait 94, ou 92.17 p. % qui appartenait à la section de Tournai à Jurbise. — Depuis 1856 jusques et y compris 1859, le nombre des rails brisés pour l'ensemble du réseau, a été de 507 ; et la susdite section figure dans ce nombre pour 417 rails ou 82.25 p. %.

Ces faits confirment de nouveau la remarque consignée en ces termes dans le compte rendu de 1858, à savoir 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. »

En 1859, il a été livré aux entrepreneurs du remaniage d'une part 1,649,466 kilogrammes de vieux coussinets et 67,606 kilogrammes de vieilles chevilles et clavettes ; ces entrepreneurs ont représenté 1,296,957 kilogrammes de coussinets neufs et 34,483 kilogrammes de chevilles et clavettes neuves. Par tonne, le rendement moyen a été de 786.34 kilogrammes de coussinets et de 510.15 kilogrammes de chevilles ou clavettes. — En 1858, ces deux moyennes avaient été respectivement de 775 et de 507 kilogrammes, il y a donc amélioration, d'une part, de 11.54 kilogrammes, et, d'autre part, de 3.15 kilogrammes.

La valeur des produits du remaniage est estimée à 146,000 francs pour les coussinets, et à 7,600 francs pour les chevilles et clavettes.

De même que pour les rails, il n'a pas été conclu en 1859, de marché pour la fourniture de coussinets, chevilles, clavettes ou coins en bois. — Tous les objets de ces quatre sortes, dont l'administration a eu besoin dans le courant de ladite année, ont été fournis en vertu de l'adjudication déjà mentionnée du mois de novembre 1858.

Au point de vue de l'élévation de la dépense, il est peut-être heureux que l'on n'ait pas eu un nouveau traité à faire ; en effet, si les commencements de l'année 1859 ont été marqués par une stagnation dans les affaires de la métallurgie, il n'en a pas été de même de la fin, à cause des marchés importants faits par différents établissements industriels avec l'Espagne, la Russie, l'Italie et la Hollande.

## II

### Billes.

Au 1 <sup>er</sup> janvier 1859, il existait dans les dépôts de l'administration des chemins de fer de l'État une réserve de 7,971 billes en chêne non préparées, de 2,537 billes en chêne préparées au système Bethell, billes en hêtre, en bois blanc ou en sapin préparées au procédé Boucherie, et enfin 250 billes en sapin préparées au système Bethell. — Cela fait ensemble. . . . .	10,758
billes en bois, auxquelles il y a lieu d'ajouter . . . . .	1,375
traverses en métal ; soit un total de. . . . .	12,133
billes ou traverses.	
Dans le courant de l'année 1859, il a été acheté. . . . .	160,406
billes neuves.	
Ce qui donne pour les entrées. . . . .	172,539

	D'autre part. . . . .	172,539
Mais il a été mis en service. . . . .		112,167
		<hr/>
billes ; de sorte que les dépôts renfermaient encore. . . . .		60,372
		<hr/>

billes au 1<sup>er</sup> janvier 1860.

Les achats faits en 1859 comprenaient :

Billes en chêne non préparées, à . fr. 5.07 pièce . . . . .		46,230
<i>Procédé Boucherie.</i> Billes en hêtre. . 4.90 — . . . . .		5,022
— Billes en bois blanc. 4.75 — . . . . .		5,430
— Billes en sapin. . 4.50 — . . . . .		332
<i>Procédé Bethell.</i> Billes en chêne. . 6.02 — . . . . .		1,516
— Billes en sapin. . 4.78 — . . . . .		102,036
		<hr/>
Ensemble. . . . .		160,406

billes donnant une dépense totale de fr. 782,151-20 ou, en moyenne, fr. 4.876 par bille.

Quelques-uns des prix effectifs renseignés ci-dessus sont supérieurs à ceux de 1858 ; l'augmentation est de fr. 0.06 pour les billes en chêne non préparées, de fr. 0.02 pour les billes en bois blanc préparées au procédé Boucherie, et de fr. 0.20 pour les billes en sapin soumises également au système de conservation du docteur Boucherie.

Par contre, il y a une diminution notable (fr. 0.35) dans le prix des billes en sapin préparées d'après le système Bethell et une réduction de fr. 0.11 sur le prix des billes en hêtre (système Boucherie).

Parmi les billes placées dans les voies pendant l'année 1859, il y en a 105,512 qui ont servi à des remplacements, et 6,655 qui ont été employées à l'établissement de voies d'évitement dans les stations et leurs dépendances ; ensemble, 112,167 billes, savoir :

En chêne, non préparées. . . . .	52,553	3,046	55,599
— préparées (Bethell). . . . .	1,516	»	1,516
En hêtre, bois blanc et sapin (Boucherie). . . . .	12,339	1,002	13,341
En sapin (procédé Bethell). . . . .	59,300	2,607	61,907
En métal. . . . .	4	»	4
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Totaux. . . . .	105,512	6,655	112,167

Les 105,512 billes employées à des remplacements ont été substituées à 107,313 billes mises hors de service ; on sait que la différence entre ces deux nombres provient de ce que la portée des rails primitifs était seulement de 0<sup>m</sup>,90 tandis que la portée des nouveaux rails atteint 1<sup>m</sup>,02.

Les billes ôtées des voies se répartissaient comme suit :

En chêne . . . . .	93,897
En sapin . . . . .	7,464
En essences autres que le chêne et le sapin . . . . .	5,881
En fer . . . . .	74
	107,313
Ensemble. . . . .	107,313 billes,

dont 107,259 billes en bois.

Sur les 93,897 billes *en chêne* renseignées comme ayant été mises hors de service, on en comptait 17,628 de la section de Mons à Manage; ce qui est plus surprenant, vu l'âge peu avancé de la voie, on en avait pris 210 dans la ligne de Dendre-et-Waes; enfin, il y en avait 9,752 qui provenaient de la section de Tournai à Jurbise.

En 1858, il avait été mis 106,437 billes hors de service; il y a donc eu en 1859 une différence de 876 billes en plus.

La durée moyenne des billes en chêne ressort, à 12 ans 4 mois; celle des billes d'essences diverses, autres que le chêne, à 12 ans 1 mois; enfin, celle de l'ensemble, est de 12 ans 4 mois. — Ces trois moyennes avaient été respectivement de 12 ans 3 mois, de 13 ans 3 mois, et de 12 ans 9 mois pour les billes ôtées des voies en 1858. — Les mêmes résultats avaient été remarqués en 1857, c'est-à-dire que les moyennes de cette dernière année se rapprochent fort sensiblement de celles des exercices 1858 et 1859.

Les tableaux ci-annexés sous les nos XXV et XXVI donnent des détails plus développés que ceux qui précèdent, sur l'emploi des billes, sur la situation et le mouvement des dépôts, ainsi que sur les remplacements faits pendant l'année dont le présent rapport a pour objet d'exposer les opérations.

### III

#### Combustibles.

La comptabilité des dépenses, telle qu'elle est établie en conformité de la loi du 15 mai 1846, ne peut différer des imputations réellement faites à la charge des allocations votées par les Chambres: elle est le reflet des prélèvements effectués sur les crédits, au double point de vue de l'exercice budgétaire et de la nature des besoins prévus par les lois; — mais elle ne répond pas exactement aux consommations effectives d'une année, ni aux subdivisions des services qui ont absorbé les sommes ordonnancées. — C'est pour ce motif qu'une comptabilité spéciale, dite comptabilité-matières, a été organisée par la plupart des exploitations de chemins de fer existantes, et par l'administration de l'État belge en particulier.

Grâce aux mesures prises dans ce but, les dépenses du combustible telles qu'elles vont être renseignées, peuvent être réparties d'une part entre les diffé-

rentes branches de l'exploitation auxquelles elles s'appliquent, et d'autre part, entre les années (1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre, par opposition aux années budgétaires, qui s'étendent depuis le 1<sup>er</sup> janvier de l'année du budget jusqu'au 31 octobre de l'année suivante), sur lesquelles les paiements sont échelonnés dans la pratique

On espère que la même méthode pourra être développée de manière à embrasser toutes les consommations de l'exploitation, et l'on comprendra sans peine combien il y aurait lieu de se féliciter d'un pareil résultat.

D'une part ce serait, en organisant la surveillance journalière de toutes les dépenses, empêcher *préventivement* (on insiste sur ce dernier mot) le mauvais emploi des quantités pour ainsi dire innombrables d'objets qui constituent les dépenses du railway; d'autre part, ce serait déterminer, avec précision, les limites des besoins d'une année et de chaque service envisagé isolément.

La comptabilité-matières fonctionne depuis près de deux ans pour ce qui concerne spécialement le combustible; et les tableaux ci-annexés sous les nos XXVII à XXIX donneront une idée des avantages qu'il est possible d'en retirer, des éléments de toute sorte que l'on peut puiser dans les livres d'une comptabilité assise sur les mêmes bases.

Le tableau n° XXVII contient le relevé des combustibles de toute nature qui ont été livrés à l'administration, quelle qu'en soit la destination, qu'ils aient été payés sur les fonds du budget, ou qu'ils aient, au contraire, été obtenus gratuitement. Ce dernier cas se présente notamment pour les bois d'allumage (vieilles billes) et les fagots provenant du service de la voie ou des bâtiments, ainsi que pour les briquettes et le coke rebutés lors des réceptions et que les entrepreneurs abandonnent parfois à l'État.

Le prix des combustibles achetés dans le commerce est porté en compte au taux moyen des sommes payées aux fournisseurs en 1859.

Le coke provenant des usines de l'administration est coté au même prix que celui qui a été livré par les adjudicataires, bien qu'il coûte davantage; il est procédé de cette façon, parce qu'il ne serait pas rationnel de faire varier les frais de la traction entre les différentes lignes du réseau, en raison de la provenance du combustible. — Enfin, les valeurs du combustible obtenu gratuitement sont établies par évaluation. Ces valeurs sont renseignées en caractères italiques.

Quoi qu'il en soit, d'ailleurs, du mérite relatif de ces différentes manières de procéder, quant à la valeur intrinsèque attribuée aux combustibles, — il est toujours aisé de se rendre compte de la consommation en ne prenant pour point de départ que les *quantités*, lesquelles constituent à elles seules la véritable base du système de comptabilité, les *valeurs en argent* ne servant ici que de lien indispensable aux opérations telles qu'elles devaient être traduites dans des livres.

Voilà pour les *entrées*. — Le tableau n° XXVIII contient le compte des *sorties* et indique les consommations par *nature d'emploi*. On y voit quelles ont été les consommations de la direction générale, du magasin central de Malines, des voies, de la traction, des ateliers, des stations, des machines fixes, etc.; — et

ces consommations sont renseignées par nature de combustible. — Comme développement audit tableau, l'annexe qui suit et porte le n° XXIX indique séparément la dépense faite pour le chauffage de chacune des stations à remise, ainsi que pour les différents services annexés à ces stations. Ainsi, l'on peut constater quelle a été, pour chaque ligne et pour chaque section, et même spécialement pour chacune des stations principales du réseau, la dépense résultant du chauffage des bureaux et des salles d'attente; l'on peut voir également la dépense des machines fixes, en regard de la force de chacune d'elles; le même renseignement est fourni pour les ateliers de locomotives, de voitures, de lampistes et de peintres.

En aucun temps, le Gouvernement n'a perdu de vue l'obligation qui pèse sur lui de tenir les Chambres législatives au courant des faits et gestes de l'administration des chemins de fer, et maintenant moins que jamais l'on pourrait élever avec justice le moindre doute à cet égard; mais les développements qui précèdent et les tableaux dont il y est fait mention suffisent à démontrer que cette administration n'a qu'un désir: celui de connaître elle-même la vérité sur toutes les opérations de la vaste entreprise dont la direction lui a été confiée par le pays.

Les tableaux n°s XXVII et XXVIII contiennent, en détail, les renseignements dont voici un résumé succinct :

Au 1<sup>er</sup> janvier 1859, il restait en approvisionnement, soit dans les dépôts, soit aux usines à coke, du combustible de toute espèce ayant, d'après les bases exposées ci-dessus, une valeur globale de . . . fr. 172,854 36

Il a été fourni sur des marchés dont le montant a été imputé sur le budget de l'exercice 1859, du combustible pour une somme de . . . fr. 1,352,540 25

L'État a lui-même fabriqué du coke qui, au prix de revient des marchés directs conclus avec les fournisseurs de l'administration, aurait coûté . . . fr. 224,455 38

Les voies ont fourni aux dépôts du vieux bois d'allumage et des fagots pour une somme de . . . fr. 38,916 38

Les résidus provenant du lavage du charbon de terre avaient une valeur de . . . fr. 562 80

Les entrepreneurs ont abandonné à l'État des déchets de coke qui sont estimés valoir . . . fr. 4,485 75

Enfin, à l'épuisement des tas, des déchets de coke et de briquettes ont été recueillis pour une somme de . . . fr. 1,038 97

Ensemble. . . fr. 1,794,655 85

Au 31 décembre 1859, il restait en approvisionnement aux dépôts et aux usines à coke, du combustible pour une somme de . . . fr. 245,447 87

La consommation de l'année a donc absorbé une valeur de fr. 1,549,205 98

Mais il a été payé par la société du Jardin zoologique d'Anvers,

D'autre part. . . . .	fr. 1,549,205 98
du chef d'un travail fait pour son compte par la machine fixe de la station de cette ville, une somme de . . . . .	fr. 367 50
De sorte que la consommation réelle de <i>l'exploitation</i> revient à . . . . .	fr. 1,548,858 48

Cette consommation s'est répartie, entre les différents services, de la manière suivante :

Direction générale . . . . .	fr. 8,287 95
Magasin central et Commission de réception à Malines. . . . .	620 77
Chauffage des bureaux et entretien des bâtiments de la voie. . . . .	3,118 94
Allumage des locomotives et de la machine fixe de Haut-Pré . . . . .	175,022 10
Chauffage . . . . .	1,096,189 68
Bureaux, salles d'attente, machines fixes et ateliers des stations . . . . .	85,276 47
Arsenal de Malines (non compris les ateliers) . . . . .	57,948 00
Fours à coke . . . . .	139,146 15
Bureaux ambulants et atelier des timbres-poste. . . . .	724 44
Télégraphes . . . . .	434 07
Total. . . . .	fr. 1,564,768 57

De ce total, il y a lieu de déduire la valeur des excédants constatés à l'épuisement des tas, par suite de ce que les pesées partielles ne donnent pas toujours, dans leur ensemble, un poids équivalent au poids global, constaté au moment où les livraisons ont été prises en charge . . . . .	fr. 15,950 09
Reste une somme de . . . . .	fr. 1,548,858 48

équivalente à la consommation constatée.

Les prix moyens de chaque espèce de combustible ressortent :

A fr. 7.00	pour le mètre cube de bois de chauffage neuf;
A fr. 5.00	— — — — — vieux ( <i>évaluation</i> );
A fr. 15.1764	pour la tonne de briquettes;
A fr. 3.20	pour l'hectolitre de charbon de bois;
A fr. 22.00	pour la tonne de charbon de terre en roche;
A fr. 1.1226	pour l'hectolitre de charbon de terre menu, sauf qu'une quantité de 32,181 hectolitres, destinée à la machine fixe de Haut-Pré, a été payée seulement sur le pied de fr. 0.885.
A fr. 92.55	pour l'hectolitre de charbon pour la fabrication de coke;
A fr. 24.97	pour 1,000 kilogrammes de coke;
A fr. 10.00	pour 1,000 kilogrammes de déchets de coke et de briquettes ( <i>évaluation</i> );
A fr. 14.06	pour 100 fagots.

Les dépenses du combustible de la traction, qui figurent pour plus des deux tiers dans la consommation totale, se sont présentées ainsi que l'indique le tableau suivant :

SERVICES.	ALLUMAGE.		CHAUFFAGE.		TOTAL.	
	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
Ligne du Nord. . . . .	19,885	50	124,824	27	144,707	57
— de l'Ouest. . . . .	62,501	69	551,554	26	595,638	95
— du Midi. . . . .	58,578	22	574,171	75	452,546	95
— de l'Est. . . . .	52,581	89	256,899	89	269,281	78
Machine fixe de Haut-Pré. . . . .	80	"	28,959	53	29,019	55
Totaux. . . . .	175,022	40	1,096,489	68	1,269,211	78

L'allumage représente 13.65 p. % de la dépense totale ; le chauffage proprement dit, tant pour la marche que pendant les stationnements, absorbe le surplus ou 86.57 p. %.

La dépense totale, répartie à un autre point de vue, se décompose comme suit :

Ligne du Nord . . . . .	11.40	p. %
— de l'Ouest . . . . .	31.01	—
— du Midi . . . . .	34.08	—
— de l'Est . . . . .	21.22	—
Machine de Haut-Pré. . . . .	2.29	—
	} 25.51 p. %	
Unité. . . . .	100.00	—

On a vu, p. 51, que le parcours des locomotives s'est partagé ainsi, entre les quatre lignes du réseau :

Nord . . . . .	10.27	p. %
Ouest. . . . .	34.87	—
Midi . . . . .	34.58	—
Est . . . . .	20.51	—
	} 100.00 —	

Les proportions sont donc à peu près les mêmes, de part et d'autre, pour ce qui concerne les lignes du *Nord* et du *Midi*. — La différence constatée pour la ligne de l'*Ouest* s'explique par l'infériorité relative de cette ligne sous le rapport

des conditions de productivité ; et pour les sections de l'*Est*, c'est l'existence des plans inclinés qui en rend l'exploitation comparativement plus coûteuse.

Si, au lieu d'opérer sur la *valeur* des combustibles, on opère sur la quantité qui en est entrée dans les consommations de la traction proprement dite, c'est-à-dire sans égard à l'*allumage* des machines, on obtient pour résultat :

SERVICES.	BRIQUETTES.	CHARBON	COKE.	RÉSIDUS.	TOTAL.
		DE TERRE, MENU.			
	Kilogr.	Kilogr. (').	Kilogr.	Kilogr. (').	Kilogr.
Ligne du Nord . . . . .	4,752,400	523,485	1,861,200	"	7,117,085
— de l'Ouest . . . . .	16,089,400	"	5,491,200	"	19,580,600
— du Midi . . . . .	16,260,795	"	5,101,800	"	21,362,595
— de l'Est . . . . .	8,252,200	"	4,484,000	"	12,716,200
Plans inclinés . . . . .	"	2,896,290	"	816,500	5,712,590
Totaux . . . . .	43,314,795	5,419,775	14,958,200	816,500	64,489,068

On doit remarquer que la consommation totale s'applique à la généralité des convois et des voitures, — mais que la consommation des locomotives ne dépasse point 60,776,478 kilogrammes de combustible, c'est-à-dire la consommation totale, déduction faite des charbons employés aux machines fixes des plans inclinés. — En tenant compte de ces circonstances, on trouve que les consommations de la traction (sans égard à l'allumage), ont donné :

	Kilog.		fr.
Par locomotive-kilomètre	11.42	de combustible, coûtant . . .	0.2005
Par convoi-kilomètre	12.12	— . . . . .	0.2059
Par voiture-kilomètre	0.787	— . . . . .	0.0154

ce qui fait, comparativement à 1858, une diminution de 0<sup>kil.</sup>,20 de combustible et de fr. 0.0282 de dépense, par locomotive-kilomètre.

Les chiffres alignés plus haut font ressortir l'accroissement proportionnel donné à l'emploi des *briquettes* relativement au coke : on a employé trois fois autant de briquettes que d'autre combustible.

Les quantités et sommes indiquées ci-dessus comme représentant la consommation ou la dépense de chaque service pris isolément sont quelque peu exagérées, puisque, pour ramener la dépense totale à fr. 4,548,858-48, l'on a dû retrancher une somme de fr. 15,930-09 du montant de l'addition des dépenses partielles telles qu'elles sont renseignées (*voir p. 99*). — Mais la différence ne dépasse guère 1 p. % de l'ensemble, et elle est inévitable, les pesées partielles qui se font journellement ne pouvant en aucun cas conduire à un total qui corres-

(1) En comptant une moyenne de 90 kilogrammes par hectolitre.

ponde d'une manière exacte à la quantité de combustible qui a été prise en charge. — Il ne serait pas possible, d'ailleurs, de déterminer avec précision quels sont les tas qui ont présenté des excédants de cette nature, ni sur quelles allocations du budget le charbon constituant ces tas avait été payé, ni enfin quels sont les services qui ont respectivement absorbé ce charbon. — Au surplus, on le répète, la différence ne dépasse point la proportion de 1 p. % de la consommation totale.

On peut voir d'après les susdits tableaux nos XXVII à XXIX que la fabrication du coke dans les fours de l'administration a été considérablement réduite en 1859; elle est même abandonnée complètement aujourd'hui. — En 1859, il n'y a que les fours de Malines et d'Ans qui aient fonctionné; ceux de Jemmapes et de Hal avaient déjà été très-peu utilisés en 1858.

L'on s'est décidé à prendre cette détermination, d'une part à cause de l'extension donnée successivement et progressivement à l'emploi des briquettes, et, d'autre part, à cause de l'élévation relative du prix de revient du coke fabriqué pour le compte de l'État.

Dans ces circonstances, il paraît inutile de donner des éclaircissements sur les résultats de la fabrication de 1859; les renseignements fournis, les années précédentes, à ce sujet, étaient eux-mêmes entourés de restrictions qui en diminuaient singulièrement la valeur: on ne pouvait déterminer les frais généraux de la surveillance des travaux, le coût de l'amortissement du prix des fours, les dépenses de traction supportées pour conduire les charbons depuis le lieu de la livraison jusqu'au lieu où la fabrication du coke s'opérait, etc., etc.

Les indications relevées plus haut suffiront d'ailleurs pour faire apprécier la consommation effective de l'année 1859, et c'est là, semble-t-il, le point important à envisager.

#### IV

##### Huiles et graisses.

Il a été acheté en 1859 :

109,998 1/2 kilogrammes de suif de bœuf fondu . . . . .	fr.	135,684 07
116,261 1/2 — d'huile de graissage . . . . .		121,134 53
20,036 — — de palmier . . . . .		21,618 85
74,955 — — d'arachides des Indes . . . . .		54,943 55
6,000 — — de colza non épurée . . . . .		5,157 »
Soit une dépense de . . . . . fr.		338,538 »

pour les huiles et les graisses.

Il a, en outre, été acheté 6,077 kilogrammes de sel de soude, lesquels ont coûté . . . . .		1,823 10
et enfin il a été payé une somme de . . . . .		10 81
pour frais de douane sur un baril de graisse.		

Ensemble . . . . . fr. 340,371 91

Les prix moyens ressortent, d'après ces chiffres :

A fr. 1-23	par kil. de suif de bœuf fondu (même prix qu'en 1858).		
A fr. 1-04	— d'huile de graissage (diminut. de fr. 0-03 sur les prix de 1858)		
A fr. 1-07	— de palmier . . . . .	0-08	—
A fr. 0-73	— d'arachides des Indes. —	»	—
A fr. 0-85	— de colza . . . . .	0-17	—
A fr. 0-30	— de sel de soude . . . . .	0-10	—

La dépense de 1856 s'élevait à fr. 410,057-17 ; celle de 1857 à fr. 397,406-12 et celle de 1858 à fr. 380,046-94 ; — on trouve celle de 1859 à fr. 340,371-91 : il y a donc une décroissance continue. — La diminution de 1859 comparative-ment à 1858 est de fr. 39,675-03 ; — elle provient, en très-grande partie, de la baisse qui a atteint les huiles en 1859.

## CHAPITRE VI.

### CHEMINS DE FER EN RELATION.

---

#### I

##### **Services mixtes.**

L'administration est heureuse de pouvoir, lorsqu'elles s'offrent à elle, saisir, quand elle ne les peut provoquer, les occasions d'ouvrir des relations avec les chemins de fer aboutissants, au moyen de tarifs mixtes. Ces tarifs ne sont pas seulement avantageux à la régularité et à la promptitude de la marche des deux exploitations qui les adoptent; mais surtout ils constituent véritablement une bonne fortune pour le commerce et l'industrie; ils détruisent, en outre, tout esprit d'antagonisme entre les différents railways qui forment le réseau belge, en établissant, au contraire entre eux, un lien de confraternité cimenté par l'intérêt réciproque des deux parties.

Il existait des tarifs mixtes entre le chemin de fer de l'État d'une part, et les concessions du Nord-belge, de Pepinster à Spa, de Charleroi à Louvain, de Lierre à Turnhout, de la Flandre occidentale et de Hainaut-Flandres, d'autre part.

A dater du 1<sup>er</sup> juin 1859, un tarif de la même nature a été admis de commun accord entre le Gouvernement belge et la compagnie concessionnaire du chemin de fer de la jonction de l'Est, autrement dit chemin de fer de Manage à Wavre.

Actuellement les deux administrations délivrent des coupons de voyageurs et inscrivent les bagages jusqu'à destination, pour le parcours entre des stations désignées de part et d'autre. — Les marchandises, équipages, fonds et valeurs, chevaux et bestiaux, sont également acceptés au transport direct, de toutes les stations de la compagnie, vers certain nombre des stations de l'État ou des correspondants de celui-ci; — *et vice-versâ*.

Les conditions réglementaires arrêtées pour le service intérieur du chemin de fer de l'État sont applicables aux transports mixtes; les modifications ou dispositions interprétatives apportées à ces conditions seraient éventuellement applicables aux susdits transports, sans opposition recevable de la part de la compagnie.

La société a pris l'engagement de régler le service de ses convois de manière à

les mettre, autant que possible, en parfaite coïncidence avec ceux des chemins de fer exploités par l'État.

Il est donné réciproquement décharge des expéditions remises par colis, dans la station où l'échange en a lieu. — Pour les marchandises remises par wagon ou sans transbordement, l'acceptation se fait, de part et d'autre, sans garantie et sous toutes réserves, quant au contenu des wagons et au conditionnement des colis.

Tout dommage entraînant paiement d'indemnités aux intéressés, du chef de retards, d'entraves, de pertes ou d'avaries occasionnés aux expéditions, est supporté par l'administration qui l'a occasionné.

Les lettres et pièces de comptabilité des deux administrations sont admises, de part et d'autre, au transport en service, c'est-à-dire, au transport gratuit ; il n'y a que les fonds qui soient soumis à la taxe.

Ainsi qu'il a été dit à la p. 74 du présent travail, le service mixte de Manage à Wavre comporte notamment un *tarif spécial* applicable aux transports de *houille, coke, minerais, fonte brute, pavés, moellons et sables*.

Ces arrangements ont été expressément homologués, pour autant que de droit, par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Louvain à Charleroi, dont la ligne est, sur une partie de son développement, commune à la concession de Wavre à Manage.

Enfin, la convention est révocable à toute époque, pour l'une et pour l'autre des deux parties contractantes, moyennant renonciation donnée six mois à l'avance ; un règlement particulier a fixé tous les points touchant la régulière exécution de ladite convention.

La station du Trooz n'avait pas de relations directes avec la ligne concédée de Pepinster à Spa ; cette lacune a été comblée à partir du 10 mars 1859 ; et depuis cette époque les transports de la station précitée jouissent des bénéfices assurés aux expéditions qui tombent sous les dispositions du tarif mixte existant entre l'exploitation du Gouvernement et celle de la ligne qui vient d'être mentionnée.

Une mesure analogue a été prise, à la date du 30 juin 1859, d'une part, en ce qui concerne les relations de la station de *Theux* (appartenant à la concession de Pepinster à Spa) avec les stations de Floresse, d'Auvélais et de Tamines, sur la section de Namur à Charleroi, — et, d'autre part, en ce qui regarde les relations de *Theux* avec les stations françaises auxquelles conduit la ligne de Charleroi à Erquelinnes.

En troisième lieu, le tarif mixte avec les compagnies de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes, a été ouvert aux expéditions de Roux et de Châtelineau, à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1859.

On voit, d'après ce qui précède, que l'administration ne cherche pas uniquement à créer des services mixtes là où il n'en existe point, mais qu'elle s'efforce à élargir le cercle dans lequel se meuvent les services déjà établis.

Les 10-27 octobre 1856, il avait été signé entre le Gouvernement belge, d'une part, et la compagnie concessionnaire du Grand-Luxembourg, d'autre part, une convention pour l'usage de la station de l'Allée-Verte, à Bruxelles. — On lisait,

entre autres, dans cet acte : « Pour le service fait par le personnel de l'État » pour compte de la société, celle-ci interviendra dans les dépenses des salaires », des ouvriers attachés au service de la station de l'Allée-Verte, au *prorata* du » poids des bagages et marchandises inscrites à ses registres, tant au départ qu'à » l'arrivée. »

Des contestations surgirent au sujet de l'application pratique de cette disposition, et, pour mettre fin au dissentiment survenu, il fut conclu une convention transactionnelle et additionnelle, sous la date du 11 mai 1839.

La grande compagnie du Luxembourg était, aux termes de la transaction, tenue de payer à l'État fr. 1,166-66 par mois, pour la période de vingt-deux mois écoulée du 1<sup>er</sup> mars 1837 au 31 décembre 1838.

Ensuite l'article, transcrit plus haut, de la convention primitive des 10-27 octobre 1836, a été remplacé par le texte suivant :

« Pour le service fait par le personnel de l'État dans la station de Bruxelles » (Allée-Verte) et au bassin du canal, pour compte de la société, celle-ci payera » une redevance calculée mensuellement sur les bases suivantes :

« a.) Il sera fait tous les mois un relevé général de la dépense du personnel » de l'État (chef de station, employés et ouvriers) attaché au service de la station » de l'Allée-Verte et du bassin du canal. Toutefois, les agents employés au ser- » vice exclusif de l'État, tels que les commis aux recettes, les ouvriers à l'atelier » des voitures, les machinistes, chauffeurs et gardes-frein, etc., ne seront pas » compris dans ce relevé. On y ajoutera la dépense effective pour les conducteurs » et chevaux employés à la traction des wagons, plus une somme fixée conven- » tionnellement à fr. 912-50 par mois pour le service fait par la machine employée » aux manœuvres.

» b.) La dépense commune étant ainsi fixée mensuellement, la grande com- » pagnie du Luxembourg en remboursera à l'État le cinquième. Cette proportion » résulte des bases suivantes : le service de la station de l'Allée-Verte est considéré » comme divisé en cinq parties :

- » 1° Mouvement de la ligne du Nord ;
- » 2° — — de l'Ouest (Dendre-et-Waes) ;
- » 3° — — du Midi ;
- » 4° — de transit ;
- » 5° — de la ligne du Luxembourg. »

Telles sont les principales dispositions prises dans le courant de l'année 1839. en ce qui concerne les relations de *service mixte* du chemin de fer de l'État.

## II

### Transit et services internationaux.

On a déjà dit, dans le paragraphe précédent, que la station de *Theux*, appartenant à la ligne concédée de Pepinster à Spa, a été mise en relation directe, à

partir du 1<sup>er</sup> juillet 1859, avec les stations françaises auxquelles conduit le chemin de fer de Charleroi à Erquelinnes; cela constitue une première amélioration aux services internationaux du réseau belge.

Au mois de février 1859, la station de *Couillet* a aussi, de son côté, été mise en relation directe avec les bureaux français, pour les transports de marchandises et de finances, et avec les bureaux rhénans et prussiens, pour les transports de marchandises seulement. — Les taxes perçues sont celles de *Châtelineau* pour les expéditions en destination de la France, viâ Quiévrain, Mouscron ou Erquelinnes, et celles de *Charleroi* pour les expéditions destinées aux stations rhénanes et à la ligne d'Aix-la-Chapelle à Dusseldorf-Ruhrort, viâ Namur; les prix de *Charleroi* sont également applicables aux transports effectués de Couillet, aux conditions du tarif belge-allemand (intermédiaire de la maison Lion M. Cohn, pour les trajets faits au delà de Cologne).

La ligne de *Cologne à Coblenze* s'est soudée à l'exploitation rhénane à partir du 1<sup>er</sup> mars 1859, et, à la même époque, cette ligne a été placée tout entière sous le régime du tarif belge-rhénan, c'est-à-dire que les stations qui y sont situées (*Bonn, Remagen, Andernach, Neuwied et Coblenze*) correspondent avec les bureaux du chemin de fer de l'État belge. — Les cinq localités précitées sont donc desservies sans l'intervention, à Cologne, d'aucun intermédiaire autre que la compagnie du chemin de fer rhénan, à moins, bien entendu, que les expéditions ne se fassent au delà de Cologne par la voie du Rhin.

Le 3 mars 1859, la station de *Vilvorde* a été mise en communication avec les stations des chemins de fer rhénan et d'Aix-la-Chapelle à Dusseldorf-Ruhrort, pour les transports de marchandises, ce qui n'existait pas auparavant.

Une modification plus importante que celles qui viennent d'être signalées a été introduite, à partir du 5 avril 1859, en ce qui touche les *stations charbonnières du bassin du Centre*, lesquelles ont aujourd'hui des relations directes avec les stations françaises, pour les transports de houille et de coke, par Mons et Haumont ou par Beaume et Erquelinnes. Les taxes perçues pour les parcours belges sont fixées d'une manière uniforme pour toutes les stations du bassin du Centre jusqu'à Erquelinnes à fr. 2-45 par tonne et jusqu'à Haumont à fr. 2-95. Jusqu'à Quiévrain ou jusqu'à Mouscron, les prix restent fixés respectivement à fr. 2-90 et fr. 5-50.

Cependant, les expéditions de houille et de coke de la ligne de Mons à Manage en destination d'Erquelinnes même ou d'une station du chemin de fer du Centre en deçà d'Erquelinnes, continuent d'être soumises à une réinscription à Beaume; seulement, elles ne sont plus taxées qu'à fr. 1-07 par tonneau de 1,000 kilogrammes.

Au moment où les dispositions qui viennent d'être analysées étaient mises en vigueur, en ce qui touche les charbons du Centre, une décision ministérielle ouvrait aux bureaux de Manage et de La Croyère des communications directes avec les stations de la compagnie française du Nord, pour les transports de finances et marchandises, par Quiévrain ou par Mouscron, — tout en permettant d'inscrire les fers laminés ou étirés pour la destination de *Blanc-Misseron*, sans réinscription au bureau-frontière.

Vient ensuite, dans l'ordre chronologique, l'introduction d'un tarif nouveau pour le transport des bagages, *de ou pour Londres, via Ostende et Calais*, lequel tarif a reçu son application à courir du 1<sup>er</sup> juin 1859. Maintenant la tolérance de poids accordée à chaque voyageur muni d'un coupon direct, est fixée uniformément à 25 kilogrammes et pour les deux classes de voitures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup>). — La taxe fixe par colis pour frais d'embarquement et de débarquement est supprimée; — elle est remplacée dans le tarif par une augmentation de prix équivalente.

La taxe est actuellement, par 5 kilogrammes ou fraction de 5 kilogrammes dépassant les 25 kilogrammes de tolérance, fixée comme il est indiqué ci-dessous :

## A.

Via *Ostende* :

<i>De ou pour</i> toutes les stations belges. . . . .	fr. 1 60
<i>De ou pour</i> Aix-la-Chapelle. . . . .	1 90
<i>De ou pour</i> Cologne . . . . .	2 10

## B.

Via *Calais* :

<i>De ou pour</i> toutes les stations belges. . . . .	fr. 1 85
<i>De ou pour</i> Aix-la-Chapelle. . . . .	2 15
<i>De ou pour</i> Cologne . . . . .	2 35

Lorsque les transports empruntent la voie d'Ostende, le prix du parcours de mer (lequel figure dans les taxes renseignées ci-dessus pour fr. 0-25) est acquis à l'État belge pour les bagages dirigés sur Londres; il est bonifié à la compagnie du South-Eastern Railway, pour les bagages venant de Londres.

En 1859, les bureaux des *Écaussines*, de *La Croyère*, de *La Louvière* et de *Soignies* ont été mis en relation directe avec ceux du chemin de fer concédé d'Anvers à Rotterdam, aux conditions déterminées pour le service international hollando-belge.

Une extension a été donnée à la convention réglant les rapports internationaux dont il vient d'être fait mention. — Les stations néerlandaises de Gouda, Utrecht, Arnheim et Amsterdam d'une part, sont actuellement en rapport avec les stations belges de Bruxelles (nord), Malines, Gand, Ostende, Louvain et Liège, d'autre part, pour ce qui concerne les transports de voyageurs et de bagages. — C'est là, sans doute, un acheminement vers des extensions futures conçues dans le même ordre d'idées et dont l'introduction serait, on peut l'espérer, favorablement accueillie par le public.

Le 22 octobre 1859, la station d'*Esschen*, du chemin de fer concédé d'Anvers à Rotterdam, a été, de son côté, ajoutée au tarif mixte arrêté entre ce chemin de fer et celui dont l'exploitation est assurée par le Gouvernement belge. — Cependant cette station n'est comprise au tarif que pour les voyageurs, bagages, finances

et petites marchandises, — à l'exclusion des grosses marchandises, pour lesquelles le service mixte n'a pu être admis.

A dater du 15 décembre 1859, les voyageurs partant de Londres pour Rotterdam, Utrecht et Amsterdam, par Ostende ou Calais, et réciproquement, — ont eu la faculté de prendre des livrets à coupons valables pour tout le parcours et de faire inscrire directement leurs bagages depuis le point de départ jusqu'à destination. — Ces coupons sont bons pour un mois et donnent le droit de séjourner dans les principales villes du parcours. Les voyageurs peuvent transporter gratuitement 25 kilogrammes de bagages ; l'excédant seul est soumis à la taxe.

Les prix sont les mêmes par Calais et Mouscron que par Calais et Quiévrain ; par Ostende, il y a une différence, en moins : de fr. 4.50 pour la 1<sup>re</sup> classe, de 5 francs pour la 2<sup>e</sup> classe, et de fr. 0.25 par 5 kilogrammes de bagages.

Les prix du parcours entier sont ainsi fixés :

		DE OU POUR <i>Londres</i> :		
		1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe	Bagages (5 kil )
<i>Rotterdam.</i>	Par Calais et Mouscron ou Quiévrain fr.	75.10	54.55	2.55
	Par Ostende . . . . .	70.60	49.55	2.10
<i>Utrecht.</i>	Par Calais et Mouscron ou Quiévrain .	81.90	59.85	2.85
	Par Ostende . . . . .	77.40	54.85	2.60
<i>Amsterdam.</i>	Par Calais et Mouscron ou Quiévrain .	86.50	62.95	2.85
	Par Ostende . . . . .	81.80	57.95	2.60

Enfin, dans le courant du mois de décembre dernier, il a été arrêté un nouveau livret réglementaire et de nouveaux tarifs pour les transports internationaux du service franco-belge par Mouscron, Quiévrain, Haumont et Erquelines.

Le texte de la convention avenue à cet effet ayant été publié par la voie du *Moniteur belge*, il serait superflu d'en analyser les principes ; mais on pourrait s'attendre à trouver ici l'exposé succinct des modifications apportées par cette convention à l'ancien ordre des choses.

Cet exposé, on le ferait ; mais il paraît plus rationnel de l'ajourner à l'année prochaine, attendu que les nouvelles dispositions dont il s'agit n'ont reçu leur exécution qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1860, et qu'ainsi leur place naturelle est plutôt dans le prochain compte rendu que dans celui-ci. — On pourra alors étudier et la mesure et les conséquences qu'elle aura eues sous le rapport des produits réalisés.

Les transports internationaux et du transit se sont élevés, en 1859, à la somme de fr. 5,356,986-01, savoir :

DÉSIGNATION DES SERVICES.		ENTRÉE.	SORTIE.	TOTAL.
83.81 %.	Services internationaux.			
	Franco-belge.....	655,052 99	1,523,968 17	2,177,001 16
	Belge-rhénan et belge-allemand.....	530,555 09	764,961 96	1,315,495 05
	Belge-prussien.....	77,094 15	59,885 57	136,977 50
	Prusso-néerlandais-belge.....	251,520 12	565,053 14	616,573 26
	Hollando-belge.....	83,279 54	129,555 57	214,812 91
	Anglo-belge.....	3,743 20	5,260 50	9,003 70
	South-Eastern railway.....	18,563 61	14,129 52	52,494 93
	General Steam navigation.....	5,490 30	7,103 60	10,393 90
Finances et petits paquets.....	37,940 32	43,703 92	85,646 44	
	<b>TOTAUX.....</b>	<b>1,682,799 50</b>	<b>2,915,601 33</b>	<b>4,596,400 83</b>
15.00 %.	Transit.			
	Franco-belge-rhénan (1).....	121,533 58	99,760 02	221,295 40
	Franco-belge-prussien (2).....	6,610 75	23,556 26	29,967 01
	Franco-belge-allemand (3).....	170,743 84	116,320 78	287,066 02
	General Steam navigation (Londres au Rhin) (4).....	12,962 50	14,271 02	27,255 52
	Anglo-belge-rhénan (5).....	52,008 50	41,596 50	73,905 *
South-Eastern railway (6).....	24,962 29	52,055 63	56,997 94	
	<b>TOTAUX.....</b>	<b>568,825 26</b>	<b>527,640 23</b>	<b>696,465 49</b>
1.19 %.	Finances et petits paquets.			
	France et Prusse (5).....	16,150 88	16,625 01	52,775 89
	Angleterre et Prusse (6).....	22,165 20	9,182 60	31,547 80
	<b>TOTAUX.....</b>	<b>58,516 08</b>	<b>25,805 61</b>	<b>64,121 69</b>
	<b>TOTAUX GÉNÉRAUX.....</b>	<b>2,039,958 84</b>	<b>5,267,047 17</b>	<b>5,556,986 01</b>

La recette totale de l'exploitation s'étant élevée à fr. 28,080,999-70, il s'ensuit que le service intérieur proprement dit a produit une recette de

(1) Dans la colonne de l'entrée, on a renseigné les transports de la France vers l'Allemagne; la sortie comprend les expéditions en sens inverse.

(2) Id., vers la Prusse; id.

(3) Id., vers l'Allemagne; id.

(4) Id., de Londres vers le Rhin; id.

(5) Id., de la France vers la Prusse; id.

(6) Id., de l'Angleterre vers la Prusse; id.

fr. 22,724,013-69; de sorte que les produits totaux se répartissent de la manière suivante :

Service intérieur. . . . .	80.92 p. %
Services internationaux. . . . .	16.37 —
Transit . . . . .	2.48 —
Finances et petits paquets des services internationaux . . . . .	0.23 —
Ensemble . . . . .	<u>100.00</u>

La recette totale de 1859 présente une augmentation de fr. 803,073-69, relativement à la recette totale de 1858. La différence provient de ce qu'il y a eu :

Pour le service intérieur, <i>augmentation</i> de . . . . .	fr. 1,179,193 03
Pour les services internationaux, <i>diminution</i>	
de . . . . .	fr. 262,926 60
Pour le service du transit, <i>diminution</i> de . . . . .	54,703 21
Pour les finances et petits paquets, <i>diminution</i> de . . . . .	<u>58,487 53</u>
	376,119 34
Reste . . . . .	<u><u>803,073 69</u></u>

L'augmentation constatée dans le service intérieur s'est produite :

Voyageurs de 3 <sup>e</sup> classe . . . . .	fr. 322,146 74
— extraordinaires . . . . .	27,768 57
Bagages . . . . .	11,987 62
Équipages . . . . .	830 »
Animaux . . . . .	59,763 90
Petits paquets . . . . .	13,079 73
Petites marchandises . . . . .	49,246 55
Grosses marchandises . . . . .	<u>750,755 01</u>
Ensemble . . . . .	fr. 1,255,598 12

dont à déduire les diminutions :

Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	fr. 10,573 80
— 2 <sup>e</sup> classe . . . . .	13,457 05
Finances . . . . .	532 80
Produits extraordinaires. . . . .	<u>31,839 44</u>
	56,403 09
Reste . . . . .	fr. 1,179,193 03

La diminution constatée dans le produit des services internationaux se répartit ainsi :

Augmentations.	}	Voyageurs de 2 <sup>e</sup> classe . . . . . fr.	4,567 90
		— de 3 <sup>e</sup> classe . . . . .	14,991 01
		— extraordinaires . . . . .	1,489 70
		Équipages . . . . .	348 30
		Finances . . . . .	49,912 94
		Petits paquets. . . . .	33,112 72
		Petites marchandises. . . . .	8,801 73
		Produits extraordinaires. . . . .	15,942 81
		Ensemble. . . . . fr.	<u>129,167 11</u>

dont à déduire les diminutions :

Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe . . . . . fr.	40,395 55	
Bagages . . . . .	29,012 34	
Animaux. . . . .	5,596 02	
Grosses marchandises . . . . .	<u>317,090 »</u>	
		<u>392,093 71</u>
Soit en moins . . . . . fr.		<u><u>262,926 60</u></u>

Pour le transit, il y a eu :

<i>En moins</i> : Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe . . . . . fr.	107,348 20
— extraordinaires . . . . .	334 67
Équipages . . . . .	37 »
Animaux . . . . .	407 75
Grosses marchandises. . . . .	22,094 51
Produits extraordinaires. . . . .	110 88
Ensemble. . . . . fr.	<u>130,332 81</u>
<i>En plus</i> : Voyageurs de 2 <sup>e</sup> classe . . . . . fr.	63,826 63
Bagages . . . . .	10,339 42
Petites marchandises . . . . .	<u>1,461 53</u>
	<u>75,627 60</u>
Différence finale . . . . . fr.	<u><u>54,703 21</u></u>

Il résulte de tous ces chiffres qu'il n'y a eu d'augmentation, toutes compensations faites quant aux résultats définitifs des différentes espèces de transports, qu'en ce qui touche au service intérieur ; mais que les services internationaux et le transit ont, au contraire, donné une diminution relativement aux résultats obtenus en 1858.

On remarque encore que l'augmentation constatée dans le service intérieur doit être attribuée, à concurrence des deux tiers de son importance, aux expéditions de grosses marchandises ; par contre, c'est également aux expéditions de la petite vitesse que revient la diminution constatée dans le produit des services internationaux. Enfin, c'est sur la recette afférente aux transports de voyageurs que porte principalement la réduction de la recette du transit.

Quant aux recettes du transport des finances et des petits paquets des services

franco-belge-prussien et anglo-belge-prussien, elles présentent une diminution de fr. 58,487-53 comparativement à 1858, savoir :

Finances . . . . .	fr.	28,256 86
Petits paquets . . . . .		30,230 67
Ensemble. . . . .	fr.	58,487 53

Toutefois, cette diminution est largement compensée par une augmentation de fr. 83,025-66 obtenue dans le produit du transport des finances et des petits paquets appartenant aux transports internationaux.

Il est même à présumer que chacune des deux différences serait considérablement réduite si la statistique de l'administration pour l'année 1858 permettait de séparer complètement les services franco-belge-prussien et anglo-belge-prussien, d'une part, des services belge-prussien et anglo-belge, d'autre part, ainsi que cela a pu être fait pour 1859.

Un rapprochement assis sur des bases qui fussent exactement comparables, aurait vraisemblablement pour résultat de faire reconnaître que les différences signalées constituent, dans de larges proportions, de simples transferts d'un service à l'autre.

Les transports des voyageurs et des grosses marchandises forment, sans contredit, la part la plus considérable des expéditions des services internationaux, tant sous le rapport du mouvement que sous le rapport de la recette.

Il ne sera donc pas sans intérêt de rechercher comment et dans quelles proportions ces deux espèces de transports se sont partagées entre les différentes sections des susdits services. Voici la répartition quant aux voyageurs :

SERVICES.	Voyageurs sortis de la Belgique.		Voyageurs entrés en Belgique.	
	Nombre.	Recette.	Nombre.	Recette.
		Fr.		Fr.
Franco-belge . . . . .	109,941	285,198 26	101,910	290,347 33
Belge-rhénan et belge-allemand. . . . .	28,632	217,668 05	31,941	229,716 85
Belge-prussien . . . . .	1,065	10,367 70	876	7,506 55
Prusso-néerland-belge . . . . .	50,381	102,560 18	51,098	108,885 50
Hollando-belge. . . . .	8,747	22,134 95	6,685	21,926 50
Anglo-belge. . . . .	254	3,260 50	554	5,743 20
South-Eastern railway . . . . .	773	10,017 55	1,648	16,513 35
General Steam Navigation . . . . .	995	7,103 60	488	3,490 30
Totaux . . . . .	200,788	658,310 79	195,200	684,129 68

Le nombre des sorties dépasse de 5,588 le nombre des entrées, et cependant la recette prélevée à charge des voyageurs venus en Belgique reste de fr. 25,818-89 au-dessus de la recette perçue pour les voyageurs qui ont quitté le pays. Cette différence provient de ce que les premiers ont parcouru un trajet plus long que les seconds : entre la frontière et le lieu de destination où les voyageurs entrés se sont arrêtés, il y avait une distance plus forte que la distance franchie par les voyageurs sortant, entre le point de départ de ceux-ci et la frontière.

L'ensemble du mouvement et de la recette des voyageurs pour les services internationaux se traduit par les chiffres suivants :

	Nombre.	Recette.
Franco-belge . . . . .	211,851	fr. 575,545 59
Belge-rhénan et belge-allemand . . . . .	60,573	447,384 90
Belge-prussien . . . . .	1,941	17,874 25
Prusso-néerland-belge . . . . .	101,479	211,445 78
Hollando-belge . . . . .	15,452	44,061 45
Anglo-belge . . . . .	808	9,005 70
South-Eastern railway . . . . .	2,421	26,530 90
General Steam Navigation . . . . .	1,483	10,593 90
Totaux. . . . .	395,988	1,342,440 47

Comparativement aux résultats obtenus en 1858, il y a, sur l'ensemble, une augmentation de 27,074 voyageurs et une diminution de fr. 19,346-74 de recette. C'est toujours le service franco-belge qui occupe la première place dans nos relations internationales ; le mouvement et la recette de ce service envisagé isolément se sont accrus respectivement de 22,984 voyageurs et de fr. 19,140-86 en 1859.

Nos relations avec l'Allemagne du Nord et les provinces rhénanes ont, au contraire, diminué de 11,446 voyageurs et de fr. 81,375-70 de recettes.

Des calculs analogues à ceux qui précèdent, faits sur les transports internationaux de grosses marchandises, conduisent aux chiffres ci-après :

	Exportation de la Belgique.		Importation en Belgique.	
	Tonnage.	Recette. Fr.	Tonnage.	Recette. Fr.
Franco-belge. . . . .	592,676	1,099,021 06	29,566	176,303 48
Belge-rhénan, belge-allemand. . . . .	79,421	441,676 59	37,962	240,757 99
Belge-prussien. . . . .	4,668	40,965 25	4,606	34,751 80
Prusso-néerland-belge. . . . .	53,214	213,275 29	18,462	104,606 49
Hollando-belge . . . . .	19,078	92,189 17	7,025	40,254 15
Totaux. . . . .	749,057	1,887,127 16	97,421	596,675 91

Si les importations représentent 51.09 p. % des exportations quant à la recette, la proportion ne va pas au delà de 13 p. % quant au tonnage des transports.

La France, qui a reçu de la Belgique, 592,676,000 kilogrammes de grosses marchandises, ne nous en a envoyé que 29,566,000 kilogrammes. — Les recettes à l'exportation par nos frontières du Midi atteignent la somme importante de fr. 1,099,021-06, tandis que les recettes pour le transport des articles de petite vitesse importés par ces mêmes frontières ne vont qu'au modeste chiffre de fr. 176,303-48. Dans l'ensemble cependant, le service franco-belge, entrées et sorties réunies, équivaut à plus de la moitié des recettes des services internationaux, pour ce qui concerne spécialement les grosses marchandises. On peut le vérifier par le tableau suivant, qui fournit la réunion de l'exportation et de l'importation :

	Tonnage.	Recette.
Franco-belge . . . . .	622,042	1,275,324 54
Belge-rhénan et belge-allemand . . . . .	117,383	682,454 38
Belge-prussien . . . . .	9,274	75,717 05
Prusso-néerland-belge . . . . .	71,676	517,881 78
Hollando-belge . . . . .	26,105	152,443 52
Totaux. . . . .	846,478	2,485,801 07

D'après les relevés donnés ci-dessus, p. 110, le service du transit a produit en 1859, une recette de fr. 696,465-49. — Les services franco-belge-rhénan et franco-belge-allemand ont produit ensemble fr. 508,560-02; il ne reste donc que fr. 188,103-47 pour les quatre autres, ce qui ne donne, pour chacun, qu'une moyenne de fr. 47,025-87.

Ainsi que la promesse en avait été faite dans le compte rendu de 1858, le tableau ci-annexé sous le n° XXX, ne se borne pas à renseigner le mouvement et la recette du transit; il indique, en outre, la direction que les personnes et les choses transitant par la Belgique ont suivie. On y voit, par exemple, ce que la France a envoyé à l'Allemagne et ce que l'Allemagne a envoyé à la France; on y voit, en outre, quelle est l'importance réelle des stations-frontières par lesquelles les expéditions dont il s'agit sont entrées ou sont sorties. — On comprendra que l'on ne peut développer ici toutes les observations que l'examen du susdit tableau doit naturellement suggérer; mais il semble opportun et utile de signaler, d'une manière spéciale, cette nouvelle amélioration introduite dans la présente publication. — On pourra y puiser des enseignements précieux pour l'étude des questions de toute nature qui se rattachent au transit belge.

L'administration elle-même trouvera dans les éléments constitutifs du susdit tableau des éclaircissements dignes de foi sur l'importance de chacune des branches du transit et, comme conséquence, sur les besoins de l'exploitation par rapport à cette partie du service, etc., etc.

La proportion de la recette des transports internationaux et du transit, relativement à la recette totale, tend à baisser de plus en plus. En 1857, elle atteignait 22.90 p. ‰; en 1858, on l'a vue descendre à 21.02 p. ‰; on la trouve, en 1859, à 19.08 p. ‰. Cette décroissance progressive est due à deux causes distinctes agissant dans le même sens: diminution effective des transports spéciaux dont il vient d'être donné un aperçu, et augmentation constante de la recette du service intérieur.



## CHAPITRE VII.

### ACCIDENTS.

---

On lit ce qui suit dans un ouvrage qui a été récemment publié à Paris :

« La puissance destructive des machines et engins employés dans les chemins de fer, et bientôt les nombreux accidents qui ont signalé le début de l'exploitation des principales lignes, ont dû nécessairement, et dès le principe, amener la création de services médicaux, destinés surtout à assurer les premiers secours en cas d'accidents. Plus tard, le nombre des agents attachés aux compagnies devenant très-considérable, on songea à utiliser les médecins, non-seulement pour constater les maladies de ces agents, mais encore pour leur donner tous les soins nécessaires. C'est ainsi qu'un service médical largement organisé fut attaché en France à toutes les lignes de chemins de fer en exploitation. *Je dis en France, parce qu'il n'existe d'organisation de ce genre sur aucun des réseaux étrangers, excepté en Russie, où elle a été importée par les ingénieurs français.*

» Animées par les sentiments d'une philanthropie éclairée, les compagnies ne se bornèrent pas à assurer à tous leurs employés malades des soins médicaux et pharmaceutiques gratuits ; leur sollicitude s'étendit à tous les besoins, en attribuant soit l'intégralité, soit seulement la moitié du traitement pendant toute la durée de la maladie (1). »

Si l'on s'en rapportait à ces lignes, on supposerait nécessairement que le Gouvernement belge n'a pas eu la vulgaire prévoyance d'établir un service de santé ni aucune institution de retraite pour le nombreux personnel qui est attaché au service de ses chemins de fer. — On se tromperait singulièrement si l'on croyait qu'il en est ainsi, attendu qu'une caisse de secours et qu'un service médical existent, auprès de l'administration des railways de l'État belge, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1858, c'est-à-dire, depuis une époque où les compagnies françaises et les compagnies russes étaient encore à naître.

Il ne sera, semble-t-il, pas déplacé de donner ici quelques renseignements sur l'organisation de ces deux services ; l'exposé aura d'autant plus d'opportunité qu'un arrêté royal du 16 décembre 1859, revisant les règlements antérieurs, a modifié la susdite organisation.

Les agents qui composent le personnel de l'exploitation des chemins de fer de l'État se divisent en deux grandes catégories bien distinctes : les uns sont porteurs d'une nomination royale ou ministérielle et jouissent d'un traitement fixe annuel, tandis que les autres reçoivent simplement un livret d'ouvrier et sont payés à la journée.

---

(1) *Notions générales sur les chemins de fer*, par Auguste PERDONNET. — Paris, chez Lacroix et Baudry, 1859, p. 180.

Les premiers sont des employés du Gouvernement dans l'acception rigoureuse de l'expression ; ils sont admissibles à la pension de retraite sur les fonds du Trésor public, conformément aux lois générales qui régissent la matière ; leurs veuves sont pensionnées sur les fonds de la caisse des veuves et orphelins du Département des Travaux Publics, laquelle caisse est, comme on le sait, alimentée par des retenues effectuées sur les appointements des fonctionnaires eux-mêmes.

Quant aux seconds, ils subissent également des retenues au profit d'une institution spéciale, ayant pour titre : « *Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.* »

La caisse a pour but :

1° D'allouer des secours temporaires aux ouvriers momentanément incapables de travailler ;

2° De leur assurer gratuitement les frais de traitement : médecin, médicaments, etc. ;

3° D'accorder des secours annuels : aux ouvriers *provisaires* atteints d'infirmités permanentes, ainsi qu'aux ouvriers *définitifs*, à leurs veuves, orphelins, pères et mères, lorsqu'ils n'ont pas droit à la pension ;

4° De couvrir les frais de funérailles des ouvriers décédés ;

5° D'accorder une pension aux ouvriers *définitifs* en cas d'infirmités permanentes ;

6° D'allouer des pensions aux veuves, orphelins, pères et mères de ces ouvriers *définitifs* ;

7° De faire traiter gratuitement, par des médecins agréés à cet effet, les pensionnaires en général, ainsi que toutes les personnes en jouissance d'un secours annuel sur les fonds de la caisse.

Le service médical est placé sous la haute surveillance de la commission administrative de l'institution et de l'inspecteur général du service de santé de l'armée. — Les agents malades ou blessés sont traités par des médecins agréés par le Ministre ; les médicaments sont fournis par les pharmacies militaires ou, à leur défaut, par des pharmaciens agréés.

Les honoraires des médecins sont payés d'après un tarif fixé dans le règlement organique de la caisse ; les premiers soins que réclament les *voyageurs* et *employés* blessés par accident ou atteints d'indisposition subite, sont gratuits.

Des boîtes de secours sont placées dans tous les convois ; elles sont visitées, tous les trimestres, par les docteurs agréés. — Ceux-ci visitent également, deux fois par année, les dépôts des médicaments ; ils s'assurent, au moins une fois par semaine, de l'état sanitaire du personnel des stations ou services occupant un grand nombre d'ouvriers.

Les médicaments fournis par des pharmaciens agréés sont payés sur le pied d'un tarif fixé par le Ministre.

Les dépenses de médecins et de médicaments sont prélevées sur les fonds de la caisse. — En outre, l'ouvrier blessé dans son service ou atteint de maladie provenant de ce service, continue à toucher une partie ou la totalité de son salaire ; de même, l'ouvrier atteint d'une maladie dont la cause est étrangère au service, reçoit un secours journalier calculé à raison de son salaire et du nombre de personnes composant sa famille.

Il est pris des arrangements avec les administrations des hôpitaux et des hospices pour l'admission, à la charge de la caisse, des ouvriers atteints de maladies ou de blessures graves.

Les ouvriers devenus, d'une manière définitive, incapables de faire leur service, reçoivent une pension viagère ou des secours dont la durée est déterminée selon le nombre d'années de participation à la caisse. — En cas de décès d'un ouvrier, il est alloué une pension viagère ou des secours temporaires à sa femme, à ses enfants, ou à ceux de ses proches dont il était le soutien.

Une indemnité est payée à la famille de l'ouvrier pour couvrir les frais de funérailles de celui-ci.

Il est constitué à la veuve qui se remarie, une dot dont le montant est établi dans les limites de une à deux années de pension.

En vue de faciliter à l'ouvrier admis à la pension ou à sa veuve les moyens d'entrer dans un hospice ou établissement de bienfaisance, il peut lui être accordé, en lieu et place de la pension, une somme fixe calculée, au *maximum*, aux trois quarts du montant de cette pension capitalisée, à 4 1/2 p. *o*/, d'après la table générale de mortalité de la Belgique.

Les revenus de la caisse se composent :

1° D'une retenue de 3 p. *o* sur les salaires de fr. 2-40 et au-dessous, et d'une retenue de 4 p. *o* sur les salaires dépassant fr. 2-40 ;

2° Du montant des retenues pour mesures disciplinaires, pour congés ou absences quelconques ;

3° Des subsides du Gouvernement ;

4° Des donations, legs et dons particuliers ;

5° Des intérêts des capitaux placés au nom de l'institution.

Les Chambres se rappelleront qu'il figure annuellement au budget du Département des Travaux Publics, une allocation de 20,000 francs, à titre de subside à la caisse prémentionnée.

Les dépenses de l'institution s'élèvent à plus de 200,000 francs par année. — Au 31 décembre 1858, il existait un encaisse de fr. 213,047-15.

Cette simple analyse fera reconnaître que le Gouvernement belge a compris la mission des chefs d'exploitation et qu'il sait la remplir ; il n'a point la prétention de faire mieux que les compagnies privées pour assurer le sort de ses employés et mettre la vieillesse de ses agents à l'abri du besoin ; mais il a au moins la satisfaction de n'avoir rien négligé pour parvenir à ce résultat.

Les faits révélés dans le compte rendu de 1858 témoignent aussi de la sollicitude avec laquelle l'administration veille à la sécurité des transports et à la sûreté de la circulation. — Le tableau ci-annexé sous le n° XXXII, contient le relevé des accidents survenus en 1859 ; dans le courant de cette dernière année, on a compté :

Voyageurs tués	par le fait du service	. . . . .	0
—	—	par leur propre fait . . . . .	0
Voyageurs blessés	par le fait du service	. . . . .	6
—	—	par leur propre fait . . . . .	0
A reporter . . . . .			6

	Report . . . . .	6
Agents de l'administration tués . . . . .		13
— — blessés . . . . .		22
Personnes circulant sur la voie, tuées . . . . .		15
— — blessées . . . . .		5
Nombre de tués . . . . .		28
— blessés . . . . .		35
	Total . . . . .	61

Ainsi aucun voyageur n'a été tué par le fait du service ; et sur 7,140,640 personnes transportées en 1859, il y en a eu 6 qui ont été blessées par le fait de l'exploitation, soit 1 sur 1,190,107.

Depuis l'ouverture des premières lignes administrées par le Gouvernement belge, il y a, en tout, 6 voyageurs tués et 74 voyageurs blessés par le fait du service.— Ces chiffres font ressortir la moyenne des voyageurs tués à 1 sur 13,576,139, celle des voyageurs blessés à 1 sur 1,262,930 ; pour les deux catégories réunies, la moyenne reste encore à 1 sur 11,682,104.

Le tableau n° XXXII ci-après fournit, sur chacun des accidents constatés en 1859, des éclaircissements qui permettront d'apprécier le rôle important que l'imprudence des victimes joue d'ordinaire dans les événements de cette nature. On y verra aussi que beaucoup d'accidents n'avaient aucun caractère de gravité.

## CHAPITRE VIII.

### TÉLÉGRAPHES.

A la fin de l'année 1858, les fonds votés pour l'établissement et l'extension des lignes télégraphiques s'élevaient ensemble à la somme de . . fr. 780,000 »

Sous la date du 27 mai 1859, une loi a mis à la disposition du Ministre des Travaux Publics un nouveau crédit de . . . . . 226,000 »  
destiné à faire face à des dépenses de même nature.

Ces deux chiffres réunis forment un capital de. . . . . fr. 976,000 »

Les dépenses consommées, au 1<sup>er</sup> janvier 1859, montaient à. fr. 749,207 65  
il a été fait en 1859 des dépenses nouvelles pour une somme de fr. 103,344 50

Total . . . . . fr. 854,552 15

Le restant disponible sur les fonds alloués était donc, au 31 décembre 1859, de . . . . . fr. 121,447 85

Capital voté. . . . . fr. 976,000 »

Les fonds employés avaient été appliqués :

1<sup>o</sup> A l'établissement de 1,360.75 kilomètres de *lignes*, comprenant un développement de 3,637 kilomètres de  *fils* . . . . . fr. 502,691 23

2<sup>o</sup> A l'acquisition des appareils, piles, accessoires et mobilier, à l'appropriation des bureaux, etc . . . . . 220,007 52

3<sup>o</sup> 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 comprenant 206 kilomètres de fils) . . . 72,000 »

4<sup>o</sup> Approvisionnements divers . . . . . 59,853 60

Total égal à la dépense . . . . . fr. 854,552 15

Tout le réseau comporte, d'après ce qui précède, un développement de 3,843 kilomètres de  *fils* , dont le coût moyen ressort à fr. 222-36 par kilomètre.

Au 31 décembre 1858, il existait 1,057 kilomètres de *lignes* télégraphiques en Belgique; ce nombre s'est accru de 303.73 kilomètres en 1859, savoir :

	Kilom.
De Lierre à Turnhout. . . . .	38
D'Arlon à la frontière. . . . .	9
De Gand à Audenarde. . . . .	27
De Gand à Anvers. . . . .	50
De Gand à Terneuzen. . . . .	20
De Bruxelles à Ostende et Middelkerke. . . . .	130
De Malines à Anvers. . . . .	24
De Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi). . . . .	5.73
— au ministère . . . . .	2
Comme ci-dessus. . . . .	<u>303.73</u>

On voit qu'une partie de l'extension constatée s'applique à des lignes télégraphiques établies le long de railways concédés. A ce propos, il paraît utile de signaler les arrangements convenus entre le Gouvernement et un certain nombre de compagnies de chemins de fer, dans le but de rendre la télégraphie accessible au public sur tous les points du pays où cette merveilleuse invention des temps modernes a pénétré.

Les compagnies précitées font usage de leur télégraphe pour leur propre service; mais il leur est formellement interdit de transmettre des correspondances pour le compte du public, le Gouvernement devant à toute évidence se réserver intact le droit de transporter les communications de cette nature.

Il résultait de cet état de choses que les lignes télégraphiques existantes ne rendaient point tous les services dont elles sont susceptibles; d'un autre côté, le Trésor public se fût engagé dans une dépense considérable s'il avait voulu établir les télégraphes sur toutes les lignes concédées de la Belgique; ces télégraphes eussent, d'ailleurs, fait double emploi avec ceux que les compagnies elles-mêmes ont construits. Il était tout aussi avantageux pour le public, moins coûteux pour les finances de l'État, et jusqu'à certain point plus praticable au point de vue de l'unité du service, d'autoriser certains agents des compagnies à transmettre et à recevoir des dépêches télégraphiques pour le compte de l'État, sur les lignes des sociétés, sauf, d'une part, à accorder une légère rétribution à ces agents, et, d'autre part, à faire la dépense des  *fils*  supplémentaires qu'il serait nécessaire d'adapter aux poteaux des concessions.

C'est ce qui a été fait, à la grande satisfaction du public et à l'avantage du Trésor; des conventions assises sur les bases qui viennent d'être indiquées ont été signées avec la plupart des compagnies belges, et des négociations sont ouvertes avec les sociétés qui n'ont pas encore traité jusqu'à ce jour.

Les recettes de 1859 se sont élevées, savoir :

Pour le service intérieur. . . . .	fr. 126,297 57
— international . . . . .	220,032 70
— du transit . . . . .	139,676 17
Total. . . . .	<u>506,006 44</u>

Les dépenses ont absorbé une somme de fr. 263,993-69, se répartissant comme suit :

Traitements des fonctionnaires et employés . . . . . fr.	184,908 42
Salaires des ouvriers. . . . .	42,528 22
Entretien . . . . .	36,757 05
Ensemble . . . fr.	<u>263,993 69</u>

Ce qui donne une recette nette de . . . . . fr. 242,012 75  
ou 28.32 p. % du capital engagé.

La recette nette de 1858 n'avait atteint qu'une somme de . fr. 194,533 19

Il y a donc une différence de . . . . . fr. 47,477 56  
en faveur de 1859.

Il y a eu augmentation de *recette* :

Pour le service intérieur, à concurrence de . . . . . fr.	36,985 52
— international, — . . . . .	32,869 98
— du transit, — . . . . .	22,226 39
Ensemble . . . fr.	<u>92,079 89</u>

Par contre, il y a eu augmentation de *dépense* :

Pour les traitements des fonctionnaires et employés . . . . . fr.	30,908 42
Pour les salaires des ouvriers . . . . .	12,333 61
Pour l'entretien des lignes . . . . .	1,360 50
	<u>44,602 53</u>
Reste . . . . .	47,477 56

Depuis la mise en exploitation des télégraphes, ce service a produit une recette brute totale de . . . . . fr. 2,708,733 68

Les dépenses de la même période se sont élevées à . . . . . 1,178,637 74

il en résulte un excédant ou recette *nette* de. . . . . fr. 1,530,097 94

Les frais de premier établissement, montant à . . . . . 854,552 15

sont donc couverts ; il reste même un boni de. . . . . fr. 675,545 79

Des conventions télégraphiques internationales ont été conclues, à Bruxelles, le 30 juin 1858 et à Berne le 1<sup>er</sup> septembre suivant ; elles ont été mises en vigueur, la première au commencement du mois de février et la seconde au commencement du mois de mars 1859.

Ces conventions avaient pour but principal la fusion des deux systèmes de tarification qui existaient auparavant. Ainsi que cela a déjà été annoncé aux Chambres législatives dans l'exposé des motifs publié à l'appui du projet de loi prolongeant jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1865 les pouvoirs confiés au Gouvernement pour

la réglementation des taxes applicables aux correspondances télégraphiques (<sup>1</sup>), le but proposé a été atteint. Le même règlement régit actuellement les communications électriques de tous les États de l'Europe, sauf seulement en ce qui concerne le royaume de Naples; et encore a-t-on lieu de présumer que ce royaume ne tardera pas à se rallier également aux principes déposés dans les conventions prémentionnées.

La base de tarification admise dans les nouveaux arrangements dont il s'agit, est de fr. 1-50 par zone et par télégramme de 1 à 20 mots; passé cette limite, la taxe est augmentée de moitié pour chaque série de 10 mots. — Avant la conclusion des susdits traités, les correspondances étaient, quant à la taxe, soumises à deux régimes différents, ainsi qu'il est amplement expliqué à la p. 119 du compte rendu de 1858.

Un arrêté royal en date du 23 octobre 1859 a, en outre, introduit des modifications dans les taxes du service *intérieur*. La taxe de fr. 1-50 par télégramme simple, précédemment perçue dans les limites d'une première zone de 100 kilomètres, a été rendue applicable à toutes les correspondances télégraphiques du pays. — Avant l'émission de cet arrêté, la taxe était doublée lorsque la dépêche sortait du rayon de 100 kilomètres.

On a donné plus haut la comparaison des recettes du télégraphe en 1859, avec les produits de 1858; si l'on fait le rapprochement des deux années, sous le rapport du mouvement des correspondances, on trouve qu'il y a eu augmentation sur chacun des services considérés isolément, aussi bien que sur l'ensemble.

En effet, il y a eu :

Pour le service intérieur,	17,792 télégrammes en plus,		
— international,	23,686	—	—
— du transit,	7,036	—	—
	<hr/>		
Pour l'ensemble.	50,514	—	—

On a compté, en 1859, 196,240 télégrammes,  
tandis qu'il n'y en avait que 145,726 en 1858.

Différence, comme ci-dessus, 50,514, ou 34.66 p. % du mouvement de 1858.

Si l'on avait fait entrer en ligne de compte les dépêches de service transmises pour l'administration, soit 80,739 pour 1859 et 72,058 pour 1858, on aurait obtenu un total général de 276,979 télégrammes pour 1859 contre 217,784 pour 1858.

Le bureau télégraphique de Bruxelles a reçu et transmis 23,496 dépêches pendant la nuit, dans le courant de 1859; le nombre correspondant avait été de 18,269 en 1858.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1860, 87 bureaux étaient ouverts à la correspondance privée;

---

(<sup>1</sup>) Documents parlementaires, session de 1859-1860, n° 107.

depuis cette date, il s'en est encore ouvert 38; de sorte que le nombre total est actuellement de 125 bureaux. — On n'en comptait que 73 au 31 décembre 1858; l'augmentation, en seize mois, a donc été de 50 bureaux ou 66 p. %.

Les télégrammes se répartissent comme suit, quant à la nature et à l'objet des correspondances :

Transactions commerciales . . . . .	51.00 p. %.
Nouvelles de bourse . . . . .	26.00 —
Affaires privées . . . . .	16.30 —
Correspondances des journaux . . . . .	4.80 —
Communications des gouvernements . . . . .	1.90 —
Ensemble. . . . .	100.00 p. %.

En 1858, ces proportions étaient respectivement représentées par 58, 37, 16.50, 6 et 2.50; — ce qui accuse une augmentation sensible dans la part des communications relatives aux transactions commerciales.

Si l'on envisage la longueur des dépêches, on trouve la répartition suivante :

Télégrammes de 1 à 20 mots . . . . .	76 p. %.
— de 21 à 30 — . . . . .	14 —
— de 31 à 40 — . . . . .	5 —
— de plus de 40 mots . . . . .	5 —

La longueur moyenne est de 22 mots.

Les chiffres suivants permettront d'apprécier la progression du mouvement et du produit des télégraphes depuis 1852 jusqu'à ce jour.

ANNÉES.	NOMBRE DE TÉLEGRAMMES.	RECETTES.		PRODUIT MOYEN PAR TÉLÉGRAMME.
		Fr.	C.	
1852	27,217	165,901	»	6.02
1855	32,050	272,785	»	5.21
1854	60,415	281,255	»	4.66
1855	61,455	257,860	»	4.21
1856	99,275	558,612	51	3.41
1857	119,050	401,557	79	5.58
1858	145,726	407,145	94	2.79
1859	196,240	506,006	44	2.57

De 1852 à 1859, le mouvement et la recette ont augmenté respectivement de

621 p. ‰ et de 208 p. ‰, tandis que le produit moyen par télégramme a fléchi de 57 p. ‰.

Cette réduction du produit moyen est la conséquence naturelle des modifications de tarifs successivement introduites depuis l'origine ; ce qui prouve combien ces modifications étaient de nature à améliorer le service au point de vue de tous les intérêts engagés, c'est l'augmentation extraordinaire constatée dans le mouvement de la correspondance, augmentation qui ne s'est pas encore ralentie. — C'est grâce à cette augmentation que la recette, sans cependant suivre une progression équivalente, a pris l'accroissement notable dont on vient de voir l'exacte mesure.

### RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS.

La loi du 1<sup>er</sup> mai 1854 avait tracé au chemin de fer de l'État belge un programme qui, s'il était véritablement magnifique, était, par cela même, d'autant plus difficile à remplir : il s'agissait d'abord de consolider l'indépendance du pays et d'asseoir la Belgique au rang des nations, d'assurer au pays la conservation du transit vers l'Allemagne, d'ouvrir une source féconde et abondante de richesse nationale, de contribuer au développement du commerce et aux progrès de l'industrie, de tenter une œuvre qu'aucun Gouvernement n'avait essayé d'accomplir. — Et ce but multiple et grandiose, il fallait l'atteindre sans qu'il en coûtât un centime au Trésor public.

L'entreprise était, à tous égards, neuve et hardie ; elle ne pouvait être conçue que par une puissante pensée et poursuivie que par une rare énergie.

Vingt-cinq années nous séparent du jour où le problème a été posé ; on peut dire qu'il est résolu. Tous les obstacles ont été vaincus, et le succès a couronné la périlleuse tentative que des esprits sérieux considéraient, dans l'origine, comme ne pouvant engendrer que d'amères déceptions. — Ce sera un éternel honneur pour la Belgique d'avoir ainsi conduit à bonne fin le travail gigantesque par lequel elle a marqué ses premiers pas dans la voie de la liberté ; et cet honneur rejaillira, dans tous les temps, sur le monarque éclairé qui aura vu l'œuvre s'accomplir sous son règne, ainsi que sur la Législature qui a compris tous les éléments de prospérité qu'un railway national renfermait en germes.

Sans doute, les premiers temps de l'exploitation n'ont pas été aussi heureux que ceux auxquels on est parvenu ; cela était inévitable ; mais encore, à les envisager avec attention, les débuts n'ont pas été aussi fâcheux qu'on s'est souvent plu à le prétendre ou qu'on l'a cru. — Beaucoup affirmaient, sans contrôle ou plutôt sans défiance, que les opérations du chemin de fer de l'État soldaient et solderaient toujours par des découverts successifs dont l'accumulation finirait par compromettre l'équilibre des finances publiques ; les publications remises aux Chambres législatives par le Gouvernement ont démontré péremptoirement que ces prévisions étaient loin de trouver leur confirmation dans la réalité des faits.

Le présent rapport a, de nouveau, mis en évidence cette vérité que les découverts constatés n'avaient guère l'importance qu'on leur avait attribuée, qu'ils ne s'étaient produits que parce que le chemin de fer, entreprise essentiellement industrielle, n'avait point été traité comme tel, ni sous le rapport des intérêts annuels

à servir, ni sous le rapport de la reconstitution, par voie d'amortissement, des capitaux engagés dans l'opération.

Personne ne voudrait nier actuellement que l'œuvre immortelle de 1854 réalise les espérances qu'elle avait fait concevoir.

La situation financière du railway national répondrait victorieusement aux doutes qui surgiraient sur la prospérité présente et future du chemin de fer. A l'heure qu'il est, les immenses bienfaits de toute nature que ce chemin a répandus sur le pays, ne coûtent plus que huit millions ; et l'on a la perspective, justifiée par l'expérience, de recouvrer cette somme en moins de deux années !

En 1859, l'on a réalisé un bénéfice net de 4,373,000 francs.

Il a été amorti un capital ayant une valeur effective de . . . fr.	2,493,000
et le Trésor public a encaissé, toutes dépenses quelconques couvertes, une somme de . . . . .	1,882,000
	<hr/>
Total égal. . . . . fr.	4,373,000

L'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses représente un tantième de 5.864 p. % des capitaux utilisés.

Malgré les événements politiques qui ont, pendant une grande partie de l'année 1859, neutralisé le développement du trafic et ralenti le mouvement des affaires, la recette du chemin de fer s'est néanmoins accrue d'une somme de fr. 803,000. — Et, contrairement à ce qui semblerait devoir être la conséquence naturelle de cet accroissement, la dépense a diminué de 186,000 francs.

Le rapport des frais d'exploitation relativement au produit brut perçu, est descendu au taux de 50.17 p. %.

La voie est dans l'état le plus satisfaisant ; grâce aux nouvelles ressources mises récemment à la disposition du Gouvernement, l'exploitation tout entière ne tardera pas à se trouver dans une situation parfaite. Déjà, on peut le dire avec orgueil, cette exploitation est citée comme modèle à l'intérieur et au dehors même du pays.

Loin de nous cependant la prétention de soutenir qu'il ne reste plus rien à faire pour perfectionner l'admirable instrument de travail dont il s'agit : ce serait se refuser aux progrès de l'avenir et aux améliorations que réclame encore la situation présente.

Mais ce que l'on croit pouvoir promettre sans rester en deçà des devoirs que la position impose, c'est que l'administration continuera de veiller avec une sollicitude de tous les instants à ce que la voie où l'on est entré ne soit jamais abandonnée, à ce que l'on y persévère, au contraire, en y réalisant de nouveaux progrès.

Maintenir le railway national à la hauteur où il est parvenu, chercher en même temps à le plier de plus en plus à tous les besoins sérieux du commerce et de l'industrie, telle est la tâche que le Gouvernement a devant lui. — Les Chambres législatives pourront s'assurer journellement que rien ne sera négligé pour

atteindre ce but et donner aux opérations du chemin de fer l'essor dont elles sont susceptibles. — Le Ministre qui a, en ce moment, l'honneur de diriger les affaires du Département des Travaux Publics sera personnellement heureux s'il parvient à assurer, dans les limites du possible, la réalisation de ces idées qu'inspire le désir de voir le chemin de fer prospérer par le commerce et l'industrie et de voir ceux-ci prêter, à leur tour, au chemin de fer un concours qui lui assure un avenir digne de son passé.



(128)

(129)

## ANNEXES.

N° I<sup>A</sup>. — Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires

ANNÉES.	NOMBRE DE KILOMÈTRES EXPLOITÉS.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EXPLOITÉES PAR ANNÉE. (MÈTRES COURANTS.)			MÈTRES COURANTS DE RAILS EMPLOYÉS						
	1 <sup>re</sup> VOIE.	2 <sup>e</sup> VOIE.	VOIES PRINCIPALES et doubles toles.	VOIES ACCESSOIRES et des stations.	TOTAL.	A LA CONSTRUCTION.			A L'ENTRETIEN.			
						ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	
1835	20	»	20,300	40,200	30,700	64,300	»	»	»	»	»	»
1836	24	»	44,700	44,300	56,000	54,000	»	»	»	»	»	»
1837	99	2	146,000	45,000	161,000	214,000	»	»	»	»	»	»
1838	443	44	304,000	33,000	337,000	317,416	33,920	»	»	»	»	»
1839	53	27	386,000	45,000	431,000	448,405	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	248,792	»	296	9,122	»	»
1842	78	6	676,000	69,000	725,000	50,617	152,055	»	9,789	74,949	»	»
1843	100	39	796,000	76,000	872,000	72,894	224,848	»	4,935	4,985	»	»
1844	»	5	799,000	79,000	878,000	»	14,300	»	233	3,637	»	»
1845	»	»	799,000	79,000	878,000	»	»	»	534	5,493	»	»
1846	»	59	858,000	94,000	949,000	42,000	64,663	69,067	849	9,435	18,596	»
1847	30	49	939,000	107,600	1,046,600	»	74,518	100,200	»	27	129,668	»
1848	35	44	987,500	124,700	1,109,200	»	91,206	72,029	2,405	2,844	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	3,000	»	644	409,133	»
1851	»	»	1,076,600	143,700	1,220,300	»	»	»	»	386	401,097	»
1852	»	9	1,101,600	149,800	1,251,400	29,700	21,000	51,000	»	30	150,282	»
1853	»	34	1,145,400	155,700	1,271,100	»	»	31,500	»	164	404,267	»
1854	»	7	1,121,400	166,500	1,287,900	504	7,413	46,210	»	92	442,443	»
1855	»	28	1,147,500	175,500	1,323,000	»	»	69,666	»	»	457,696	»
1856	»	»	1,147,500	190,300	1,337,800	»	»	5,907	»	217	470,862	»
1857	116	138	1,369,000	200,500	1,569,500	»	612	539,447	»	452	232,238	»
1858	32	32	1,432,200	225,300	1,657,500	»	442,285	46,004	»	32	164,542	»
1859	»	»	1,432,200	232,600	1,664,800	»	»	4,470	»	77	149,727	»
	769	695				983,736	1,317,441	1,049,200	46,264	112,234	4,809,083	
	27	»	A déduire pour Landen à Hasselt.			23,963	39,179	43	»	»	»	
	742	695		Reste. . . . .		959,773	1,278,262	1,049,157	46,264	112,234	4,809,083	
	1,437					3,287,492			1,937,581			
	5,224,773											

MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE, AU 31 DÉCEMBRE 1859.				
	ONDULÉS de 19 à 22 kilogr.	PARALLÈLES de 25 à 27 kilogr.	A DOUBLE BOURRELET de 31 kilogr.	TOTAL.
Voies principales . . . . .	7,421	321,109	2,531,249	2,859,749
Voies accessoires et des stations . . . . .	82,797	231,828	170,275	464,900
Rails de remploi en réserve . . . . .	392	58,477	61,150	449,719
TOTAUX . . . . .	90,610	611,414	2,752,644	3,444,368

pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1859.

PRIX PAR ANNÉE ET PAR TONNEAU.				RAILS HORS DE SERVICE OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)			
RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	COINS EN BOIS. (PRIX PAR PIÈCE.)	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	TOTAL.
Fr. 300 » à 380 »	Fr. 255 » à 265 »	Fr. 550 » à 600 »	Fr. »	»	»	»	»
400 » à 450 »	345 » à 325 »	720 » à 730 »	»	»	»	»	»
448 » à 457 50	320 » à 367 50	700 » à 740 »	»	»	»	»	»
370 » à 418 »	250 » à 328 »	590 » à 708 »	»	»	»	»	»
340 » à 416 »	245 » à 302 »	590 » à 692 »	»	»	»	»	»
239 » à 240 »	419 » à 304 50	475 » à 600 »	»	2,979	36	»	3,015
239 » à 257 »	419 » à 464 »	400 » à 489 »	»	9,124	297	»	9,418
234 »	436 » à 472 »	444 » à 489 »	»	80,904	837	»	81,738
491 » à 252 25	425 » à 474 90	315 » à 420 »	»	2,493	4,427	»	3,920
»	»	»	»	4,083	2,785	»	3,870
297 » à 324 »	215 » à 231 »	354 »	0.10 à 0.12	4,377	4,347	»	5,724
320 »	494 90 à 209 80	378 »	0.10 à 0.1275	20,016	8,564	»	28,580
214 90 à 320 »	453 94 à 484 »	367 » à 370 »	0.09	98,096	34,599	»	129,695
490 »	453 »	292 50 à 298 »	0.09	93,540	40,702	447	104,389
170 » à 490 »	428 » à 443 »	298 » à 299 »	0.08 à 0.09	60,628	24,928	625	83,184
170 »	428 »	285 »	0.095	52,267	49,172	264	71,703
472 »	»	244 » à 285 »	0 075 à 0 40	57,645	71,830	836	130,344
464 » à 480 »	428 »	295 »	0.09	53,854	79,792	777	134,420
222 » à 240 »	438 » à 463 50	282 » à 294 »	0 0775 à 0 4175	44,434	47,494	3,428	93,056
206 50 à 234 »	448 80 à 474 90	270 80 à 279 80	0 425	43,969	74,442	5,957	124,068
205 » à 220 »	447 » à 450 »	278 80 à 288 »	0.093 à 0.0975	64,650	86,485	7,668	155,503
207 40 à 220 30	453 70	267 80 à 289 96	0.08 à 0 09	37,794	446,285	7,416	464,495
484 90 à 209 40	434 60 à 438 67	227 » à 267 80	0.0796 à 0 09	80,496	92,376	20,744	493,286
459 99	442 60	219 70	0.08 à 0.099	66,761	51,618	30,550	428,929
»	»	»	»	46,924	80,966	37,244	435,404
				885,427	779,382	445,596	1,780,405

N° 1<sup>B</sup>. — *Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires*

ANNÉES.	VIEUX PERS REMANIÉS (KILOGRAMMES)			PRODUITS DU REMANIAGE.							VALEUR DES	
	RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES et CLAVETTES.	RAILS.		COUSSINETS.		CHEVILLES. — NOMBRE.	CLAVETTES. — NOMBRE.	POIDS des chevilles et des CLAVETTES réunies.	RAILS.	CHEVILLES.
				NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.					
1845	1,478,425	459,841	»	7,373	1,034,905	10,300	103,323	»	»	»	Fr. 332,200	Fr. 23,900
1846	50,000	469,478	»	170	29,650	20,800	208,657	»	»	»	9,500	42,800
1847	2,621,749	1,544,662	»	8,970	1,544,099	99,331	998,862	»	»	»	497,300	459,800
1848	3,347,432	1,479,462	88,998	12,260	2,126,524	113,967	1,155,825	»	103,097	29,675	457,200	178,000
1849	2,069,278	724,982	114,100	8,220	1,437,997	51,645	544,277	63,068	71,780	36,768	244,500	69,700
1850	1,404,118	722,889	112,617	4,760	896,055	52,201	565,204	35,906	57,892	26,040	152,300	72,300
1851	2,210,027	927,433	129,783	7,268	1,262,838	59,046	639,620	43,940	57,160	30,213	217,200	81,900
1852	3,903,416	1,840,943	116,588	12,149	2,110,031	107,342	1,115,725	31,060	52,940	25,417	379,800	142,800
1853	2,417,426	860,653	109,804	6,182	1,074,407	55,092	614,753	72,335	51,765	36,080	257,900	92,200
1854	3,040,775	1,313,804	108,453	8,727	1,500,669	90,693	996,032	106,144	31,800	38,914	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	51,785	439,100	189,900
1856	2,805,121	1,303,630	80,986	9,468	1,901,777	97,548	1,004,334	91,300	44,330	37,990	406,600	154,600
1857	5,901,589	2,771,175	182,811	21,152	4,289,919	195,379	2,189,562	234,229	81,665	89,537	844,100	295,600
1858	3,587,220	1,710,533	92,674	12,956	2,497,530	84,164	1,326,625	111,004	21,500	47,008	399,600	149,400
1859	3,426,081	1,649,466	67,606	13,478	2,359,405	103,700	1,296,957	78,700	20,405	34,483	377,500	146,000
	41,567,035	19,203,430	1,336,519	146,663	26,393,290	1,257,024	14,042,528	975,616	639,301	483,910	5,425,000	1,908,500

pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1859. (Suite.)

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 ou CLAVETTES.	TOTAL.		OSIÈLES.	PARALLÈLES.	à double BOURRELET.	TOTAL.	OSIÈLES.	PARALLÈLES.	à double BOURRELET.	TOTAL.	
Fr.	Fr.										
"	356,400	½	"	"	"	"	"	77	454,197	154,274	
"	52,300	1	23	755	435	913	"	"	464,542	464,542	
"	657,400	2	922	2,373	530	3,825	"	464	291,870	292,334	
8,900	644,400	3	2,144	4,288	423	6,825	"	223	526,847	527,070	
11,000	325,200	4	17,019	8,877	530	26,426	"	"	310,546	310,546	
7,400	232,000	5	48,113	10,420	1,184	59,717	504	5,705	474,296	480,505	
7,500	306,600	6	69,278	18,082	7,706	95,066	"	4,164	476,606	477,770	
7,500	530,400	7	30,653	49,095	5,214	84,962	22,429	11,930	201,194	235,553	
9,200	359,300	8	46,436	34,950	8,000	89,386	"	386	401,066	401,452	
10,700	480,400	9	40,433	69,518	40,000	149,951	"	95,920	417,067	242,987	
14,500	693,500	10	73,582	72,573	14,791	160,946	7,000	112,530	445,325	264,835	
11,200	572,400	11	64,440	74,496	38,268	176,904	"	93,952	454,227	248,179	
22,100	1,161,800	12	46,440	78,950	20,299	145,389	"	49,224	170,498	489,422	
10,100	559,400	13	64,880	117,261	8,516	190,657	2,661	62,547	54,663	419,871	
7,600	531,400	14	64,048	76,943	"	140,991	126	3,839	"	3,965	
		15	64,984	30,849	"	95,833	76	13,537	"	13,613	
127,500	7,461,400	16	63,657	49,459	"	113,116	6,516	57,729	"	64,245	
		17	85,278	43,458	"	128,436	9,653	58,241	"	67,864	
		18	77,825	51,358	"	129,483	10,436	66,417	"	76,853	
		19	32,497	8,917	"	41,414	2,935	7,259	"	40,494	
		20	13,873	7,660	"	21,533	4,806	"	"	4,806	
		21	9,202	"	"	9,202	23,468	"	"	23,468	
		TOTAUX..	885,427	779,382	115,596	1,780,405	90,610	611,414	2,742,644	3,444,368	
		Durée moyenne.	12 $\frac{5}{9}$ ans.	42 $\frac{1}{2}$	40 $\frac{1}{8}$	42 $\frac{1}{3}$	45 $\frac{1}{9}$	42 $\frac{2}{5}$	5 $\frac{1}{3}$	7	

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 TENDRES.	CHÊNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.		CHÊNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.
1833	"	52,745	"	"	Fr.	Fr.	"	"	"	1/2	"	"	"
1836	"	27,894	"	"	5 88	5 45 à 5 70	"	"	"	1	1,029	5,588	6,417
1837	10,000	103,000	"	"	4 89	5 " à 5 34	"	"	"	2	5,106	16,850	19,956
1838	40,749	142,695	"	"	4 50	5 24	"	"	"	3	883	24,395	25,478
1839	52,954	102,801	4,594	616	4 66	5 61	"	5,210	5,210	4	11,610	59,524	50,954
1840	10,209	23,796	10,442	1,904	4 69	4 05	"	12,546	12,546	5	10,493	78,067	88,562
1841	71,049	61,169	17,529	5,029	5 50 à 4 50	"	"	20,558	20,558	6	14,585	67,751	82,334
1842	59,722	71,755	59,152	6,560	5 40 à 4 50	5 49	3,076	40,616	43,692	7	53,269	106,552	141,601
1845	122,515	51,477	41,190	"	5 50 à 4 70	5 52	5,518	57,672	41,490	8	54,649	85,797	158,446
1844	6,000	"	59,497	"	5 20 à 5 28	"	538	58,959	59,497	9	55,528	80,144	115,672
1845	"	"	66,495	"	4 46 à 5 75	"	5,819	62,674	66,495	10	110,974	60,715	180,687
1846	71,500	"	84,172	"	4 93 à 6 75	"	27,090	57,082	84,172	11	128,421	48,285	176,706
1847	59,508	"	33,514	47,290	5 " à 6 25	2 75 à 5 70	7,758	75,282	85,040	12	108,585	19,558	127,945
1848	82,568	2,000	52,663	54,500	4 79 à 5 60	2 75	20,719	67,968	88,687	13	114,822	7,945	122,765
1849	58,000	"	81,424	4,509	5 97 à 4 88	2 75 à 5 95	29,540	59,750	89,070	14	69,358	5,050	72,568
1850	51,852	"	74,582	2,749	5 94 à 4 67	"	29,540	46,770	76,156	15	50,175	5,564	55,759
1851	"	"	45,980	2,459	5 45 à 4 10	2 57 à 2 45	29,720	18,704	48,424	16	12,645	4,929	17,574
1852	26,500	"	45,448	18,264	5 44 à 4 63	2 69 à 5 61	45,328	25,542	69,070	17	"	2,811	2,811
1855	15,500	"	40,572	5,587	4 42 à 5 28	2 68	48,618	15,499	64,117	18	"	1,601	1,601
1854	6,745	4,444	50,502	26,235	4 40 à 5 40	2 60 à 4 65	49,616	10,688	60,501	19	"	2,771	2,771
1855	6,755	25,458	51,759	22,505	4 48 à 5 50	5 90 à 4 65	75,150	9,565	84,695	20	"	4,104	4,104
1856	4,952	569	55,789	55,799	4 70 à 5 79	5 74 à 4 00	92,422	7,028	99,450				
1857	247,518	19,216	52,070	60,706	4 29 à 5 69	5 10 à 4 95	115,485	5,541	118,824	TOTAUX...	768,914	661,555	1,450,449
1858	86,121	"	55,719	77,047	4 40 à 5 55	5 85 à 5 50	95,296	11,141	106,457	Durée moyenne.	11 1/10 ans	7 2/3	9 1/2
1859	5,046	5,609	55,869	71,659	4 59 à 5 68	5 50 à 4 95	95,897	15,542	107,259				
	1,065,461	654,606	965,752	421,024			768,914	661,555	1,450,449				
	(a) 55,659	(a) 1,622	"	"									
	1,029,802	652,984	965,752	421,024									
	1,682,786		1,584,776										
	3,067,562												

(a) A déduire pour Landen à Hasselt.



## N° III. — Dépenses de premier établissement du chemin de fer

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR	EMPRISES	FRAIS	TERRASSEMENTS,
	DES SECTIONS. (Voies principales.)	DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, fruits d'acquisition.	DE JUSTICE.	ouvrages d'art ET POSE DE RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.
A. — ROUTE PROPREMENT DITE.	Mètres.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
<b>LIGNE DU NORD.</b>				
Bruxelles à Malines.....	20,982	950,550 55	21,475 17	1,018,558 78
Malines à Anvers.....	26,520	917,150 "	57,452 88	2,079,149 36
Embranchement de Lierre.....	6,173	104,950 45	4,952 13	114,801 49
Total.....	55,477	1,952,650 80	63,878 18	5,212,559 85
<b>LIGNE DE L'OUEST.</b>				
Malines à Termonde.....	26,254	595,517 58	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.....	51,885	1,740,151 52	45,749 27	1,516,678 46
Gand à Bruges.....	44,588	1,201,865 10	55,209 57	2,256,985 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 75	1,562,854 53
<b>EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TONNAI.</b>				
Gand à Deynze-Peteghem.....	43,660	525,802 25	15,568 66	560,867 18
Deynze-Peteghem à Courtrai.....	15,062	717,141 62	8,005 77	1,018,501 79
Courtrai à la frontière de France.....	19,155	675,190 52	41,856 82	1,449,145 44
Mouscron à Tournai.....	19,155	922,151 45	11,800 19	1,569,816 07
Total.....	205,229	6,566,286 55	197,517 40	10,965,108 22
<b>LIGNE DE L'EST.</b>				
Malines à Louvain.....	25,585	355,064 18	14,960 07	1,748,474 62
Louvain à Tirlemont.....	19,071	748,735 01	7,620 58	4,056,251 20
Tirlemont à Waremme.....	27,024	549,115 27	1,269 08	2,912,505 72
Waremme à Ans.....	18,996	506,892 18	26,510 22	1,755,779 24
Ans à la Meuse. } Route proprement dite.....	6,610	1,564,894 29	19,446 86	1,916,515 55
} Bâtiments, machines et accessoires } des plans inclinés.....		"	"	1,561,677 55
Pont du Val-Benoit.....	"	"	"	1,451,616 86
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	59,580	5,789,568 62	112,455 61	17,416,602 06
<b>EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.</b>				
Landen à Saint-Trond.....	10,220	262,294 22	9,711 14	577,192 60
Total.....	145,084	8,074,565 77	191,755 96	55,554,590 98
<b>LIGNE DU MIDI.</b>				
Bruxelles à Tubise.....	19,510	2,085,228 08	37,634 75	1,685,740 96
Tubise à Soignies.....	17,085	865,675 65	7,887 45	5,015,969 17
Soignies à Mons.....	24,555	1,096,861 52	50,694 55	2,626,486 51
Mons à la frontière de France.....	19,545	1,424,501 55	44,019 52	1,870,809 10
Branche de raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles et nouvelle station du Nord.....	2,782	661,112 25	11,517 75	222,840 04
<b>EMBRANCHEMENT DE NAMUR.</b>				
Braine-le-Comte à Charleroi.....	41,600	2,224,146 55	47,558 77	5,062,726 15
Charleroi à Namur.....	58,181	1,475,901 61	26,791 75	4,297,584 21
Total.....	165,254	9,851,426 57	205,684 08	18,777,955 92
<b>RÉCAPITULATION.</b>				
Ligne du Nord.....	55,477	1,952,650 80	63,878 18	5,212,559 85
— de l'Ouest.....	205,229	6,566,286 55	197,517 40	10,965,108 22
— de l'Est.....	145,084	8,074,565 77	191,755 96	55,554,590 98
— du Midi.....	165,254	9,851,426 57	205,684 08	18,777,955 92
Total (a).....	567,024	26,424,707 49	658,855 62	66,507,994 95
Mons à Manage (b).....	"	"	"	877 52
Dendre-et-Waes (b).....	"	"	"	662 97
Saint-Trond à Hasselt (b).....	"	"	"	7,522 80
Tournai à Jurbise (b).....	"	780 72	"	260 20
TOTAL GÉNÉRAL (a)....	567,024	26,425,488 21	658,855 62	66,517,118 44

de l'État, depuis le 1<sup>er</sup> mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1839.

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.	r. C.	Fr. C.	
510,075 76	1,553,740 45	11,140 16	39,175 82	5,654,544 49	174,651 81	(a) Non compris les voies nécessaires.
286,735 59	1,438,244 61	18,315 25	53,725 41	4,812,794 08	182,836 02	
52,532 50	120,122 85	4,704 30	»	581,865 92	61,840 51	(b) Ligne construite par une compagnie et exploitée par l'État.
629,181 63	2,892,107 91	54,159 89	74,904 23	8,839,202 49	163,665 79	
272,970 65	1,488,918 66	14,673 20	251 »	3,452,450 27	150,740 08	
507,472 13	1,643,014 01	15,014 56	23,328 79	3,291,588 56	163,942 04	
421,793 85	2,044,261 72	19,571 09	4,448 23	3,981,958 55	154,250 60	
281,292 69	1,561,191 72	11,528 45	3,938 47	3,825,005 39	134,953 12	
161,568 27		571 20	3,591 53			
281,185 »	2,148,239 92	421 52	3,591 53	3,246,474 06	120,166 61	
259,386 »	930,235 88	52 50	500 »	3,536,534 96	222,849 22	
105,884 »	514,554 80	1,111 20	1,942 40	3,127,020 09	163,418 55	
2,071,734 87	10,532,204 71	62,746 42	43,411 99	50,239,029 66	147,440 52	
282,423 85	1,469,473 95	8,873 80	15,160 27	4,590,437 50	186,169 38	
194,884 54	1,068,902 43	16,998 94	2,259 75	6,075,652 27	318,579 64	
262,553 82	1,298,665 56	13,657 15	»	5,059,594 58	186,483 89	
253,433 »	936,591 43	6,104 35	»	3,484,952 42	185,436 12	
98,271 85	600,132 80	3,874 03	3,102 60	4,008,253 76		
»	»	»	»	1,361,677 55	1,039,256 »	
»	»	»	»	1,451,616 86		
594,533 72	1,740,936 24	5,906 41	18,171 63	23,673,756 29	598,174 74	
39,245 81	509,720 67	7,594 03	3,046 73	1,228,803 24	120,235 54	
1,726,974 55	7,444,245 08	65,040 75	41,741 »	30,896,708 07	330,808 33	
557,458 06	1,132,657 72	8,692 68	11,430 03	5,546,822 30	274,033 47	
168,215 44	878,731 61	1,170 26	241 45	4,953,911 01	288,819 95	
202,505 20	1,550,431 25	»	16,864 33	5,305,660 94	216,184 76	
262,058 03	1,140,903 19	»	»	4,742,272 99	242,653 36	
26,130 80	216,490 79	»	84,257 05	1,222,178 62	459,316 54	
559,637 04	2,514,640 85	1,072 60	834 »	10,590,453 72	249,770 09	
482,522 51	1,591,216 68	704 70	1,596 76	7,873,918 »	206,278 46	
2,018,334 90	8,853,094 03	11,640 24	113,045 82	39,813,199 58	243,914 87	
629,181 63	2,892,107 91	54,159 89	74,904 25	8,839,202 49	163,665 79	
2,071,734 87	10,532,204 71	62,746 42	43,411 99	50,239,029 66	147,440 52	
1,726,974 55	7,444,245 08	65,040 75	41,741 »	30,896,708 07	330,808 33	
2,018,334 90	8,853,094 03	11,640 24	113,045 82	39,813,199 58	243,914 87	
6,446,263 67	29,345,649 75	171,387 28	277,101 04	129,830,159 80	228,967 65	
56,599 54	»	»	»	37,476 86	»	
»	»	»	»	662 97	»	
4,721 81	»	»	»	12,044 61	»	
»	»	»	»	1,040 92	»	
6,507,586 32	29,345,649 75	171,387 28	277,101 04	129,901,365 16	228,967 63	

## 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>B. — STATIONS, BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DEPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.</b>			
NORD . . . . .	Bruxelles (bureau central), rue Duquesnoy . . . . .	22,496 23		
	Bruxelles (nouvelle station du Nord) . . . . .	1,819,545 26		
	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde . . . . .	482,780 53		
	Bruxelles (Entrepôt) . . . . .	1,157 50		
	Malines . . . . .	1,982,461 63		
	Auvers, Duffel, Vieux-Dieu . . . . .	2,666,569 49		
	Contich, Lierre . . . . .	38,392 75	7,054,911 19	151,550 22
OUEST . . . . .	Termonde, Capelle, Louderzeel, Malderen, Buggenhout . . . . .	198,658 11		
	Gand, Wetteren, Audeghem . . . . .	1,247,083 04		
	Bruges, Hansbrcke, Aeltre, Bloemendael . . . . .	458,595 81		
	Ostende, Jabbeke, Plassendael . . . . .	473,905 88		
	Deynze, Melle, Nazareth . . . . .	50,811 73		
	Courtrai, Harlebeke, Waereghem . . . . .	559,180 73		
	Mouscron . . . . .	196,855 22		
	Templeuve . . . . .	11,891 49		
	Tournai . . . . .	277,150 80		
		Louvain, Haecht, Wespelaer, Boortmeerbeek . . . . .	281,692 05	3,254,092 85
EST . . . . .	Tirlemont, Vertryck, Gingelom . . . . .	293,849 94		
	Waremmé . . . . .	101,701 02		
	Ans, Fexhe . . . . .	322,070 04		
	Liège . . . . .	557,409 02		
	Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chênée . . . . .	187,109 76		
	Dolhain, Herbesthal . . . . .	59,467 63		
	Verviers . . . . .	556,150 95		
	Saint-Trond, Landen . . . . .	119,821 59		
	Hasselt . . . . .	2,559 66		
			2,225,811 44	15,527 75
MIDI . . . . .	Bruxelles (Midi) . . . . .	516,433 68		
	Hal, Tubise, Lembeek . . . . .	210,921 96		
	Braine-le-Comte . . . . .	201,778 09		
	Soignies . . . . .	69,935 49		
	Jurbise . . . . .	95,585 51		
	Mons . . . . .	555,646 04		
	Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain . . . . .	559,444 06		
	Manage, Evraussines, Luttre, Roux, Gossefies, Marchiennes, Mariemont, Pont à Celles . . . . .	187,747 52		
	Coullet . . . . .	41,652 86		
	Charleroi, le Campinaire . . . . .	589,650 63		
	Floreffe, Tamines, Châtelain . . . . .	155,751 70		
	Namur . . . . .	97,254 95		
	Ath, Leuze, Maffles . . . . .	5,815 93	2,819,376 44	17,271 99
OENDRE-ET-WAES.	Ternath . . . . .	502 96	13,552,191 90	
	Alost, Grammont, Lessines, Schendelbeke . . . . .	6,770 53	7,275 51	
	Ensemble pour bâtiments et constructions . . . . .		13,559,465 41	27,059 77
	Excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, etc. . . . .	2,246,564 77		3,962 03
	Réservoirs . . . . .	228,904 52		405 69
	Colonnes hydrauliques et machines à pomper . . . . .	157,684 96		242 82
	Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz . . . . .	160,776 52		282 66
	Machines à vapeur de l'atelier . . . . .	218,021 22		584 50
	Enclumes, étaux, creusets, etc. . . . .	431,404 95		796 10
	Pompes à incendie . . . . .	91,406 70		161 20
	Montage et outillage d'un atelier à Malines . . . . .	146,740 61		258 80
	Parés . . . . .	167,848 »		296 01
	Ensemble pour dépendances . . . . .		5,848,832 03	6,787 81
	<b>TOTAL . . . . .</b>		<b>19,188,517 46</b>	<b>53,827 58</b>

fer de l'État, depuis le 1<sup>er</sup> mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1839.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.		MOYENNE PAR KILOMÈTRE.		Observations.
	Fr.	C.	Fr.	C.	
<b>C. — DÉPENSES GÉNÉRALES.</b>					
Personnel . . . . .	4,588,496	63	7,759	52	(a) Voir une observation importante, pp. 29-30.
Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.	229,278	42	404	56	
Études de projets, frais d'enquêtes, levées de plans. . .	201,958	09	556	15	
Mobilier, instruments, etc. . . . .	137,835	11	278	39	
Secours . . . . .	13,992	90	24	68	
Dépenses imprévues et extraordinaires. . . . .	203,705	67	539	23	
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>5,195,260</b>	<b>84</b>	<b>9,162</b>	<b>53</b>	
<b>D. — MATÉRIEL DES TRANSPORTS.</b>					
Locomotives et accessoires . . . . .	12,815,413	77	22,001	18	
Pièces de rechange . . . . .	405,958	96	712	59	
Voitures et approvisionnements de constructions y relatifs. . . . .	18,117,559	80	31,952	02	
Métaux, fers divers, etc. . . . .	1,537,556	58	2,746	87	
Brouettes, charrettes et canots . . . . .	28,661	18	50	54	
Bascules et poids . . . . .	110,420	74	210	60	
Paniers pour le transport des marchandises. . . . .	29,000	»	52	71	
Objets de ferblanterie . . . . .	65,181	53	114	95	
Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	345,852	51	939	10	
Transport de matériel anglais. . . . .	84,104	86	148	55	
Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires. . . . .	2,732,441	50	4,818	92	
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>56,497,991</b>	<b>03</b>	<b>64,567</b>	<b>61</b>	
<b>RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.</b>					
NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DE LA DÉPENSE AU 31 décembre 1839.		MOYENNE PAR KILOMÈTRE.		
	Fr.	C.	Fr.	C.	
1 <sup>o</sup> Établissement de la route . . . . .	129,901,565	16	228,987	63	
2 <sup>o</sup> Construction des bâtiments et dépendances des stations.	19,188,517	46	55,827	58	
3 <sup>o</sup> Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau) . . . . .	5,195,260	84	9,162	53	
	154,284,943	46	274,087	54	
4 <sup>o</sup> Matériel des transports (a) . . . . .	56,497,991	03	64,567	61	
<b>TOTAL ET MOYENNE . . . . .</b>	<b>100,782,934</b>	<b>49</b>	<b>356,525</b>	<b>15</b>	

## 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 AMORTIR, 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 »	43,213,591 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 »	43,176,381 49	
6	1862	658,650 47	43,679 83	672,330 »	43,162,701 36	
7	1863	657,957 62	44,372 38	672,330 »	43,148,328 98	
8	1864	657,230 02	45,099 98	672,330 »	43,133,229 »	
9	1865	656,465 59	45,864,41	672,330 »	43,117,364 59	
10	1866	655,662 45	46,667 55	672,330 »	43,100,697 04	
11	1867	654,818 65	47,514 35	672,330 »	43,083,485 69	
12	1868	653,932 45	48,397 85	672,330 »	43,064,787 81	
13	1869	653,000 76	49,329 24	672,330 »	43,045,458 60	
14	1870	652,022 21	20,307 79	672,330 »	43,025,150 81	
15	1871	650,994 43	21,335 87	672,330 »	43,003,814 94	
16	1872	649,914 »	22,446 »	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 31	25,995 69	672,330 »	42,907,409 37	
20	1876	645,048 28	27,314 72	672,330 »	42,879,797 65	
21	1877	643,633 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	640,656 78	31,673 22	672,330 »	42,789,283 05	
24	1880	639,053 31	33,276 69	672,330 »	42,756,006 36	
25	1881	637,368 70	34,961 30	672,330 »	42,721,045 06	
26	1882	635,598 77	36,731 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 »	42,605,178 69	
29	1885	629,733 04	42,596 96	672,330 »	42,562,581 73	
30	1886	627,576 57	44,753 43	672,330 »	42,517,828 30	
A reporter.		49,452,222 79	717,677 21	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 21	20,469,900 »	12,517,828 30	
31	1887	625,340 93	47,049 07	672,330 »	12,470,809 23	
32	1888	622,930 59	49,399 44	672,330 »	12,421,409 82	
33	1889	620,429 74	51,900 26	672,330 »	12,369,509 56	
34	1890	617,802 30	54,527 70	672,330 »	12,314,981 86	
35	1891	615,044 82	57,288 48	672,330 »	12,257,693 68	
36	1892	612,444 64	60,488 39	672,330 »	12,197,505 29	
37	1893	609,094 58	63,235 42	672,330 »	12,134,269 87	
38	1894	605,893 29	66,436 74	672,330 »	12,067,833 16	
39	1895	602,529 93	69,800 07	672,330 »	11,998,033 09	
40	1896	598,996 29	73,333 74	672,330 »	11,924,699 38	
41	1897	595,283 78	77,046 22	672,330 »	11,847,653 16	
42	1898	591,383 32	80,946 68	672,330 »	11,766,706 48	
43	1899	587,285 39	85,044 61	672,330 »	11,681,661 87	
44	1900	582,980 04	89,349 99	672,330 »	11,592,311 88	
45	1901	578,456 63	93,873 35	672,330 »	11,498,438 53	
46	1902	573,704 32	98,625 68	672,330 »	11,399,812 85	
47	1903	568,744 40	103,618 60	672,330 »	11,296,194 25	
48	1904	563,465 70	108,864 30	672,330 »	11,187,329 95	
49	1905	557,954 44	114,375 56	672,330 »	11,072,954 39	
50	1906	552,164 49	120,165 81	672,330 »	10,952,788 58	
51	1907	546,080 80	126,249 20	672,330 »	10,826,539 38	
52	1908	539,689 42	132,640 58	672,330 »	10,693,898 80	
53	1909	532,974 50	139,355 50	672,330 »	10,554,543 30	
54	1910	525,949 62	146,410 38	672,330 »	10,408,132 92	
55	1911	518,507 60	153,822 40	672,330 »	10,254,310 52	
56	1912	510,720 34	161,609 66	672,330 »	10,092,700 86	
57	1913	502,538 85	169,791 43	672,330 »	9,922,909 71	
58	1914	493,943 18	178,386 82	672,330 »	9,744,522 89	
59	1915	484,942 34	187,447 66	672,330 »	9,557,105 23	
60	1916	475,424 33	196,905 67	672,330 »	9,360,199 56	
61	1917	465,455 97	206,874 03	672,330 »	9,153,325 53	
62	1918	454,982 98	217,347 02	672,330 »	8,935,978 51	
63	1919	443,979 78	228,350 22	672,330 »	8,707,628 29	
64	1920	432,449 56	239,910 44	672,330 »	8,467,717 85	
65	1921	420,274 09	252,053 91	672,330 »	8,215,661 94	
	A reporter.	38,681,606 43	5,019,843 57	43,704,450 »	8,215,661 94	

N° d'ordre des ASSURÉS.	ANNÉES cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS:			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS.	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	38,684,606 43	5,019,843 57	43,704,450 "	8,215,661 94	
66	1922	407,543 78	264,816 22	672,330 "	7,950,845 72	
67	1923	394,107 44	278,222 56	672,330 "	7,672,623 46	
68	1924	380,022 42	292,307 58	672,330 "	7,350,315 58	
69	1925	365,224 35	307,105 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	356,148 44	672,330 "	6,055,421 48	
73	1929	298,461 59	374,478 44	672,330 "	5,681,243 07	
74	1930	279,208 81	393,421 49	672,330 "	5,288,421 88	
75	1931	259,307 04	413,022 96	672,330 "	4,875,098 92	
76	1932	238,397 75	433,932 25	672,330 "	4,444,166 67	
77	1933	216,429 94	455,900 06	672,330 "	3,985,266 61	
78	1934	193,349 99	478,980 01	672,330 "	3,506,286 60	
79	1935	169,401 64	503,228 36	672,330 "	3,003,058 24	
80	1936	143,625 60	528,704 34	672,330 "	2,474,353 93	
81	1937	116,860 05	555,469 95	672,330 "	1,918,883 98	
82	1938	88,739 38	583,590 62	672,330 "	1,335,293 36	
83	1939	59,495 40	613,434 90	672,330 "	722,458 46	
84	1940	28,455 44	644,474 86	672,330 "	77,983 60	
85	1941	454 90	77,983 60	78,438 50	"	12 février 1941.
	TOTAUX.	43,318,652 99	43,235,505 54	56,554,158 50	"	

## N° V.

*Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration  
payés sur le budget de 1889.*

**STATIONS.**

Bruxelles (Nord) . . . . .	{	Établissement d'un bout de voie . . . . .	2,100	}	4,510
		Installation du service d'incendie, armoires, boyaux, etc.	960		
		Atelier pour le service d'éclairage et de chauffage. . . . .	1,450		
Bruxelles (Allée-Verte) . . . . .	{	Voies nouvelles et remblai . . . . .	4,970	}	6,943
		Établissement de trois bouches d'eau pour le service d'incendie et des compteurs d'eau. . . . .	1,973		
Malines (Arsenal) . . . . .	{	Construction d'un hangar pour le bois, et voies de service.	8,500	}	8,600
		Bureau vitré dans l'atelier des forges des locomotives. . . . .	500		
Malines (Magasin central).		Voies nouvelles et plates-formes. . . . .			3,900
Anvers. . . . .		Voies définitives et accessoires . . . . .			58,860
Louvain . . . . .	{	Établissement d'un deuxième pont à bascule, d'une voie nouvelle et de pavages (a) . . . . .	5,600	}	6,000
		Établissement d'un atelier de menuisier, loges d'ouvriers et magasin . . . . .	400		
Vertryck. . . . .		Pont à bascule (placement et mécanisme) et voie nouvelle. . . . .			5,500
Esemael . . . . .		Pont à bascule (placement et mécanisme). . . . .			2,100
Gingelom . . . . .		Aqueduc et fossés. . . . .			800
Fexhe . . . . .		Citerne à eau de pluie. — Aubette pour le garde-barrière. . . . .			550
Ans . . . . .		Voies nouvelles et modifications de voies. . . . .			8,800
Liège. . . . .	{	Prolongement de deux voies et établissement de deux raccordements au pied des plans inclinés . . . . .	7,700	}	8,093
		Pavages (a). . . . .	593		
Angleur . . . . .		Établissement d'un puits. . . . .			160
Pepinster . . . . .		Fermeture en lattis du hangar aux marchandises, et corps de garde pour les ouvriers . . . . .			800
Ensival . . . . .		Couverture du pont à bascule . . . . .			50
Verviers. . . . .	{	Trottoir le long du mur de soutènement à l'Est de la station (a) . . . . .	1,385	}	7,833
		Voies nouvelles aux abords de l'embarcadère aux minerais.	5,900		
		Raccordement aux voies de garage de la halte de Chic-Chac.	2,570		
A reporter . . . . . fr.					119,523

(a) Les pavés ont été achetés sur fonds spéciaux.

	Report . . . . .	fr. 119,828		
Termonde . . . . .	{	Hangar aux marchandises . . . . .	1,860	} 4,085
		Appentis pour abri de marchandises . . . . .	1,680	
		Lattis dans le magasin . . . . .	125	
		Appropriation d'un bureau . . . . .	420	
Audeghem . . . . .	Voie d'évitement et dépendances . . . . .		5,200	
Gand . . . . .	{	Voies nouvelles aux abords de l'entrepôt . . . . .	15,600	} 14,075
		Établissement d'une loge au bassin de commerce . . . . .	475	
Bloemendaele . . . . .	Cloison dans le bâtiment des recettes . . . . .		115	
Bruges . . . . .	Établissement d'une loge au bassin de commerce . . . . .		610	
Courtrai . . . . .	Machine fixe et tuyaux pour l'alimentation d'eau . . . . .		11,000	
Mouscron . . . . .	{	Remise pour pompes à incendie . . . . .	210	} 1,560
		Tuyaux pour grues hydrauliques . . . . .	1,090	
Tournai . . . . .	{	Local pour lampistes . . . . .	2,050	} 9,545
		Remise pour pompes à incendie . . . . .	670	
		Bureau pour les facteurs . . . . .	275	
		Voies nouvelles . . . . .	4,100	
		Établissement d'un deuxième réservoir d'eau . . . . .	2,450	
Bary-Maulde . . . . .	Rampe de chargement, pavage et bout de voie . . . . .		1,700	
Leuze . . . . .	Appareils pour l'éclairage au gaz . . . . .		1,650	
Ath . . . . .	{	Établissement d'un deuxième réservoir d'eau et de tuyaux d'alimentation . . . . .	4,650	} 5,240
		Extension des appareils pour l'éclairage au gaz . . . . .	590	
Maffles . . . . .	Volets au bâtiment des recettes . . . . .		80	
Chièvres-Attres . . . . .	Pavages (a) . . . . .		155	
Brugelette . . . . .	Citerne et pompe . . . . .		550	
Lens . . . . .	{	Citerne et pompe . . . . .	555	} 590
		Pavages (a) . . . . .	55	
Grammont . . . . .	Treillis en bois dans le magasin aux marchandises . . . . .		90	
Denderleeuw . . . . .	Auvent et guichet . . . . .		60	
Alost . . . . .	Abri pour le peseur . . . . .		150	
Braine-le-Comte . . . . .	{	Agrandissement des bureaux . . . . .	235	} 1,405
		Cave pour le buffet-restaurant . . . . .	1,150	
Mons . . . . .	{	Couloir aux abords des guichets . . . . .	530	} 920
		Local pour l'employé de la douane . . . . .	150	
		Pissoirs . . . . .	440	
Mons (Bassin) . . . . .	{	Pont à bascule (placement et mécanisme), plate-forme et voie . . . . .	6,000	} 7,250
		Voie nouvelle . . . . .	1,250	
Saint-Ghislain . . . . .	Établissement d'un puits . . . . .		150	
	Report . . . . .	fr. 184,935		

(a) Les pavés ont été achetés sur fonds spéciaux.

	Report . . . . .	fr. 184,985	
Manage . . . . .	{ Plafonnage du grenier du bâtiment des recettes . . . . . 70 Voie d'évitement . . . . . 3,850 }		5,920
Gouy-lez-Piéton . . . . .	Exhaussement du bâtiment des recettes . . . . .		2,000
Pont-à-Celles . . . . .	{ Exhaussement du bâtiment des recettes . . . . . 2,000 Remblais . . . . . 370 }		2,370
Charleroi . . . . .	{ Extension des appareils pour l'éclairage au gaz . . . . . 4,700 Pissoirs . . . . . 440 Rampe; voies aux abords . . . . . 5,000 Établissement d'une forge à la remise aux locomotives et de voies à proximité de cette remise . . . . . 9,970 Exhaussement du garde-corps le long de la Sambre . . . . . 285 }		20,595
Couillet . . . . .	Local pour bureau . . . . .		670
Campinaire (Halte du) . . . . .	{ Voies nouvelles, pavages, aqueduc . . . . . 14,100 Deuxième pont à bascule (placement et mécanisme) . . . . . 2,200 }		16,500
Moustier . . . . .	Pissoirs . . . . .		440
La Louvière . . . . .	{ Clôture en lattis . . . . . 2,850 Fosse pour la visite des voitures . . . . . 410 Allongement d'un aqueduc . . . . . 2,500 }		5,760
Beaume . . . . .	Voies nouvelles . . . . .		1,650
Mariemont . . . . .	Appropriation du bâtiment des recettes . . . . .		400
L'Étoile . . . . .	Extension des voies . . . . .		5,220
Bascoup . . . . .	Extension des voies . . . . .		4,700
Stations en général . . . . .	<i>Lignes du Midi.</i> — Établissement de rampes de chargement dans diverses stations . . . . .		7,700

### ROUTES.

Lignes du Nord-Est . . . . .	{	Agrandissement d'une maison de surveillance . . . . .	1,220	}	8,280
		Relèvement des voies et approfondissement du coffre sur divers points de la section de Tirlemont à Ans . . . . .	5,500		
		Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près des voies . . . . .	1,120		
		Indemnité pour substitution d'une toiture en dur à la toiture en chaume d'une habitation qui se trouve près du railway . . . . .	90		
		Plantations de haies de clôture . . . . .	530		
Lignes de l'Ouest . . . . .	{	<i>État.</i> — Raccordement entre les voies au delà du pont du Strop près de Gand . . . . .	2,750	}	
		Établissement d'un deuxième passage de la Dendre, sous le chemin de fer à Lens . . . . .	1,640		
		Acquisition de bornes pour délimitation de terrains . . . . .	155		
		Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près des voies . . . . .	1,520		
		Indemnités pour substitution de toitures en dur à des toitures en chaume d'habitations qui se trouvent près du railway . . . . .	460		

A reporter . . . . . fr. 6,505 264,970

	Reports . . . . . fr.	6,303	264,970	
Lignes de l'Ouest. . . . . (Suite)	{	<i>Dendre et Waes.</i> — Garde corps au chemin n° 4 de la commune de Dielbeck . . . . .	203	16,210
		Indemnités pour substitution de toitures en dur à des toitures en chaume d'habitations qui se trouvent près du railway . . . . .	9,440	
Lignes du Midi. . . . .	{	Établissement de tourniquets à des sentiers. . . . .	310	1,523
		Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près des voies . . . . .	923	
		Plantation de haies de clôture. . . . .	90	
Lignes en général . . . . .	{	Différence ou plus value résultant de la substitution de rails de 34 kilogrammes par mètre, éclissés, aux rails de plus faible calibre remplacés dans les voies, pendant l'exercice 1839. — Soit 884,700 kilogrammes, à raison de 160 francs la tonne.	141,532	
		TOTAL . . . . . fr.	424,037	

## N° VI.

Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1859.

INDICATION DES TRANSPORTS.		QUANTITÉS.	SOMMES DUES AU PRIX DES TARIFS.	SOMMES PAYÉES.	MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.	Observations.
Transports effectués pour la poste.	Dépêches.....	308,457	183,062 »	»	183,062 »	Gratuit.
	Bureaux ambulants (voitures-kilomètres).	1,051,033	509,496 50	»	509,496 50	Id.
Transports militaires.	Hommes.....	93,556	209,711 66	149,833 83	149,833 83	Remise de 50 p. %
	Bagages.....	961,013	12,406 98	6,203 49	6,203 49	Id.
	Chevaux.....	289	7,821 »	3,910 30	3,910 30	Id.
	de détenus.....	8,924	100,000 »	50,000 »	50,000 »	Id.
	de douaniers.....	52,453	58,807 95	»	58,807 95	Gratuit.
Transports	de grains et fourrages pour l'armée, de grains et farines pour la boulangerie militaire et les maisons de détention de Bruxelles et Vilvorde.	5,566,978	29,885 70	14,942 85	14,942 85	Remise de 50 p. %
	d'objets pour le chemin de fer.	183,196,861	764,364 74	»	764,364 74	Gratuit.
	id. exposition.....	81,790	1,030 50	543 13	543 13	Remise de 50 p. %
	id. service.....	746,070	3,591 99	»	3,591 99	Gratuit.
	id. département.....	97,348	1,206 16	603 08	603 08	Remise de 50 p. %
Transports pour compte d'administrations publiques.....			1,733,444 98	226,060 90	1,329,384 08	
Transports	d'émigrants.....	1,627	7,606 90	4,727 89	2,879 01	Id. de 37.85 p. %
	de bagages d'émigrants.	25,320	324 13	»	324 13	Gratuit.
	d'indigents ophthalmiques et sœurs de charité.	648	1,387 12	943 36	943 36	Remise de 50 p. %
	jardiniers et maréchaux-ferrants.	5,159	8,021 34	4,010 67	4,010 67	Id.
	d'orphelins.....	83	210 »	103 »	103 »	Id.
	de sociétaires et gardes civiques.	9,468	30,538 40	13,179 20	13,179 20	Id.
Voitures louées. (Voyageurs)....		33	9,106 70	6,220 »	2,886 70	Id. de 31.70 p. %
Troupes équestres. (Chevaux)....		9	129 60	64 80	64 80	Id. de 50 p. %
Trains de plaisir.....		9,233	64,191 90	32,093 93	32,093 93	Id.
Transports divers.	{ Matériel de troupes d'artistes de théâtres, cirques et autres. }	1,949,900	21,631 80	10,823 90	10,823 90	Id.
Transports divers.....			143,687 91	74,172 97	69,514 94	
Transports pour compte d'administrations publiques.....			1,733,444 98	226,060 90	1,329,384 08	
Transports divers.....			143,687 91	74,172 97	69,514 94	
TOTAUX.....			1,890,132 89	500,233 87	1,398,899 02	

N° VII. — *État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement*

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 <sup>re</sup> CLASSE. 2	2 <sup>e</sup> CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 <sup>re</sup> CLASSE. 5	2 <sup>e</sup> CLASSE. 6	3 <sup>e</sup> CLASSE. 7	TOTAL. 8
1859. JANVIER . . . . .	14,715	2,709	17,422	28,418	79,512	562,717	470,647
FÉVRIER . . . . .	14,516	2,509	16,825	28,407	69,549	550,926	428,882
MARS . . . . .	16,547	5,251	19,578	28,711	77,280	594,864	500,853
AVRIL . . . . .	16,505	5,545	19,650	28,965	85,287	415,197	527,449
MAI . . . . .	19,507	5,845	25,152	54,596	99,735	461,285	595,584
JUIN . . . . .	18,655	5,976	22,651	51,902	90,724	461,601	584,227
JUILLET . . . . .	21,475	4,462	25,955	55,404	96,991	471,990	604,585
AOUT . . . . .	50,596	5,546	55,942	44,517	124,801	555,558	702,476
SEPTEMBRE . . . . .	28,040	5,159	35,185	41,281	121,954	580,605	715,840
OCTOBRE . . . . .	21,889	4,480	26,569	55,969	101,015	485,900	620,884
NOVEMBRE . . . . .	16,011	5,166	19,177	29,958	77,211	591,081	498,250
DECEMBRE . . . . .	14,758	2,696	17,454	50,146	69,756	552,974	452,876
TOTAUX . . . . .	232,596	44,904	277,500	595,074	1,091,815	5,212,466	6,697,553

*des voyageurs et bagages, pendant l'année 1889.*

				<b>BAGAGES.</b>		<i>Observations.</i>
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ.	
9	10	11	12	13	14	
2,437	1,349	106	491,961	6,337	5,381	
1,605	1,605	1,160	447,077	6,599	5,375	
2,231	1,768	2,698	527,150	7,548	6,566	
5,892	5,925	1,224	538,140	8,256	7,559	
4,366	20,899	1,278	643,279	9,561	9,185	
4,044	9,503	775	621,180	8,805	9,055	
4,232	4,630	6,607	645,789	9,880	10,990	
5,121	14,200	5,901	765,640	13,617	16,237	
6,123	23,806	4,478	781,432	12,927	14,446	
4,050	4,987	691	636,961	10,502	11,014	
1,927	2,869	4,518	526,741	7,150	7,028	
1,516	2,930	514	475,290	5,851	5,745	
41,544	94,491	29,930	7,140,640	106,851	108,357	

N° VIII. — *État récapitulatif, PAR MOIS, de la recette*

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8
1859. JANVIER.....	84,670 40	20,374 05	105,053 45	96,903 45	137,338 45	338,038 50	572,300 49
FÉVRIER.....	85,853 10	18,633 45	104,486 55	88,466 20	123,430 10	315,852 28	527,754 58
MARS.....	94,499 70	22,461 20	116,960 90	100,128 »	139,951 85	386,996 02	627,075 47
AVRIL.....	100,271 35	22,101 65	122,373 »	101,559 70	154,966 50	406,576 »	663,104 20
MAI.....	120,133 20	24,862 60	144,996 »	117,564 20	176,063 20	443,970 02	739,598 32
JUIN.....	123,285 85	25,621 15	148,907 »	108,107 90	150,574 25	441,523 08	709,296 11
JUILLET.....	152,887 20	27,926 85	180,814 05	123,889 30	174,629 90	454,554 40	753,073 60
AOUT.....	243,976 70	38,022 »	282,898 70	169,167 50	246,961 90	529,263 02	945,392 42
SEPTEMBRE.....	214,677 50	30,350 85	254,034 35	149,906 55	240,467 60	550,249 89	946,623 04
OCTOBRE.....	140,493 60	31,809 75	172,303 35	115,558 90	184,119 10	468,011 28	767,689 28
NOVEMBRE.....	93,163 45	22,855 75	116,019 20	101,284 45	135,891 35	368,677 84	605,853 64
DÉCEMBRE.....	88,779 45	21,361 85	110,141 30	105,314 85	115,351 95	322,490 74	543,157 54
TOTAUX.....	1,512,700 50	316,287 35	1,858,987 85	1,377,940 »	1,996,772 15	5,026,206 54	8,400,918 69
A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbiso	2,959 20	943 25	3,902 45	27,958 40	45,575 05	132,710 01	206,243 46
TOTAUX.....	1,545,659 70	317,230 60	1,862,890 30	1,405,893 40	2,042,347 20	5,158,916 55	8,607,162 15

*des voyageurs et bagages, pendant l'année 1889.*

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
1,854 32	1,874 86	248 63	681,331 75	3,537 32	21,037 48	25,474 80	
1,258 37	2,350 04	903 98	636,753 52	3,359 47	21,146 42	24,505 89	
1,851 41	2,420 24	2,745 70	731,053 72	3,025 61	28,115 60	30,041 21	
3,617 95	7,958 55	1,532 66	798,586 36	4,532 91	29,977 95	34,510 86	
3,663 23	34,628 11	1,447 90	924,333 56	5,338 49	37,819 47	43,157 96	
3,310 10	12,114 34	1,981 30	875,608 94	4,789 86	39,158 06	43,945 72	
3,897 48	6,100 96	19,290 29	963,176 40	5,525 01	50,103 97	55,628 98	
5,289 41	24,097 48	20,084 47	1,278,662 48	8,763 05	78,517 »	87,280 05	
6,013 43	30,557 43	11,960 74	1,258,248 99	7,913 43	68,296 90	76,210 33	
3,487 88	7,564 32	1,263 89	952,308 72	6,036 17	45,679 16	51,715 33	
1,638 45	3,898 39	990 91	728,400 59	4,179 98	37,450 18	41,630 16	
1,254 20	3,998 86	1,246 01	659,797 91	3,245 56	24,833 47	28,079 03	
37,166 32	147,463 60	63,726 48	10,508,262 94	61,146 66	481,033 66	542,180 32	
838 95	839 11	1,055 45	212,879 42	1,694 43	5,832 56	7,526 99	
38,005 27	148,302 71	64,781 93	10,721,142 36	62,841 09	486,866 22	549,707 31	

N° IX. — *Etat récapitulatif, PAR STATION, du mouvement*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE. 2	2 <sup>e</sup> CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 <sup>re</sup> CLASSE. 5	2 <sup>e</sup> CLASSE. 6	3 <sup>e</sup> CLASSE. 7	TOTAL. 8
NORD.	Bruxelles (Nord) . . . . .	49,963	5,720	55,683	69,863	148,442	433,520	624,495
	Vilvorde . . . . .	4,200	"	4,200	4,789	16,231	74,938	94,928
	Malines . . . . .	40,728	4,020	44,748	42,763	39,492	164,446	246,401
	Duffel . . . . .	"	"	"	567	2,866	17,953	21,386
	Contich . . . . .	"	"	"	1,036	4,071	28,348	33,455
	Lierre . . . . .	"	"	"	1,283	7,962	33,950	43,195
	Vieux-Dieu . . . . .	"	"	"	545	3,088	23,480	26,783
	Anvers . . . . .	23,922	464	26,386	26,187	48,560	176,035	250,782
	TOTAUX . . . . .	90,813	7,204	98,017	416,973	239,082	982,370	1,308,425
	OUEST.	Capelle-au-Bois . . . . .	"	"	"	204	1,669	17,076
Londerzeel . . . . .		"	"	"	660	4,392	12,427	14,479
Malderen . . . . .		"	"	"	239	786	6,808	7,833
Buggenbout . . . . .		"	"	"	478	4,248	40,789	42,215
Zèle . . . . .		"	"	"	162	3,494	12,074	15,430
Lokeren . . . . .		"	"	"	1,030	4,592	14,851	20,473
Audeghem . . . . .		"	"	"	60	377	4,298	4,735
Termonde . . . . .		869	"	869	3,600	11,294	68,600	80,491
Gyseghem . . . . .		"	"	"	88	1,849	5,348	7,225
Alost . . . . .		"	"	"	6,242	15,673	83,707	105,692
Lede . . . . .		"	"	"	229	2,370	11,395	13,994
Schellebelle . . . . .		"	"	"	123	324	2,422	2,869
Denderleeuw . . . . .		"	"	"	244	1,834	16,234	18,276
Ternath . . . . .		"	"	"	429	2,946	17,528	20,903
Rebaix . . . . .		"	"	"	6	302	5,030	5,338
Ninove . . . . .		"	"	"	761	5,398	27,749	33,878
Santbergen . . . . .		"	"	"	49	702	5,008	5,759
Ideghem . . . . .		"	"	"	28	585	6,269	6,882
Grammont . . . . .		"	"	"	1,553	6,404	35,282	43,236
Acren . . . . .		"	"	"	65	398	6,482	6,645
Lessines . . . . .	"	"	"	534	4,088	23,865	28,487	
A reporter . . . . .	969	"	869	16,424	67,386	389,882	473,689	

## des voyageurs et bagages, pendant l'année 1859.

				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	
10,532	6,452	6,428	700,590	13,694	15,853	
468	4,035	972	104,603	313	138	
3,608	710	2,226	234,693	3,332	4,433	
"	6	484	21,573	210	41	
614	69	268	34,406	512	85	
699	62	824	44,777	451	487	
"	43	303	27,401	"	"	
10,162	824	2,674	290,828	6,031	7,445	
26,083	9,471	13,875	4,455,571	25,043	24,884	
"	5	191	19,445	92	21	
"	32	95	44,606	107	79	
"	3	56	7,892	42	13	
4	40	130	12,359	80	29	
"	55	153	15,638	80	17	
277	45	133	20,928	205	101	
"	17	26	4,778	"	"	
4,819	230	429	86,838	865	356	
"	40	63	7,298	31	24	
4,250	251	535	107,638	4,199	574	
"	46	402	14,412	83	22	
"	24	46	2,909	"	"	
"	90	60	18,426	67	44	
"	52	172	24,127	220	22	
"	"	8	5,346	32	5	
"	140	238	34,256	394	185	
"	5	33	5,797	48	5	
"	40	27	6,919	29	3	
362	143	237	43,978	519	319	
"	1	73	6,719	58	6	
4	63	216	28,770	402	192	
6,716	1,202	2,993	488,469	4,583	4,984	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.  1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
OUEST. (Suite.)	Report . . . . .	869	"	869	46,421	67,386	389,882	473,689
	Papignies. . . . .	"	"	"	32	287	3,683	4,002
	Wichelen. . . . .	"	"	"	47	435	7,107	7,589
	Wetteron. . . . .	"	"	"	1,305	3,997	39,823	45,125
	Melle . . . . .	"	"	"	644	5,252	21,983	27,879
	Gand . . . . .	4,411	48	4,459	26,048	59,014	233,229	318,291
	Landeghem. . . . .	"	"	"	210	1,450	10,116	11,806
	Hansbeko . . . . .	"	"	"	451	1,317	7,301	9,069
	Aeltre . . . . .	"	"	"	384	2,330	17,871	20,585
	Bloemendael . . . . .	"	"	"	499	1,493	15,376	17,368
	Oostcamp. . . . .	"	"	"	41	48	477	536
	Bruges. . . . .	4,947	"	4,947	8,403	20,579	92,415	121,397
	Jabbeke . . . . .	"	"	"	270	922	13,292	14,484
	Plasschendael. . . . .	"	"	"	412	1,388	12,793	14,790
	Ostende . . . . .	5,364	173	5,534	9,018	17,977	49,977	76,972
	La Pinte. . . . .	"	"	"	29	177	1,113	1,319
	Nazareth. . . . .	"	"	"	160	317	3,688	4,165
	Deynze . . . . .	3	"	3	856	7,001	37,854	45,711
	Machelen. . . . .	"	"	"	10	48	715	773
	Olsene. . . . .	"	"	"	85	492	4,162	4,739
	Waereghem . . . . .	"	"	"	565	2,747	33,931	37,243
	Haerlebeko. . . . .	"	"	"	269	2,845	18,568	21,682
	Courtrai . . . . .	13	"	13	5,140	23,026	95,985	124,151
	Mouscron. . . . .	8	"	8	2,927	9,290	62,887	75,104
	Néchin. . . . .	"	"	"	480	1,089	22,975	24,244
	Templeuve. . . . .	"	"	"	449	996	10,884	12,029
	Tournai . . . . .	"	"	"	9,685	20,660	106,877	137,222
	Havennes. . . . .	"	"	"	6	308	3,888	4,202
	Bary-Maulde. . . . .	"	"	"	329	790	8,895	10,014
	Jette . . . . .	"	"	"	831	3,503	7,162	11,496
	Schendelbeke. . . . .	"	"	"	3	214	2,067	2,281
	Leuze . . . . .	"	"	"	1,981	8,259	45,660	55,900
	Ligne . . . . .	"	"	"	477	1,219	13,053	14,749
	Ath . . . . .	"	"	"	2,243	9,531	67,944	79,718
Maffles. . . . .	"	"	"	134	674	3,872	4,680	
Chièvres-et-Attres . . . . .	"	"	"	328	2,078	8,781	11,187	
Bruglette . . . . .	"	"	"	548	2,549	17,034	20,131	
Lens. . . . .	"	"	"	220	2,612	13,442	15,974	
Tronchiennes. . . . .	"	"	"	158	646	2,348	3,152	
	TOTAUX . . . . .	45,612	221	45,833	91,468	285,140	1,508,510	1,885,448

				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	
6,716	4,202	2,993	485,469	4,583	4,984	
"	"	22	4,024	24	6	
"	49	37	7,645	"	"	
"	457	291	45,573	385	365	
"	7	208	28,094	132	50	
7,800	3,678	2,546	336,774	4,702	4,985	
"	59	413	41,978	46	47	
"	25	80	9,174	49	27	
"	9	88	20,682	412	55	
"	40	406	47,484	90	29	
"	"	2	538	"	"	
3,870	360	834	431,408	4,849	4,844	
"	"	64	44,548	"	"	
"	44	444	44,915	83	40	
4,703	445	535	84,889	4,525	3,796	
"	"	4	4,320	44	"	
"	5	22	4,192	"	"	
"	434	303	46,151	480	470	
"	"	4	774	"	"	
"	44	24	4,777	"	"	
4	23	454	37,421	202	74	
2	"	60	21,744	400	20	
297	443	543	425,449	4,847	914	
"	227	511	75,850	4,248	743	
"	44	87	24,375	404	22	
"	46	48	42,093	45	20	
4,918	819	527	440,486	2,563	4,842	
"	"	25	4,227	"	"	
"	4	38	40,053	401	26	
"	"	425	44,624	"	"	
"	42	43	2,306	"	"	
"	45	259	56,204	4,093	563	
"	"	28	44,777	406	69	
637	66	354	80,775	996	530	
"	47	32	4,759	28	44	
"	44	76	44,277	93	36	
"	5	92	20,228	229	447	
4	4	444	46,087	456	42	
"	"	44	3,463	"	"	
22,945	7,298	44,480	4,943,004	22,982	48,364	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
EST.	Boortmeerbeek . . . . .	"	"	"	230	822	7,562	8,614
	Haecht . . . . .	"	"	"	242	4,457	41,673	43,342
	Wespelaer . . . . .	"	"	"	409	2,481	8,603	11,493
	Louvain . . . . .	6,326	2,445	8,744	42,745	24,380	101,480	433,573
	Vertryck . . . . .	"	"	"	377	4,476	40,665	42,218
	Tirlemont . . . . .	4,904	4,414	3,348	3,346	8,834	55,200	67,350
	Esemael . . . . .	"	"	"	86	396	2,426	2,908
	Landen . . . . .	4,440	442	4,582	4,286	3,426	48,978	23,390
	Gingelom . . . . .	"	"	"	270	662	2,985	3,917
	Rosoux . . . . .	"	"	"	63	488	2,244	2,762
	Waremme . . . . .	"	"	"	4,223	2,919	27,409	34,553
	Fexhe . . . . .	"	"	"	478	2,220	23,550	25,948
	Ans . . . . .	265	82	347	343	4,859	22,843	24,985
	Haut-Pré . . . . .	"	"	"	663	4,613	43,485	48,761
	Liège . . . . .	44,948	4,758	43,706	48,784	40,788	444,257	200,826
	Chênée . . . . .	48	"	48	4,256	8,722	42,372	52,350
	Chaufontaine . . . . .	"	"	"	2,564	7,726	22,306	32,596
	Trooz-Aval . . . . .	"	"	"	747	2,342	25,064	28,420
	Nessonvaux . . . . .	"	"	"	494	2,614	23,273	26,378
	Pepinster . . . . .	2,375	4	2,379	4,484	5,278	49,542	55,974
Ensival . . . . .	"	"	"	494	4,748	40,658	42,900	
Verviers . . . . .	40,604	4,370	44,974	8,288	25,562	125,664	450,514	
Dolhain . . . . .	2,479	"	2,479	542	2,029	22,753	25,294	
Herbesthal . . . . .	2,417	"	2,417	4,494	3,625	20,586	23,405	
TOTAUX . . . . .	39,473	7,185	46,358	56,854	455,837	822,482	4,033,473	
MIDI.	Bruxelles (Midi) . . . . .	44,430	3,355	47,685	29,897	47,723	225,775	303,395
	Forest . . . . .	"	"	"	52	558	4,844	5,434
	Ruysbroeck . . . . .	"	"	"	304	4,940	28,559	33,800
	Loth . . . . .	"	"	"	538	4,405	42,930	44,573
	Hal . . . . .	"	"	"	4,097	40,434	95,748	140,276
	Lembecq . . . . .	"	"	"	280	461	3,440	3,854
	Tubise . . . . .	"	"	"	4,442	2,915	27,546	34,873
	Braine-le-Comte . . . . .	440	4,157	4,297	4,578	5,082	52,364	59,024
	Écaussines . . . . .	"	"	"	643	2,222	47,053	49,888
	Manage . . . . .	"	"	"	4,990	44,467	74,244	87,701
	Bascoup-l'Étoile . . . . .	"	"	"	"	"	"	"
	L'Olive . . . . .	"	"	"	59	420	4,344	4,520
	Meriemont . . . . .	"	"	"	507	4,584	5,724	7,815
A reporter . . . . .	44,270	4,742	48,982	44,324	88,608	546,238	670,470	

				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	
"	"	96	8,710	"	"	
"	6	437	13,485	58	22	
"	6	443	41,642	"	"	
3,760	450	4,072	432,598	2,837	2,031	
"	20	93	42,331	81	20	
4,400	479	372	72,619	4,359	923	
"	5	43	2,926	44	17	
425	282	464	25,543	548	234	
"	"	44	3,931	"	"	
4	"	25	2,788	39	9	
20	45	223	31,811	464	132	
4	45	405	26,069	93	20	
2,578	49	49	28,008	404	36	
329	40	287	49,387	540	409	
5,486	614	4,063	224,395	5,047	5,189	
"	56	324	52,748	376	140	
"	8	264	32,868	367	164	
"	46	466	28,332	468	48	
"	"	96	26,474	464	41	
49	402	325	58,820	588	482	
"	"	48	42,948	463	45	
4	201	879	472,566	3,795	2,558	
"	"	19	27,492	497	79	
"	65	434	27,721	934	439	
13,450	2,129	6,144	4,403,221	47,903	42,045	
2,238	4,834	4,697	329,846	6,465	9,748	
"	"	44	5,468	48	4	
"	"	182	33,988	60	5	
"	"	54	44,627	64	7	
"	42	793	444,414	4,045	479	
"	4	36	3,888	25	2	
"	243	240	32,358	234	68	
4	43	268	60,636	709	289	
4	"	62	49,951	479	48	
4	43	495	87,940	4,305	444	
"	"	"	"	"	"	
"	"	6	4,526	49	4	
"	"	36	7,854	93	44	
2,244	5,214	3,583	709,490	9,886	44,076	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
	Report . . . . .	14,270	4,712	18,982	44,324	88,608	546,238	679,470
MIDI. (Suite.)	La Verrerie . . . . .	"	"	"	"	"	"	"
	Baume . . . . .	"	"	"	963	2,869	10,970	14,802
	La Croyère . . . . .	"	"	"	"	"	"	"
	La Louvière . . . . .	"	"	"	2,037	7,482	39,618	49,437
	La Paix . . . . .	"	"	"	"	"	"	"
	Bois-du-Luc . . . . .	"	"	"	"	"	"	"
	Bracquegnies . . . . .	"	"	"	825	3,388	18,863	23,076
	Havré . . . . .	"	"	"	222	1,785	14,449	16,456
	Obourg . . . . .	"	"	"	160	1,251	8,007	9,418
	Nimy . . . . .	"	"	"	267	1,851	11,963	14,081
	Gouy-lez-Piéton . . . . .	"	"	"	129	795	7,556	8,480
	Pont-à-Celles . . . . .	"	"	"	32	472	7,476	7,980
	Lultre . . . . .	"	"	"	180	1,229	12,715	14,433
	Gosselies . . . . .	"	"	"	1,623	6,050	38,965	46,636
	Roux . . . . .	"	"	"	557	3,970	31,297	35,824
	Marchiennes . . . . .	"	"	"	1,842	7,040	43,962	52,844
	Charleroi . . . . .	258	41	299	10,254	44,037	140,062	194,353
	Châtelineau . . . . .	"	"	"	3,421	31,588	94,838	129,847
	Farciennes . . . . .	"	"	"	684	3,155	24,020	27,859
	Tamines . . . . .	"	"	"	787	7,400	38,836	47,023
	Auvclais . . . . .	"	"	"	197	1,838	33,705	35,740
	Moustier . . . . .	"	"	"	309	1,456	30,320	32,085
	Floroffe . . . . .	"	"	"	637	3,699	34,725	39,061
	Namur . . . . .	6	"	6	5,327	23,110	75,340	103,777
	Soignies . . . . .	"	"	"	1,817	6,876	30,972	39,659
	Jurbise . . . . .	"	"	"	592	4,196	23,647	28,435
	Mons . . . . .	5,866	4,009	9,875	15,579	52,745	227,708	296,032
	Jemmapes . . . . .	"	"	"	761	46,016	70,237	87,044
Saint-Ghislain . . . . .	"	"	"	2,142	13,576	68,239	83,957	
Boussu . . . . .	"	"	"	1,261	8,776	29,230	39,267	
Thulin . . . . .	"	"	"	828	4,593	22,823	28,244	
Quiévrain . . . . .	4,587	459	2,046	1,340	6,782	37,086	45,178	
TOTAUX de la ligne du Midi . . . . .	21,987	9,221	31,208	99,073	356,627	1,773,865	2,229,565	
— — de l'Est . . . . .	39,173	7,185	46,358	56,854	155,837	822,482	1,035,173	
— — de l'Ouest . . . . .	15,612	221	15,833	91,468	285,440	1,508,840	1,885,448	
— — du Nord . . . . .	90,813	7,204	98,017	116,973	239,082	952,370	1,308,425	
TOTAUX . . . . .	167,585	23,831	191,416	364,368	1,036,686	5,057,557	6,458,611	
SERVICE	De la Flandre occidentale . . . . .	"	"	"	2,417	5,964	7,687	16,068
	De Pepinster à Spa . . . . .	5,807	146	5,953	3,790	6,638	22,424	32,852
	De Charleroi à Louvain . . . . .	"	"	"	"	"	"	"
	Du Nord-Belge . . . . .	10,990	6,226	17,216	3,051	4,608	11,750	19,409
	De Lierre à Turnhout . . . . .	"	"	"	1,390	5,693	23,722	30,805
	Du Hainaut et Flandres . . . . .	3	"	3	330	1,011	3,841	5,182
	Franco-belge, par Quiévrain . . . . .	13,838	4,272	18,110	1,899	4,017	10,008	15,924
	— par Mouscron . . . . .	3,890	1,822	5,712	7,748	12,313	42,159	62,220
	Rhénan-belge . . . . .	21,330	6,867	28,197	2,593	5,248	8,284	16,125
	Prusso-belge . . . . .	714	2	716	63	131	240	434
	Hollando-belge . . . . .	1,965	17	1,982	824	2,064	1,815	4,703
	Prusso-néerland-belge . . . . .	785	"	785	2,773	6,405	22,979	32,157
	Anglo-belge-rhénan . . . . .	3,122	609	3,731	"	"	"	"
	Du South Eastern railway . . . . .	2,367	1,112	3,479	"	"	"	"
	General Steam navigation . . . . .	"	"	"	1,828	1,037	"	2,865
TOTAUX . . . . .	232,396	44,904	277,300	393,074	1,091,815	5,212,466	6,697,355	

				<b>BAGAGES.</b>		<i>Observations.</i>
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTALX.	
9	10	11	12	13	14	
2,244	5,211	3,583	709,490	9,886	44,076	
"	"	"	"	"	"	
"	1	43	14,818	241	106	
"	"	"	"	"	"	
"	36	136	49,309	381	129	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
1	24	94	23,495	130	21	
"	"	50	16,506	81	49	
"	"	81	9,499	33	6	
"	"	63	14,144	93	15	
"	8	58	8,546	68	16	
"	"	181	8,461	"	"	
"	"	52	14,485	115	28	
1	3	238	46,878	560	161	
2	2	275	36,403	216	56	
2	51	260	53,457	614	134	
4,572	423	493	197,042	3,221	1,989	
"	104	437	130,388	1,393	388	
"	"	86	27,942	103	37	
"	109	159	47,294	330	13	
"	"	22	35,762	94	46	
1	"	73	32,459	99	14	
"	"	106	39,167	316	57	
1,968	42	377	106,470	1,848	1,496	
1	31	268	39,939	698	368	
5	3	129	28,572	193	50	
6,071	531	1,103	313,614	4,797	2,255	
1	93	231	87,341	418	84	
"	2	171	84,430	907	227	
1	34	321	39,623	362	50	
2	6	138	28,390	238	47	
1	448	345	47,718	1,748	1,088	
44,773	6,861	9,579	2,238,939	29,203	19,976	
13,450	2,129	6,444	1,403,221	17,903	12,045	
22,943	7,298	11,480	1,943,004	22,982	18,364	
26,083	9,171	13,875	1,455,571	25,043	24,884	
74,251	25,462	41,043	6,790,785	95,131	75,269	
1,734	2,762	"	20,364	773	831	
"	"	146	38,931	1,645	2,067	
"	"	"	"	"	"	
"	"	5	36,630	893	7,046	
"	72	"	30,877	812	292	
652	27	46	3,910	128	117	
"	"	"	34,034	1,623	5,393	
"	"	"	67,932	1,507	3,297	
"	1,627	"	43,949	2,240	10,383	
"	"	"	1,150	2	325	
"	"	"	6,685	142	1,276	
17,834	"	302	51,098	917	1,435	
"	"	"	3,731	"	"	
"	"	"	3,479	1,038	624	
"	"	"	2,865	"	"	
94,491	29,930	41,541	7,440,640	106,851	108,357	

## N° X. — État récapitulatif, PAR STATION, de la recette des

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE. 2	2 <sup>e</sup> CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 <sup>re</sup> CLASSE. 5	2 <sup>e</sup> CLASSE. 6	3 <sup>e</sup> CLASSE. 7	TOTAL. 8
NORD.	Bruxelles (Nord) . . . . .	272,312 83	25,511 30	297,824 15	296,909 15	326,631 20	681,418 05	1,304,958 40
	Vilvorde . . . . .	4,957 "	"	4,957 "	5,118 60	12,117 20	38,691 85	55,930 85
	Malines . . . . .	31,390 90	2,486 20	33,877 10	30,248 80	61,057 60	149,830 30	241,136 90
	Duffel . . . . .	"	"	"	1,080 60	3,262 20	11,151 80	15,494 60
	Contich . . . . .	"	"	"	2,028 10	4,023 80	16,594 35	22,646 25
	Lierre . . . . .	"	"	"	3,152 40	11,774 60	30,288 20	45,215 20
	Vieux-Dieu . . . . .	"	"	"	1,119 70	2,218 00	9,946 60	13,284 90
	Anvers . . . . .	142,932 23	4,209 40	147,141 63	101,113 10	130,161 40	247,415 55	478,690 03
	TOTALX . . . . .	451,593 "	32,206 90	483,799 90	440,770 85	551,246 80	1,185,339 70	2,177,357 15
	OUEST.	Cappelle-au-Bois. . . . .	"	"	"	545 90	2,506 20	13,479 30
Londerzeel. . . . .		"	"	"	1,735 "	2,302 60	9,291 65	13,329 25
Malderen . . . . .		"	"	"	705 90	1,392 40	5,904 20	8,062 50
Buggenhout . . . . .		"	"	"	507 90	1,877 30	9,160 20	11,545 40
Zèle . . . . .		"	"	"	263 25	2,812 10	7,884 69	10,960 04
Lokeren. . . . .		"	"	"	2,165 30	6,637 20	15,006 67	23,809 17
Audeghem . . . . .		"	"	"	98 60	363 60	2,788 43	3,248 63
Termonde . . . . .		3,271 20	"	3,271 20	8,045 70	17,827 85	59,998 50	85,872 05
Gyseghem . . . . .		"	"	"	229 35	2,050 05	2,920 37	5,199 77
Alost . . . . .		"	"	"	14,631 55	24,737 05	77,082 20	116,451 40
Lede . . . . .		"	"	"	455 70	2,714 35	7,664 66	10,834 71
Schellebelle . . . . .		"	"	"	214 70	364 "	1,887 45	2,466 15
Denderleeuw . . . . .		"	"	"	395 93	2,065 80	10,816 29	13,278 04
Ternath . . . . .		"	"	"	742 15	3,205 60	11,836 37	15,784 12
Rebaix . . . . .		"	"	"	21 95	289 60	2,578 05	2,889 60
Ninove . . . . .		"	"	"	1,666 45	8,567 45	25,180 43	35,414 33
Santbergen. . . . .		"	"	"	152 45	960 45	3,957 91	5,070 81
Idegheem. . . . .		"	"	"	69 35	769 25	4,690 23	5,548 63
Grammont . . . . .		"	"	"	5,537 65	13,644 85	38,825 13	58,027 63
Acren. . . . .		"	"	"	190 "	484 20	4,149 49	4,823 69
Lessines . . . . .		"	"	"	1,795 45	6,899 "	23,332 12	32,028 57
Papignies . . . . .		"	"	"	73 60	298 85	2,151 06	2,523 51
Wichelen . . . . .		"	"	"	87 90	523 80	3,930 20	4,541 90
Wetteren . . . . .		"	"	"	2,350 40	4,875 "	30,401 37	37,628 77
Melle. . . . .		"	"	"	1,309 80	6,258 55	10,585 03	18,153 38
Gand. . . . .		31,912 40	220 60	32,163 "	104,423 75	146,760 45	343,291 34	594,475 54
Lundeghem. . . . .		"	"	"	479 60	1,612 60	6,763 50	8,855 70
Hansbeke . . . . .	"	"	"	947 10	1,369 80	4,766 87	7,103 77	
Aeltre . . . . .	"	"	"	1,250 10	3,638 70	16,509 70	21,398 50	
Bloemendael . . . . .	"	"	"	1,689 "	1,902 90	11,715 67	15,307 57	
Oostcamp . . . . .	"	"	"	26 20	92 60	322 50	441 30	
A reporter . . . . .	35,213 60	220 60	35,434 20	162,845 70	239,824 95	768,931 58	1,191,602 23	

*transports de voyageurs et bagages, pendant l'année 1859.*

				BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS	TOTAL GÉNÉRAL (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POUNDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
11,595 71	24,048 77	8,200 82	1,046,627 85	8,570 10	78,691 79	87,661 89	
148 98	474 90	340 52	61,852 25	405 35	357 09	762 44	
3,909 29	3,166 23	1,427 13	283,516 65	1,858 75	4,633 75	6,492 50	
"	2 40	67 56	15,564 50	119 85	69 38	189 23	
441 40	55 32	135 47	23,278 44	269 55	294 17	563 72	
1,194 74	59 46	777 98	47,244 38	243 05	447 58	691 53	
"	12 93	76 34	13,374 17	"	"	"	
15,999 58	1,936 98	2,937 93	646,756 43	3,533 70	31,776 87	35,310 57	
33,290 "	29,753 99	14,013 75	2,738,214 79	15,401 25	116,270 63	131,671 88	
"	1 90	94 81	16,628 11	65 20	47 96	113 16	
"	19 95	57 79	13,406 99	74 30	177 57	251 87	
"	1 74	37 01	8,101 25	39 95	30 32	70 27	
2 50	7 50	70 64	11,026 04	50 50	63 95	114 45	
"	95 95	65 80	11,121 79	39 30	46 44	85 74	
411 89	42 65	106 65	24,370 36	121 50	233 09	354 59	
"	14 11	8 99	3,271 93	"	"	"	
6,527 02	270 60	308 94	96,250 01	463 87	859 62	1,323 49	
"	7 30	28 29	5,235 36	19 45	50 72	100 17	
1,376 55	318 58	386 13	118,532 66	691 15	1,198 79	1,889 94	
"	8 50	49 03	10,892 24	47 65	44 07	91 72	
"	40 80	5 90	2,512 85	"	"	"	
"	56 28	24 72	13,359 04	38 20	35 03	73 23	
"	21 80	69 "	15,674 92	134 70	41 01	175 71	
"	"	5 08	2,894 68	17 42	8 56	25 98	
"	184 61	152 50	35,751 44	221 75	314 84	536 59	
"	3 75	20 42	5,094 98	36 40	16 23	52 63	
"	8 "	17 12	5,573 97	21 99	9 44	31 34	
292 46	451 59	206 65	58,978 33	294 56	736 99	1,031 55	
"	1 30	27 73	4,852 72	25 10	25 97	51 07	
3 81	102 85	160 61	32,293 84	188 20	432 77	620 97	
"	"	12 02	2,535 53	12 "	13 27	25 27	
"	7 60	18 68	4,568 18	"	"	"	
"	63 16	147 10	37,837 03	235 35	458 83	694 18	
"	1 35	90 99	18,245 72	86 85	218 64	305 49	
13,052 57	8,436 21	3,010 30	651,137 62	2,824 80	18,520 21	21,345 01	
"	102 98	53 07	9,011 75	23 60	39 66	63 26	
"	8 75	45 57	7,158 09	29 25	58 15	87 40	
"	4 32	54 04	21,456 86	94 20	160 73	254 93	
"	6 80	79 61	15,393 98	93 05	127 43	220 48	
"	"	" 45	441 75	"	"	"	
21,666 80	10,291 13	5,415 64	1,264,410 00	5,990 20	24 000 29	29,990 49	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.  1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE. 2	2 <sup>e</sup> CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 <sup>re</sup> CLASSE. 5	2 <sup>e</sup> CLASSE. 6	3 <sup>e</sup> CLASSE. 7	TOTAL. 8
OUEST. (Suite.)	Report . . . . .	35,213 60	220 60	35,434 20	152,815 70	269,824 95	768,931 58	1,191,602 23
	Druges . . . . .	22,467 »	»	22,467 »	35,887 60	52,085 50	113,034 15	201,072 25
	Jabbeke . . . . .	»	»	»	376 30	702 30	6,134 80	7,213 40
	Plassendael . . . . .	»	»	»	991 »	1,407 »	8,159 85	10,647 85
	Ostende . . . . .	61,500 30	4,411 50	65,911 80	45,739 15	53,401 95	76,259 25	175,400 35
	La Pinte . . . . .	»	»	»	33 20	182 90	833 20	1,049 30
	Nazareth . . . . .	»	»	»	350 30	348 50	2,205 90	2,904 70
	Deynze . . . . .	24 90	»	24 90	2,162 »	9,868 80	34,478 85	46,509 65
	Machelen . . . . .	»	»	»	18 »	62 »	562 65	642 65
	Olsene . . . . .	»	»	»	166 80	654 20	3,082 75	3,993 75
	Waereghem . . . . .	»	»	»	1,369 90	4,010 90	27,189 60	32,570 40
	Haerlebeke . . . . .	»	»	»	897 90	2,989 »	12,615 30	16,502 20
	Courtrai . . . . .	297 50	»	297 50	17,234 05	40,893 75	96,350 18	154,477 98
	Moucron . . . . .	106 »	»	106 »	8,266 90	16,736 85	59,618 18	84,651 93
	Néchin . . . . .	»	»	»	401 30	1,153 55	12,292 27	13,847 12
	Templeuve . . . . .	»	»	»	410 40	1,021 60	4,854 06	6,295 06
	Tournai . . . . .	»	»	»	31,740 30	40,783 85	101,291 95	173,816 10
	Havinnas . . . . .	»	»	»	12 05	188 90	787 09	988 04
	Bary-Maulde . . . . .	»	»	»	558 50	608 15	4,510 08	5,676 73
	Jette . . . . .	»	»	»	1,391 90	1,464 70	2,754 70	5,011 30
	Schendelbeke . . . . .	»	»	»	5 50	266 20	1,345 02	1,616 72
	Leuze . . . . .	»	»	»	5,180 45	11,769 90	35,827 29	52,777 64
	Ligne . . . . .	»	»	»	1,490 85	1,107 10	5,635 98	8,233 93
	Ath . . . . .	»	»	»	6,281 50	12,690 65	50,424 15	69,396 30
	Nalles . . . . .	»	»	»	341 90	709 15	2,262 37	3,333 42
	Chièvres-et-Attres . . . . .	»	»	»	794 80	2,350 85	5,821 21	8,966 86
	Drugelette . . . . .	»	»	»	1,688 25	3,235 65	9,825 18	14,749 08
Lens . . . . .	»	»	»	525 05	2,821 50	7,759 45	11,106 »	
Tronchiennes . . . . .	»	»	»	228 40	799 60	1,060 45	2,088 45	
	TOTAUX . . . . .	110,699 30	4,632 10	124,331 40	317,398 95	534,229 95	1,455,977 49	2,307,606 39

				BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
0	10	11	12	13	14	15	
21,606 80	10,291 13	5,415 64	1,201,410 »	5,590 20	24,000 29	29,500 49	
10,103 66	824 75	1,143 63	235,568 29	1,197 40	7,455 33	8,655 73	
»	»	16 91	7,230 31	»	»	»	
»	26 18	46 31	10,720 34	40 05	54 68	103 73	
4,181 77	382 63	1,256 51	247,133 06	1,320 20	28,307 90	29,628 10	
»	»	» 29	1,019 50	4 95	» 80	5 75	
»	1 25	7 96	2,913 91	»	»	»	
»	261 40	164 76	46,963 65	263 95	439 53	702 05	
»	»	» 65	643 30	»	»	»	
»	7 »	11 86	3,922 61	»	»	»	
1 95	36 15	77 98	32,686 45	122 30	165 97	288 27	
3 48	»	40 17	10,545 85	51 60	72 31	127 11	
645 25	193 13	445 06	156,061 92	1,024 10	2,979 04	4,003 14	
»	300 09	358 08	85,506 10	970 79	2,402 03	3,372 82	
»	96 75	31 96	13,975 83	89 37	72 48	161 85	
»	36 30	17 93	6,349 29	25 14	55 10	80 24	
4,034 39	2,306 26	458 68	180,615 43	1,206 79	5,340 45	6,547 24	
»	»	2 57	990 61	»	»	»	
»	1 78	13 20	5,691 71	35 25	79 70	115 95	
»	»	31 67	5,642 97	»	»	»	
»	10 20	5 95	1,632 87	»	»	»	
»	61 20	182 40	53,021 24	319 51	1,336 55	1,656 06	
»	»	17 68	8,251 61	53 95	206 57	260 52	
1,069 94	314 66	213 43	70,994 33	372 45	1,152 44	1,524 89	
»	114 05	15 73	3,463 20	10 59	49 59	60 18	
»	14 93	33 99	9,015 78	41 25	91 32	132 57	
»	6 38	39 63	14,795 07	104 37	325 93	430 30	
1 05	» 50	43 96	11,151 51	63 46	100 20	163 66	
»	»	2 29	2,030 74	»	»	»	
41,710 29	15,289 70	10,099 73	2,499,037 51	13,319 97	74,690 71	88,010 68	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES			
		1 <sup>re</sup> CLASSE	2 <sup>e</sup> CLASSE	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
EST.	Boortmeerbeek	"	"	"	301 10	668 60	3,489 75	4,457 45
	Hateht	"	"	"	434 90	1,748 30	9,330 65	11,513 85
	Wespelaer	"	"	"	768 "	3,261 60	6,277 45	10,307 65
	Louvain	24,820 90	5,322 90	30 143 80	38,875 10	53,639 60	127,525 58	229,040 28
	Vertryek	"	"	"	952 20	1,529 50	7,103 25	9,584 95
	Tirlemont	7,198 70	3,829 50	11,027 80	10,645 "	19,264 60	65,631 25	93,741 05
	Esemael	"	"	"	406 60	524 10	2,188 70	3,121 60
	Landen	9,420 30	351 "	9,771 30	5,397 70	8,272 70	27,631 49	41,301 89
	Gingelom	"	"	"	951 50	1,069 20	2 601 40	4 622 10
	Roux	"	"	"	145 50	674 75	1,845 25	2,665 50
	Waremmé	"	"	"	3,383 "	4 776 60	25,165 85	34,345 45
	Leche	"	"	"	390 40	2,232 20	13,306 65	15,929 25
	Ans	1,868 40	344 10	2,212 50	1,074 80	2,146 00	19,654 50	23,077 90
	Haut-Pré	"	"	"	3,811 "	9,994 40	50,031 65	63,867 05
	Liège	69,324 55	7,412 80	76,737 35	76,525 60	86,113 90	178,541 80	341,181 30
	Chênée	63 "	"	63 "	3,045 30	4,974 40	22,266 65	30,286 35
	Chaudfontaine	"	"	"	4,143 30	5,441 50	6,109 45	15,694 25
	Frooz Avel	"	"	"	599 50	1,765 90	10,859 40	13,224 80
	Nessonvaux	"	"	"	671 60	2,217 80	10,731 70	13,624 10
	Pepinster	5,615 50	3 20	5,618 70	2,846 40	5,768 70	22,465 70	31,050 80
Insival	"	"	"	1,557 10	1,548 30	6,007 40	9,112 80	
Verviers	36,967 30	7,561 30	44,528 60	23,147 20	34,294 90	99,053 35	156,495 45	
Dolhain	2,179 "	"	2,179 "	1,221 20	1,776 30	9,702 35	12,699 85	
Herbesthal	5,065 60	"	5,065 60	3,251 40	5,354 80	19,667 60	28,273 80	
TOTAL	162,522 85	24,824 80	187,347 65	184,855 60	259,081 45	749,691 82	1,193,628 87	
MIDI	Bruxelles (Midi)	106,905 75	17,204 "	124,109 75	121,990 70	126,308 70	299,078 02	547,347 42
	Forest	"	"	"	92 30	201 40	1,100 03	1,563 73
	Ruyshroeck	"	"	"	317 30	2,176 45	9,790 52	12,274 27
	Loth	"	"	"	548 20	699 60	5,984 97	6,323 77
	Hal	"	"	"	5,557 05	11,259 20	60,911 35	77 727 60
	Lembeek	"	"	"	428 40	444 55	1,804 85	2,677 80
	Tubise	"	"	"	2,366 85	3,602 80	21,565 69	27,535 34
	Braine le Comte	554 90	2 987 40	3,542 30	3,909 "	8,361 20	48,245 60	60,515 80
	Fcaussinte	"	"	"	1,599 "	3,108 35	13,080 05	17,787 40
	Manège	"	"	"	18,153 65	17 491 25	61,464 51	92,109 43
	Baseoup l'Etoile	"	"	"	"	"	"	"
	l'Olive	"	"	"	139 50	162 90	807 89	1,110 29
	Mariemont	"	"	"	1 406 50	2,162 50	3,603 47	7,172 47
	la Ferrerie	"	"	"	"	"	"	"
A reporter	107 469 65	20,191 40	127,662 05	151,498 43	175,969 00	526,776 97	854,245 32	

				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 29	4,491 74	"	"	"	
"	3 "	63 79	11,620 64	35 30	58 48	93 78	
"	2 88	74 59	10,384 52	"	"	"	
4,293 10	622 79	1,079 31	258,089 28	1,486 30	6,136 14	7,622 44	
"	18 "	46 27	9,649 22	67 10	56 91	124 01	
1,487 53	398 59	346 31	109,501 31	751 90	2,304 54	3,146 44	
"	6 "	11 50	3,139 10	9 15	70 06	79 21	
225 68	719 84	279 16	52,297 87	319 45	783 50	1,133 01	
"	"	15 45	4,637 55	"	"	"	
1 68	"	15 96	2,683 14	19 45	16 60	36 05	
14 10	24 31	151 16	33,535 02	227 75	386 45	614 20	
2 15	27 65	40 41	15,999 46	48 95	51 10	101 10	
2,358 33	136 "	65 14	28,009 87	46 95	102 49	2 9 44	
552 13	37 10	292 59	64,708 87	307 20	460 "	787 20	
8,301 43	1,626 18	1,532 49	429,378 75	2,778 22	20,245 01	23,023 23	
"	131 35	139 30	30,620 "	198 60	406 67	655 47	
"	2 "	79 75	17,776 "	206 35	510 74	717 09	
"	216 20	40 20	13,791 20	85 15	26 77	111 92	
"	"	33 16	13,657 26	81 "	35 94	116 94	
183 75	585 45	344 38	37,813 08	340 90	722 83	1,063 73	
"	"	23 18	9,135 93	77 "	207 20	284 20	
" 53	448 31	998 56	202,471 45	2,133 90	7,199 38	9,333 28	
"	"	6 30	14,885 15	100 35	158 85	259 20	
"	78 82	123 39	33,541 61	647 70	404 99	1,099 74	
18,030 41	5,104 47	5,826 67	1,409,938 07	9,998 72	40,641 90	50,640 68	
3,085 72	1,372 04	1,615 17	677,733 07	4,004 04	41,928 98	45,932 99	
"	"	4 60	1,668 33	9 "	2 28	11 28	
"	" 90	45 71	12,320 88	31 95	17 29	49 24	
"	"	13 91	6,337 68	26 65	8 00	34 70	
"	19 50	319 23	78,066 33	528 84	640 62	1,169 46	
"	" 35	14 61	2,692 76	12 10	4 32	16 42	
"	337 20	130 37	28,002 91	134 00	128 "	262 05	
3 47	53 50	168 11	64,283 18	401 14	591 58	992 72	
" 75	"	37 26	17,825 41	112 10	112 07	224 17	
" 90	44 58	141 27	92,296 18	737 55	928 64	1,666 18	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	4 81	1,113 10	9 50	3 06	12 56	
"	"	33 46	7,200 93	47 45	105 59	1 3 04	
"	"	"	"	"	"	"	
3,093 84	2,028 04	2,528 51	939,547 76	6,054 34	44,470 47	50,524 81	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE	2 <sup>e</sup> CLASSE	TOTAL	1 <sup>re</sup> CLASSE	2 <sup>e</sup> CLASSE	3 <sup>e</sup> CLASSE	TOTAL
1	2	3	4	5	6	7	8	
MIDI (Suite.)	Report	107,460 05	20,191 40	127,652 05	151,498 45	175,959 90	526,778 97	854,243 32
	Beaume	"	"	"	3,015 70	5,121 75	11,210 45	19,377 90
	La Croÿère	"	"	"	"	"	"	"
	La Louvière	"	"	"	4,663 15	6,541 40	27,067 50	40,272 05
	La Paix	"	"	"	"	"	"	"
	Buis-du-Luc	"	"	"	"	"	"	"
	Braquegnies	"	"	"	1,060 30	2,256 10	9,723 36	13,739 96
	Havré	"	"	"	244 10	1,272 90	6,006 30	7,523 30
	Obourg	"	"	"	266 90	694 40	3,613 15	4,564 45
	Nimy	"	"	"	639 20	1,639 20	7,052 13	9,330 53
	Gouy-lez-Péron	"	"	"	369 30	1,073 85	6,733 87	8,177 02
	Pont-A-Cellis	"	"	"	95 90	640 25	5,486 59	6,222 34
	Luttre	"	"	"	557 40	1,666 55	8,650 75	11,104 70
	Gossillies	"	"	"	4,836 35	8,790 10	36,107 80	49,734 25
	Roux	"	"	"	1,052 05	4 22, 80	23,416 91	29,295 76
	Marchiennes	"	"	"	6,601 20	9,425 05	33,695 87	49,722 12
	Charleroi	1,873 20	209 10	2,082 30	31,099 55	61,518 85	141,914 84	237,502 24
	Châtelain	"	"	"	8,535 40	24,906 90	75,698 46	89,340 76
	Farcennes	"	"	"	1,522 50	2,232 80	10,697 06	14,432 36
	Gammaes	"	"	"	1,672 30	7,602 75	19,580 92	28,855 97
	Auvilais	"	"	"	365 10	1,936 40	16,970 00	19,271 89
	Moustier	"	"	"	449 60	1,517 50	17,615 12	19,582 22
	Floreffe	"	"	"	1,006 70	3,846 00	19,295 92	24,148 67
	Namur	89 10	"	81 10	17,687 85	49,212 05	76,665 03	143,565 93
	Soignies	"	"	"	4,890 85	9,802 15	30,815 71	45,508 71
	Jurbise	"	"	"	1,253 75	4,259 00	16,099 13	21,603 83
	Mons	25,449 80	6,842 30	32,292 10	46,015 90	75,233 70	186,437 02	307,685 67
	Jemmapes	"	"	"	2,569 "	10 190 00	31,959 80	44,729 45
Saint-Ghislain	"	"	"	4,199 55	11,529 20	37,456 06	53 184 86	
Boussu	"	"	"	2,342 40	7,111 35	16,643 42	26,097 22	
Thuin	"	"	"	1 781 70	4,443 "	11,730 60	18,015 40	
Quenestun	7,480 50	1 746 59	9 227 "	3,618 90	10,415 50	39 304 33	53 341 78	
TOTALS de la ligne du Midi	147,375 25	28 983 30	171,311 50	307,410 30	508,010 15	1,434,507 21	2,200,277 66	
— — de l'Est	162,522 85	24 824 80	187,317 65	184 850 60	259,031 40	749 691 82	1,498,628 87	
— — de l'Ouest	110,660 30	4 612 10	124,331 40	317 398 90	534,229 95	1,450,977 49	2,307,606 39	
— — du Nord	401,574 "	32 206 90	488 769 90	440,770 65	551,246 80	1,185,339 70	2,177,357 15	
TOTALS	576,170 40	90,603 10	966,823 50	1,200,460 30	1,852,568 35	4 827,816 22	7,928,800 07	
SERVICE	De la Flandre occidentale	"	"	"	8,937 30	14 535 90	12 777 70	36,750 80
	De Pepinster à Spa	34,311 25	118 20	34,479 40	14,681 "	12,196 35	16,233 04	45,110 39
	De Charleroi à Louvain	"	"	"	"	"	"	"
	De Nord Belge	61,117 60	40,971 80	106,089 40	9,833 00	10,241 30	15 223 39	35 307 34
	De Liège à Tienen	"	"	"	3,013 20	8,004 40	20,691 10	31 708 75
	Du Hainaut et Flandres	24 "	"	24 "	1,363 95	2,888 70	7,411 71	11,667 36
	Franco-belge, par Quiévrain	106,783 30	24,040 30	130,823 60	6,055 "	9,837 "	9 103 60	24,996 60
	Franco-belge, par Mouscron	78,171 55	35,107 30	113,278 90	30,774 05	23,788 70	51,007 28	110,460 03
	Rhénan-belge	243,015 70	95,333 90	338,349 60	16 652 50	21,070 50	20,128 20	58,306 25
	Prusso-belge	9,019 80	18 "	9,067 80	277 "	411 60	569 10	1,287 70
	Hollando belge	10,142 60	57 80	10,200 40	2,946 60	0 638 60	3,140 90	11,726 10
	Prusso-neerland-belge	5,094 40	"	5,094 40	11,735 10	19,744 50	42,014 15	73,493 75
	Anglo-belge-rhénan	72,175 50	10,733 20	82,908 70	"	"	"	"
	Du South Eastern railway	42,534 40	10,233 70	61 849 10	"	"	"	"
General Steam-Navigation	"	"	"	21,196 20	10,511 30	"	31,707 50	
TOTALS	1,512 700 50	316 287 35	1,858,087 85	1 177,940 "	1,996,772 15	5,026,206 54	8,400,918 69	
A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise	2,809 20	943 25	3,902 45	27,954 40	45,871 05	132,710 01	206,213 46	
TOTALS	1,545,609 70	317 230 60	1,862,890 30	1,405,894 40	2,042,643 20	5,158,916 50	8,607,162 10	

				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	
3,093 84	2,028 04	2,528 51	989,547 76	6,051 34	41,470 47	50,524 81	
"	2 05	35 01	19,416 96	128 37	271 76	400 13	
"	"	"	"	"	"	"	
"	63 60	90 82	40,426 47	191 60	311 95	503 55	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
1 13	51 "	39 04	13,831 13	76 05	44 13	120 18	
"	"	16 68	7,539 98	40 90	35 35	76 25	
"	"	16 31	4,580 76	20 50	21 11	41 61	
"	"	32 50	9,363 03	49 90	38 93	88 89	
"	8 49	36 "	8,221 42	46 05	31 62	77 67	
"	"	151 89	6,374 23	"	"	"	
"	"	23 23	11,127 93	75 45	61 82	137 27	
1 25	4 05	188 24	49,927 79	319 67	445 68	765 35	
2 50	2 50	199 93	29,500 69	108 25	187 91	296 16	
2 82	65 "	166 62	49,956 50	347 90	405 84	753 74	
1,933 21	1,108 43	412 67	243,040 85	1,749 55	6,196 99	7,946 54	
"	278 64	218 79	69,638 19	730 15	763 11	1,493 26	
"	"	33 68	14,486 02	51 99	92 36	143 86	
"	390 70	82 48	29,329 15	177 80	115 61	293 41	
"	"	8 45	10,280 31	49 15	27 86	77 01	
1 70	"	29 92	19,513 84	60 20	23 25	83 45	
"	"	51 29	24,199 96	183 65	121 33	304 98	
3,673 42	71 50	362 87	157,765 81	1,171 20	4,376 61	5,547 81	
" 75	22 "	197 23	45,788 69	376 31	748 62	1,124 93	
5 85	3 "	70 93	21,683 61	89 63	100 01	189 64	
10,206 30	1,179 42	738 69	392,103 21	2,479 43	6,163 70	8,643 13	
1 33	269 77	100 07	45,091 62	191 66	242 80	433 52	
"	2 86	82 08	53,269 80	487 53	512 79	1,000 32	
1 45	94 60	100 86	26,294 13	171 56	151 27	322 83	
3 00	9 38	60 49	18,088 33	121 07	143 10	264 17	
1 60	396 19	386 47	63,263 04	1,213 99	4,150 08	5,364 07	
18,930 27	5,958 13	6,461 72	2,452,952 33	16,755 36	70,259 27	87,014 63	
18,030 41	5,104 47	5 826 67	1,409,938 07	9,998 72	40,641 96	50,640 68	
41,710 29	15,249 70	19,049 73	2,499,037 51	13,319 97	74,690 71	88,010 68	
33,290 "	29,753 91	11 013 75	2,738,214 79	15,401 25	116,270 63	131,671 88	
111,960 97	56,106 29	36,101 87	9,100,112 70	55,475 30	301,862 57	357,337 87	
4,851 24	2,704 20	"	43,806 24	329 50	2,312 17	2,641 67	
"	"	306 98	79,896 62	612 25	9,966 72	10,778 97	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	6 30	141,399 04	515 40	25,650 80	26,166 20	
"	115 60	"	31,827 55	432 75	563 50	1,016 25	
754 87	69 30	50 24	12,565 77	121 81	330 28	452 09	
"	"	"	155,820 20	811 50	24,707 77	25,519 27	
"	"	"	223,738 93	734 75	17,602 92	18,337 67	
"	4,727 89	"	401,433 74	868 "	74,047 20	74,915 20	
"	"	"	10,355 55	" 50	2,208 53	2,209 03	
"	"	"	21,926 50	64 75	3,636 04	3,700 79	
29,896 52	"	100 93	108,885 60	297 65	5,291 81	5,589 46	
"	"	"	82,908 70	"	"	"	
"	"	"	61,548 10	662 50	12,853 35	13,515 85	
"	"	"	31,707 50	"	"	"	
147,463 60	63,726 48	37,166 31	10,508,262 94	61,146 66	481,033 66	542,180 32	
539 11	1,055 45	838 95	212,879 42	1,691 43	5,872 56	7,563 99	
148,302 71	64,781 13	38,005 27	10,721,142 36	62,841 09	486,866 22	549,707 31	

N° XI. — *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 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 400 kilog. et moins.		AU-DESSUS DE 100 kilog. — Quintaux.
					NOMBRE D'EXPÉDITIONS. — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
1859. JANVIER . . . . .	48,657	7,814	400,087	42,345	33,590	22,596	34,404
FÉVRIER . . . . .	46,987	6,941	96,729	42,723	36,335	23,497	34,923
MARS. . . . .	19,286	8,924	107,887	45,240	43,354	28,557	42,509
AVRIL . . . . .	21,597	9,094	444,088	45,424	42,972	27,455	40,563
MAI . . . . .	23,200	11,610	444,877	45,498	42,777	25,930	40,915
JUIN . . . . .	22,473	9,564	402,915	44,423	37,945	22,996	36,823
JUILLET. . . . .	21,489	8,643	402,601	45,098	40,876	24,762	37,378
AOUT. . . . .	24,225	9,404	425,228	46,657	45,523	27,827	42,284
SEPTEMBRE . . . . .	20,664	9,495	431,324	46,565	46,748	29,955	46,247
OCTOBRE . . . . .	22,677	10,530	434,400	47,853	50,774	33,053	46,358
NOVEMBRE. . . . .	22,470	9,846	449,302	46,453	44,739	28,975	44,049
DÉCEMBRE. . . . .	23,076	10,420	430,269	45,744	42,459	27,747	44,390
TOTAUX . . . . .	253,804	111,979	4,376,707	484,023	507,792	323,059	487,830

*marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1889.*

TARIF N° 3. GROSSES 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, GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 <sup>re</sup> CLASSE. — TONNEAUX.	2 <sup>e</sup> CLASSE. — TONNEAUX.	3 <sup>e</sup> CLASSE. — TONNEAUX.	Houilles, etc. — TONNEAUX.	RÉDUIT. — TONNEAUX.	NOMBRE de Wagons de 5 TONNES.	POIDS TAXÉ. — TONNEAUX.	— TONNEAUX.				1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.	
33,870	41,805	56,743	420,692	20,549	»	»	273,599	24,335	20	244	222	205	686	1,324
34,440	44,701	50,027	89,648	29,897	»	»	242,353	47,954	48	227	201	203	684	1,345
34,026	49,792	54,835	94,864	43,455	»	»	276,372	26,789	42	245	240	260	948	1,663
34,677	47,269	52,279	86,444	38,006	»	»	255,345	23,450	20	284	261	238	976	1,759
30,424	54,802	60,604	83,438	35,028	»	»	264,013	50,669	48	271	307	319	1,095	1,992
29,458	39,891	49,086	73,045	37,229	»	»	228,409	45,490	29	257	294	239	988	1,778
32,366	45,830	54,570	78,480	35,447	»	»	243,393	37,492	44	209	242	244	668	1,330
34,483	47,400	59,636	80,747	36,764	»	»	258,697	22,479	42	203	240	244	888	1,512
33,208	50,854	68,308	105,863	42,428	»	»	302,658	23,470	47	259	283	222	878	1,642
38,432	53,943	64,526	115,879	42,594	»	»	315,344	15,754	34	244	213	209	834	1,500
38,480	52,608	75,004	125,652	36,377	»	»	328,418	23,007	32	292	209	245	864	1,640
39,340	48,364	70,668	131,904	38,519	(131)	655	320,447	33,609	32	275	239	235	760	1,509
408,274	574,226	713,253	1,185,383	435,937	(431)	655	3,344,745	343,295	348	2,947	2,951	2,797	10,239	48,934

## N° XII. — 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 1 KIL. ET AU-DESSUS. Taxe uniforme.	DE 2 A 10 KILOG. ET PLUS.		TOTAL.	DE 40 A 500 KIL. ET PLUS.			TOTAL.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.
		Expéditions taxées			Minimum par expédition	De 100 kilogrammes et moins.	Au-dessus de 100 kilogrammes.						
		Au minimum.	Au poids.										
1859. JANVIER . . . . .	4997 02	2953 75	11161 77	19113 14	5623 68	43882 70	47477 82	97284 49	272505 66	214514 13	226054 23	249878 84	51364 43
FÉVRIER . . . . .	4574 69	2615 75	11024 08	18215 42	6519 07	46166 51	49330 54	102016 12	253453 62	218633 44	210840 87	188053 23	73389 18
MARS . . . . .	5303 62	3274 57	12017 71	20568 90	7189 79	55869 60	57566 36	120725 75	274270 89	261684 66	221716 91	213901 91	120031 42
AVRIL . . . . .	5763 84	3362 49	11654 33	20780 66	7419 25	51744 14	54412 53	113575 92	256144 11	247092 73	209160 99	178456 09	114435 39
MAI . . . . .	6184 81	4255 02	11106 07	21636 80	7220 69	48173 94	53399 24	108793 67	241039 85	236950 82	227502 "	174994 20	104476 81
JUIN . . . . .	5983 62	3448 80	10115 18	19547 40	6631 11	42026 08	47514 93	90172 12	236947 12	202848 53	168000 93	151045 91	117396 27
JUILLET . . . . .	5805 46	3201 27	11573 05	20579 78	6802 12	47053 03	49409 70	103354 85	260073 48	232732 21	175901 61	160365 51	106656 46
AOUT . . . . .	6007 30	3450 20	12939 11	22396 61	7607 61	49214 44	56754 25	113576 30	270366 02	240441 80	226879 03	172310 44	126235 43
SEPTEMBRE . . . . .	5553 65	3301 49	13778 70	22723 84	7850 11	56951 61	59200 96	124008 68	278393 67	254681 35	202848 76	232848 86	123011 78
OCTOBRE . . . . .	6030 59	3834 03	14735 40	24600 02	8406 05	62705 16	60861 76	131972 97	301091 24	270345 03	214561 38	236295 26	143946 13
NOVEMBRE . . . . .	6037 23	3629 56	12829 32	22496 11	7717 46	54890 24	57369 68	119977 38	291741 70	266327 47	286303 65	255297 14	136463 85
DÉCEMBRE . . . . .	6168 79	3862 68	14693 99	24925 46	7400 15	54060 39	54573 84	116034 38	304741 67	254281 62	272902 99	286930 82	117242 70
TOTAUX . . . . .	68411 22	41280 31	147919 61	257611 14	86677 29	612937 93	647877 61	1347492 83	3240791 01	2920331 59	2732993 35	2500378 24	1338051 85
A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise . . . . .	1403 02	483 30	1623 88	3710 20	955 83	22722 60		23678 52	71403 15	66922 81		160726 76	
TOTAUX . . . . .	69814 24	41763 61	149543 49	261321 34	87633 12	1283538 23		1371171 35	3312797 18	2987453 40		6752150 20	

merchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1859.

(300 kilog. et plus).			TARIF n° 4.	FRAS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 172.	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. Per wagon.	PETITE VITESSE. Per expédition.			TOTAL.				
Droit d'abonnement.	Frais de transport.							1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.					
"	"	1014347 29	11430 72	82221 74	1231410 38	1341 80	6587 40	1790 55	2630 54	12660 30	23674 79	39230 50	1298060 53	34814 33	1323480 86
"	"	911370 31	10346 68	78745 30	1154294 06	1034 40	6052 20	1655 15	2684 27	12289 35	22680 97	31560 10	1209569 53	33645 78	1243215 31
"	"	1091605 79	13019 41	69824 31	1335771 10	809 20	6622 10	2120 80	3310 95	18540 "	30511 85	30096 59	1397488 83	40467 40	1437956 23
"	"	1005789 31	9975 86	87163 57	1237305 32	1154 87	8102 40	2127 65	3064 06	18766 "	32060 11	61782 62	1332302 05	52946 45	1385249 10
"	"	1001063 71	24293 33	89741 02	1219451 73	2593 90	7585 95	2098 40	4129 27	20528 15	34941 77	32917 98	1319935 38	53171 53	1373106 91
"	"	876038 76	21630 57	75695 39	1093284 21	1265 20	6708 55	2458 94	3098 29	18128 20	30693 98	46054 28	1171297 70	39229 66	1210327 56
"	"	935729 27	20898 44	84003 79	1161571 13	2079 80	5741 75	2012 15	2619 05	13004 75	23377 70	49939 96	1239988 59	46183 25	1250171 84
"	"	1038232 72	11205 62	67923 23	1271334 48	1114 10	5576 10	2054 90	2580 40	15221 20	25432 60	25921 23	1333302 41	39688 80	1373491 21
"	"	1151688 42	8398 58	94478 45	1403593 "	2240 20	7662 95	2186 15	3070 06	16826 25	29745 41	56377 32	1491061 93	44032 39	1535994 32
"	"	1196230 01	8558 68	97767 63	1439188 36	1933 "	7698 50	1715 30	2583 87	16224 70	28202 37	39256 22	1528579 95	41118 78	1569698 73
"	"	1236621 81	10678 "	96741 53	1486516 63	1838 60	9568 90	1623 55	3056 67	16597 40	30846 72	13349 18	1532151 33	38715 14	1571166 47
700 "	430 50	1237230 10	13351 80	97914 93	1489656 67	1651 80	7749 40	1851 55	2823 31	13136 "	25560 26	83663 52	1600532 25	41992 73	1642524 98
700 "	430 50	1273387 56	164934 89	1033470 97	15569386 39	10062 60	35656 20	24310 09	35830 04	19222 30	336028 53	520999 56	16416577 08	506006 44	16952583 52
"	"	319055 72	653 92	10301 03	357399 41	271 90	2260 67	441 24	418 57	2319 10	5439 78	461 86	363572 95	"	363572 95
700 "	430 50	13052032 28	165588 81	1075772 02	15026785 80	19334 50	67917 07	24751 33	36258 51	194541 40	343468 31	520561 42	16810150 03	506006 44	17316156 47

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 imprévus.	
1889. JANVIER. . . . .	10,161 87	974 75	34,021 74	52,726 44	2,659 81	1,699 45	82,223 74
FÉVRIER. . . . .	9,740 50	880 28	33,022 71	30,840 76	2,520 93	1,740 50	78,743 50
MARS. . . . .	11,098 80	983 02	38,081 26	34,481 57	3,178 51	1,999 38	89,824 54
AVRIL. . . . .	10,263 "	1,236 27	38,562 24	52,275 08	2,964 52	1,861 86	87,185 57
MAI. . . . .	10,463 43	1,526 24	42,987 90	20,690 41	3,103 84	2,170 18	89,744 02
JUIN. . . . .	9,229 83	1,163 91	37,126 76	27,974 19	2,579 18	1,821 50	79,893 59
JUILLET. . . . .	9,995 63	1,243 63	37,432 82	30,838 79	2,615 02	1,882 88	84,008 79
AOUT. . . . .	10,766 70	1,520 58	39,286 49	32,012 22	2,661 28	1,876 16	87,923 23
SEPTEMBRE. . . . .	11,632 90	1,591 05	41,124 40	35,677 04	2,991 66	2,041 43	93,478 48
OCTOBRE. . . . .	12,528 70	1,543 59	41,878 10	36,392 87	3,187 63	2,436 94	97,787 63
NOVEMBRE. . . . .	12,451 20	1,009 52	40,428 09	37,113 73	3,348 53	2,408 46	96,741 53
DÉCEMBRE. . . . .	12,238 33	1,109 43	40,836 83	39,137 44	3,037 74	1,321 12	97,914 93
TOTAUX. . . . .	150,394 47	14,005 83	464,803 34	397,361 14	34,828 49	24,079 68	1,063,470 97
A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise. . . . .			10,501 03				10,501 03
TOTAUX. . . . .			1,075,772 02				1,075,772 02

(173)

N° XIII

*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 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.		
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	POIDS TAXÉ. — Kilogrammes.		De 100 kilog. et moins.		Au-dessus DE 100 kilog. — Kilogrammes.
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quelques.	POIDS. — Quelques.	
NORD.....	Bruxelles (Nord).....	38,250	4,695	134,753	7,986	28,155	43,446	44,965
	— (Central).....	34,873	46,064	136,087	9,447	46,437	20,364	44,166
	— (Allée-Verte).....	521	543	9,352	4,970	21,641	13,622	43,648
	— (Entrepôt).....	225	440	6,245	215	4,014	837	1,610
	Vilvorde.....	962	768	4,777	4,457	2,542	4,318	3,448
	Malines.....	3,632	3,341	20,934	5,060	9,734	5,367	9,253
	Duffel.....	298	231	319	320	366	255	419
	Contich.....	166	123	365	213	325	496	271
	Lierre.....	2,273	4,055	5,413	942	1,741	830	4,487
	Vieux-Dieu.....	96	44	351	152	261	449	449
	Anvers.....	28,679	9,398	405,761	9,752	46,447	32,231	54,689
	TOTAUX.....	109,975	36,369	424,537	37,214	188,660	88,345	444,405
	OUEST.....	Jette.....	69	29	443	253	361	134
Ternath.....		173	101	565	285	237	132	241
Lède.....		400	90	416	201	323	488	341
Schellebelle.....		350	43	91	48	83	32	25
Cappelle.....		447	408	396	242	397	258	305
Londerzeel.....		422	225	617	299	619	351	309
Malderen.....		432	47	494	220	386	245	580
Buggenhout.....		330	109	974	303	745	551	438
Termonde.....		2 061	674	3,688	4,855	3,882	2,581	5,034
Zèle.....		323	87	611	301	4,471	853	4,998
Lokeren.....		613	446	3,012	720	2,558	1,206	1,478
Audeghem.....		78	31	217	54	336	456	60
Gyseghem.....		64	41	194	164	200	408	51
Alost.....		2 520	2,453	43,326	3,801	6,773	4,014	8,857
Denderleeuw.....		447	33	496	428	197	445	489
Ninove.....		4,406	4,417	5,747	4,482	4,906	4,086	1,516
Santbergen.....		35	24	465	57	494	92	425
Ideghem.....		445	54	312	38	471	97	68
Schendelbeke.....		7	7	50	24	41	22	32
Grammont.....		2 899	927	42,328	2,761	6,560	3,471	4,230
Acren.....	85	37	195	403	391	192	479	
Lessines.....	1,408	48	3,912	926	3,807	2,083	3,377	
Papignies.....	23	3	64	36	97	60	60	
A reporter.....	42,907	6,674	47,770	14,241	31,735	47,727	29,457	

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. GROUPES DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 <sup>re</sup> CLASSE. — TONNEAUX.	2 <sup>e</sup> CLASSE. — TONNEAUX.	3 <sup>e</sup> CLASSE. — TONNEAUX.	— — — TONNEAUX.	RÉDUIT. — — TONNEAUX.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ. — — TONNEAUX.	— — — TONNEAUX.				1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.	
54	°	46	20	»	»	»	90	50,208	98	146	5	8	30	139
90	»	»	»	»	»	»	90	9,462	»	»	»	»	»	»
28,502	17,993	6,382	547	604	»	»	54,028	6	4	»	132	69	464	365
2,015	4,320	4,470	50	442	»	»	7,997	489	4	»	»	»	»	»
882	1,065	81	5	»	»	»	2,033	165	»	»	4	4	»	2
6,704	7,836	4,522	564	366	»	»	46,992	4,324	3	809	265	232	583	1,889
495	221	»	»	»	»	»	716	6	»	»	»	»	4	4
82	133	5	»	»	»	»	220	13	»	3	47	5	5	30
646	487	26	5	24	»	»	4,488	445	2	4	6	9	44	33
19	38	40	»	»	»	»	67	»	»	»	»	»	»	»
54,647	43,569	27,097	4,015	33,802	»	»	460,430	44,688	42	239	436	478	1,865	2,418
94,136	75,662	36,609	5,206	34,938	»	»	243,531	73,203	447	1,474	562	502	2,662	4,897

4	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»
4,057	654	»	»	»	»	»	4,708	49	»	»	5	»	»	5
251	221	45	»	»	»	»	487	33	»	40	4	»	3	14
38	28	»	»	»	»	»	66	4	»	»	»	»	»	»
290	869	»	»	»	»	»	1,459	20	»	»	2	»	»	2
84	649	»	»	»	»	»	733	23	»	»	3	4	2	6
148	200	»	»	»	»	»	318	32	»	53	62	32	45	492
572	220	»	»	»	»	»	792	47	»	38	6	3	49	66
8,031	3,439	74	46	45	»	»	41,275	553	1	18	43	58	94	213
851	401	15	5	»	»	»	972	55	»	2	10	4	8	21
2,007	4,707	43	5	44	»	»	3,778	404	»	4	22	482	209	417
253	240	»	»	»	»	»	493	8	»	»	»	»	»	»
42	44	»	»	»	»	»	56	5	»	»	»	»	»	»
4,949	2,940	970	»	51	»	»	8,910	4,080	4	118	46	42	105	251
218	288	»	»	»	»	»	506	47	»	47	41	»	3	31
4,400	2,713	216	»	»	»	»	4,329	429	»	4	41	6	44	63
49	209	»	»	»	»	»	258	23	»	»	»	4	»	1
59	432	5	»	»	»	»	496	49	»	4	»	»	»	4
49	»	»	»	»	»	»	49	4	»	»	»	»	»	»
4,323	4,422	44	»	»	»	»	2,786	3,440	»	44	41	18	115	453
449	389	40	»	»	»	»	518	41	»	»	»	»	»	»
4,848	4,344	3,548	»	»	»	»	11,680	442	»	2	4	5	3	44
420	22	»	»	»	»	»	442	6	»	»	»	4	»	4
23,639	20,828	6,879	26	440	»	»	51,482	6,459	2	278	207	323	630	4,458

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS. — Taux ESFORCES.	De 2 à 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS ou 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'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
	Report.....	42,907	6,674	47,770	44,244	31,735	17,727	29,457
	Rebaix.....	30	16	196	33	96	58	84
	Wichelen.....	453	44	95	93	78	48	160
	Wetteren.....	1,215	450	2,167	698	2,445	1,204	1,378
	Melle.....	328	151	844	214	1,022	375	336
	Gand (Station).....	43,876	7,547	77,447	8,284	40,387	22,619	42,399
	— (Entrepôt).....	2	3	14	2	11	7	25
	Landeghem.....	61	24	132	66	244	150	441
	Hansbeke.....	412	55	488	53	450	88	229
	Aeltre.....	308	208	2,408	292	1,575	682	1,214
	Bloemendael.....	171	114	592	198	505	258	373
	Oostcamp.....	2	1	21	4	9	2	2
	Bruges (Station).....	5,454	2,243	12,299	2,300	7,193	3,637	5,847
	— (Bassin).....	»	2	»	11	55	40	110
	Jabbeke.....	15	9	117	166	39	18	68
	Plasschendael.....	61	39	127	140	201	117	119
	Ostende.....	3,724	3,153	40,245	2,321	45,058	11,083	9,531
	La Pinte.....	44	9	29	17	26	13	26
	Nazareth.....	26	10	84	40	52	30	12
	Deynze.....	527	351	2,404	526	1,448	848	2,128
	Machelen.....	»	»	»	4	7	6	8
	Oisène.....	22	12	35	88	87	48	73
	Wareghem.....	227	209	688	357	1,120	676	1,981
	Haerlebeke.....	457	132	605	246	816	420	642
	Courtrai.....	3,111	1,332	11,933	2,232	5,849	3,294	5,280
	Mouscron.....	966	695	7,210	1,427	3,383	1,859	2,965
	Néchin.....	138	38	475	116	319	177	209
	Templeuve.....	138	74	772	59	262	131	69
	Tournai.....	3,932	1,457	13,848	2,244	9,252	4,626	7,402
	Havinnes.....	10	3	64	5	23	10	5
	Bary-Maulde.....	160	50	255	40	104	50	55
	Leuze.....	1,731	888	12,988	1,540	9,066	3,960	3,884
	Péruwelz.....	257	79	1,674	»	»	»	»
	Ligne.....	117	109	628	184	390	202	209
	Ath.....	1,195	504	6,528	1,563	3,866	2,003	3,007
	Maffles.....	163	23	188	96	228	138	281
	Chièvres-Attres.....	243	84	1,055	174	702	378	496
	Bruglette.....	278	80	1,366	298	800	429	575
	Lens.....	201	73	801	420	574	353	384
	TOTAUX.....	51,729	26,869	248,223	40,763	138,847	77,773	121,364

OUEST. (Suite.)

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 <sup>re</sup> CLASSE. Tonnes.	2 <sup>e</sup> CLASSE. Tonnes.	3 <sup>e</sup> CLASSE. Tonnes.	Houilles, etc. Tonnes.	RÉDUIT. Tonnes.	NOMBRE de Wagons.	POIDS TAXÉ. Tonnes.	Tonnes.				1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.	
23,639	20,828	6,879	26	140	"	"	54,482	6,439	2	278	207	323	650	1,458
341	406	"	"	"	"	"	447	18	"	"	2	"	5	7
9	"	"	"	"	"	"	9	"	"	"	"	"	"	"
1,210	675	5	"	"	"	"	1,890	387	"	18	35	44	88	185
105	4	"	"	"	"	"	107	168	"	"	"	"	4	4
24,706	8,304	2,748	1,458	114	"	"	37,330	7,752	9	221	177	259	737	1,394
110	595	449	161	"	"	"	1,015	"	"	"	"	"	"	"
979	36	"	"	"	"	"	1,015	10	"	"	1	"	"	1
214	8	"	"	"	"	"	222	5	"	1	3	5	4	13
1,016	604	"	"	"	"	"	1,620	257	"	11	20	56	104	191
517	423	"	"	"	"	"	910	37	"	1	13	6	"	20
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,874	897	34	"	"	"	"	2,808	2,558	5	33	58	54	561	706
198	2,476	675	6,562	"	"	"	9,911	"	"	"	"	"	"	"
2	10	"	438	"	"	"	430	"	"	"	"	"	4	4
74	122	"	1,453	"	"	"	1,649	23	1	"	1	"	3	4
5,008	1,033	653	3,743	1,698	"	"	12,135	2,144	3	5	13	5	22	45
17	41	"	"	"	"	"	58	"	"	"	"	"	"	"
6	"	"	"	"	"	"	6	1	"	"	"	"	2	2
849	683	"	"	"	"	"	1,532	68	"	20	54	139	157	370
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
75	87	"	"	"	"	"	162	"	"	"	"	"	"	"
565	1,214	1,474	57	"	"	"	3,310	279	"	22	57	54	34	167
663	1,213	5	63	5	"	"	1,910	105	"	"	4	8	65	77
10,641	3,110	574	"	"	"	"	14,325	1,718	"	79	77	77	396	629
2,409	1,843	880	2,212	10	"	"	7,054	1,487	4	45	13	17	44	119
488	507	"	"	"	"	"	995	129	"	"	8	6	4	18
44	1,778	"	95	"	"	"	1,917	15	"	1	1	2	2	6
9,558	15,613	8,411	35,351	37	"	"	68,970	930	1	20	48	12	48	128
9	"	"	"	"	"	"	9	"	"	"	"	"	"	"
397	3,592	"	"	"	"	"	3,989	32	"	"	"	"	1	1
4,329	7,486	703	25	21	"	"	12,564	112	1	6	4	4	17	31
"	"	"	"	"	"	"	"	125	"	"	"	"	"	"
224	829	"	"	"	"	"	1,053	36	"	1	1	1	2	5
2,314	2,880	172	5	"	"	"	5,371	562	"	14	80	58	33	185
1,491	3,896	1,107	75	"	"	"	6,269	77	"	"	"	"	"	"
189	1,543	6,020	"	"	"	"	7,752	103	"	"	2	"	1	3
792	779	10	10	"	"	"	1,591	193	1	2	10	4	11	27
297	1,574	203	"	"	"	"	2,079	90	1	1	2	"	"	3
94,757	84,789	30,707	51,734	1,995	"	"	263,982	26,178	28	719	891	1,134	2,999	5,803

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 400 kilog. et moins.		Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
	Boortmeerbeck.....	9	7	9	33	35	24	75
	Haecht.....	137	108	234	229	712	402	485
	Wespelaer.....	113	87	276	132	208	95	30
	Louvain (Station).....	5,002	2,507	17,951	2,750	13,731	7,542	16,476
	— (Bassin).....	"	"	"	"	"	"	"
	Vertryck.....	99	95	553	98	204	106	177
	Tirlemont.....	1,829	990	19,963	1,824	6,555	3,383	7,861
	Jodoigne.....	132	23	154	"	"	"	"
	Esemael.....	83	54	637	122	516	276	384
	Landen.....	526	714	4,004	515	4,303	685	1,266
	Gingelom.....	87	126	897	195	295	157	180
	Rosoux.....	38	56	446	141	239	132	131
	Waremmé.....	510	444	4,371	813	1,095	710	1,448
EST.....	Fexhe.....	74	69	609	267	487	109	253
	Ans.....	135	90	1,330	238	654	379	632
	Haut-Pré.....	471	343	4,525	401	1,453	653	866
	Liège (Station).....	8,978	5,316	58,102	6,753	21,436	13,239	37,506
	— (Meuse).....	"	"	"	"	"	"	"
	Chênée.....	518	297	4,190	532	1,044	677	1,885
	Chaudfontaine.....	82	60	887	174	220	130	523
	Trooz-Aval.....	44	61	502	220	162	114	283
	Nessonvaux.....	134	124	3,403	245	385	228	458
	Pepinster.....	190	142	1,760	423	740	411	586
	Ensival.....	434	122	1,091	398	1,630	906	838
	Verviers.....	5,082	987	26,386	3,665	15,705	10,406	17,681
	Dolhain.....	261	169	861	376	1,092	630	663
	Herbesthal.....	333	31	1,137	103	421	310	797
	TOTAUX.....	25,301	12,982	154,278	20,647	69,722	41,704	91,154

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. — Mouilles, etc. — Tonneaux.	PRIX RÉDUIT. — Tonneaux.	Abonnement.		TOTAL. — Tonneaux.	FINANCES. GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE) PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 <sup>re</sup> CLASSE. — Tonneaux.	2 <sup>e</sup> CLASSE. — Tonneaux.	3 <sup>e</sup> CLASSE. — Tonneaux.			NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ. — Tonneaux.							1 <sup>re</sup> catégorie.	
95	"	"	"	"	"	"	95	"	"	"	"	"	"	"
88	2,223	5	"	"	"	"	2,316	48	1	4	26	22	82	131
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
40,670	34,488	4,093	70	45	"	"	49,066	2,498	2	43	492	91	208	504
3,399	46,797	204	"	"	"	"	20,400	"	"	"	"	"	"	"
41	4,579	40	"	"	"	"	4,630	41	"	"	"	4	"	4
5,545	44,434	273	211	"	"	"	47,433	4,109	"	18	465	454	395	732
"	"	"	"	"	"	"	"	448	"	"	"	"	"	"
869	4,497	5	"	"	"	"	5,374	36	"	"	4	"	"	4
4,993	4,914	56	"	"	"	"	6,960	567	"	6	36	32	67	141
694	2,542	5	"	"	"	"	3,241	"	"	"	4	"	4	2
288	2,024	"	"	"	"	"	2,312	39	"	"	"	"	"	"
976	6,475	4,434	"	"	"	"	8,885	745	4	5	38	26	47	86
495	4,731	704	"	"	"	"	2,630	75	"	2	4	2	"	8
4,454	4,549	39,244	4,472	44,770	"	"	54,859	405	"	5	22	7	89	123
296	934	35,668	260	42,744	(39)	195	50,094	281	"	"	22	7	20	49
48,586	46,739	36,752	405	5,741	"	"	77,923	6,752	8	89	46	45	105	285
514	5,932	9,318	71	"	"	"	45,835	"	"	"	"	"	"	"
2,254	43,920	47,229	40	"	"	"	33,443	188	"	"	8	4	4	43
59	4,651	4,789	"	"	"	"	3,499	22	"	"	"	"	"	"
87	728	243	4,203	264	"	"	2,525	3	"	"	7	"	"	7
464	380	"	210	"	"	"	754	42	"	"	2	"	"	2
373	4,739	738	384	"	"	"	3,231	438	3	4	3	"	"	7
430	391	35	"	"	"	"	556	438	"	"	"	"	"	"
6,699	2,331	3,907	965	834	"	"	44,736	3,673	41	22	9	6	44	48
248	688	5,960	44,223	"	"	"	48,419	288	"	"	"	"	"	"
566	3,872	9,425	42,526	722	"	"	27,414	448	"	4	"	4	45	20
55,953	439,495	467,097	28,437	32,447	(39)	495	422,994	46,754	26	469	582	395	4,014	2,460

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS.  —  Taxes UNIFORMES.	De 2 à 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS ou MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.		
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS ou MINIMUM.	POIDS TAXÉS. — Kilogrammes.		De 400 kilog. et moins.		Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
	Bruxelles ( <i>Midi</i> ).....	44,914	2,007	441,406	3,843	25,668	15,764	34,499
	Forest.....	26	30	272	216	148	70	109
	Ruysbroeck.....	180	52	716	147	300	159	471
	Loth.....	228	70	898	154	258	135	310
	Hal.....	543	414	3,285	1,315	2,060	1,208	2,170
	Lembecq.....	106	53	507	192	160	102	416
	Tubise.....	706	388	3,770	1,308	1,775	937	2,188
	Hennuyères.....	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte.....	759	856	6,133	3,089	4,049	2,369	4,200
	Écaussines.....	522	291	1,524	482	820	454	610
	Manage.....	1,208	654	5,566	1,871	1,868	928	2,237
	Bascoup.....	2	3	19	21	21	12	21
	L'Étoile.....	59	13	631	102	231	137	312
	L'Olive.....	30	35	70	59	68	43	165
	Mariemont.....	270	191	4,015	359	672	364	592
	La Verrerie.....	4	"	13	49	75	37	99
	Beaume.....	383	188	1,620	606	1,185	607	1,117
	La Croÿère.....	4	1	14	44	42	25	131
	La Louvière.....	521	279	2,940	1,148	1,092	515	2,002
	La Paix.....	"	"	"	4	4	2	"
	Bois-du-Luc.....	5	56	84	114	65	41	89
	Bracquegnies.....	171	63	231	231	201	105	138
	Havrè.....	19	49	366	173	230	136	246
	Obourg.....	33	46	281	155	239	138	173
	Nimy.....	105	151	942	639	1,293	779	1,337
MIDI.....	Gouy-lez-Piéton.....	64	35	558	143	148	250	188
	Pont-à-Celles.....	52	39	453	144	308	173	203
	Luttre.....	170	99	1,481	341	488	256	374
	Gosselies.....	1,258	261	3,813	1,644	2,372	1,334	2,904
	Roux.....	482	167	1,278	597	1,397	758	1,156
	Marchienne.....	874	304	5,643	1,079	2,172	1,192	2,810
	Charleroi.....	4,966	2,152	13,671	4,867	8,740	4,033	8,145
	Couillet.....	72	74	596	204	483	245	518
	Châtelineau.....	1,512	976	6,323	3,185	3,021	1,591	2,468
	Farciennes.....	296	68	474	468	588	359	906
	Tamines.....	573	107	548	647	501	277	323
	Auvclais.....	446	96	648	479	241	152	199
	Moustier.....	242	145	1,296	540	379	260	449
	Floreffe.....	297	183	837	1,117	1,230	636	1,623
	Namur ( <i>Station</i> ).....	5,019	2,133	14,872	3,648	8,895	4,492	8,632
	— ( <i>Meuse</i> ).....	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies.....	855	658	3,985	1,067	2,537	1,442	2,238
	Jurbise.....	131	93	503	322	262	165	116
	Mons ( <i>Station</i> ).....	7,761	3,996	26,739	6,629	13,898	6,476	10,474
	— ( <i>Bassin</i> ).....	22	3	"	5	12	11	13
	Jemmapes.....	898	152	3,147	539	1,731	930	1,566
	Saint-Ghislain.....	1,191	462	3,491	900	2,117	1,149	2,341
	Boussu.....	533	176	3,348	600	1,013	1,685	1,031
	Thulin.....	217	56	903	217	423	219	635
	Quiévrain.....	806	475	3,190	544	3,184	1,634	3,263
	TOTAUX.....	49,235	18,799	273,120	46,327	98,664	54,816	106,289

TARIF N° 3. GROSSES 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. GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOYAGE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.				
1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	— Nouvelles, etc.	RÉDUIT.	NOMBRE	POIDS	— Tonnes.				FINANCES.	ÉQUIPAGES, PAR VOYAGE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.		1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	TOTAL.
— Tonnes.	— Tonnes.	— Tonnes.	— Tonnes.	— Tonnes.	de WAGONS.	TAXÉ. — Tonnes.									— Tonnes.	— Tonnes.	— Tonnes.	
49,469	5,964	4,365	"	252	"	"	27,060	23,169	36	76	227	253	1,007	1,563				
451	223	25	"	"	"	"	399	15	"	"	"	"	"	"				
1,411	45	"	"	"	"	"	4,456	120	"	"	"	"	"	"				
309	215	40	"	"	"	"	534	18	"	"	"	"	"	"				
2,359	2,654	70	"	89	"	"	6,472	284	"	4	13	6	26	46				
4,614	289	"	"	"	"	"	4,903	54	"	"	6	"	4	7				
4,675	2,853	2,853	62	3,942	"	"	41,385	170	2	"	67	74	155	296				
8	67	4,417	"	"	"	"	4,492	"	"	"	"	"	"	"				
2,480	2,225	317	"	46	"	"	5,038	840	"	40	42	20	48	150				
947	28,730	6,374	40	4,214	"	"	40,275	425	"	"	3	4	"	4				
4,936	5,407	6,872	5	2,140	"	"	46,060	982	5	292	44	13	46	365				
49	164	1,670	54,807	"	"	"	56,660	8	"	"	"	"	"	"				
894	583	342	68,943	5,121	"	"	75,853	94	"	"	"	"	"	"				
20	71	405	49,472	1,920	"	"	51,588	19	"	"	"	"	"	"				
882	597	261	"	98	"	"	4,844	473	"	"	"	"	"	"				
203	3,505	9	55,646	"	"	"	59,333	"	"	"	"	"	"	"				
4,954	4,254	7,843	22,069	45	"	"	39,462	284	"	4	"	"	"	4				
4,476	2,848	4,876	53	912	"	"	6,565	"	"	"	"	"	"	"				
4,620	7,772	5,895	42,469	6,498	"	"	66,654	478	"	"	4	"	4	2				
449	46	922	47,539	4	"	"	48,897	"	"	"	"	"	"	"				
451	3,484	5,642	55,894	90	"	"	64,968	9	"	"	"	"	"	"				
448	399	40,123	48,854	106	"	"	59,600	37	"	"	3	"	"	3				
294	492	460	"	4,770	"	"	6,046	48	"	"	"	"	"	"				
03	378	1,745	"	"	"	"	2,626	"	"	"	4	"	"	4				
4,094	744	493	"	"	"	"	4,998	52	"	"	"	"	"	"				
143	736	"	"	"	"	"	879	36	"	"	"	"	"	"				
497	340	66	"	"	"	"	603	43	"	"	"	"	"	"				
438	573	46	"	28	"	"	785	67	"	"	4	"	2	3				
4,780	4,629	37,646	85,949	8,869	(92)	460	439,303	669	4	"	3	4	6	10				
603	939	26,834	54,274	917	"	"	83,564	307	"	"	2	"	"	2				
9,086	36,998	36,822	774	5,205	"	"	88,882	632	3	"	3	4	9	13				
6,628	15,583	35,875	16,561	43,082	"	"	417,729	2,842	2	8	49	42	38	77				
4,666	7,505	8,776	14,492	26,004	"	"	55,443	41	"	"	"	"	"	"				
3,772	40,466	30,794	70,477	51,445	"	"	466,654	4,230	"	18	"	"	4	22				
494	244	47,944	32,364	1,090	"	"	52,334	88	"	"	"	4	"	4				
2,324	3,034	24,213	27,439	4,939	"	"	58,979	245	4	4	5	"	10	16				
4,592	2,480	4,920	4,230	"	"	"	42,942	74	"	"	4	"	"	4				
4,429	3,244	432	230	68	"	"	5,403	47	"	4	6	4	11	19				
4,684	2,839	428	"	"	"	"	4,951	74	4	2	"	4	"	3				
5,983	47,644	12,436	4,689	40,862	"	"	78,314	4,945	15	48	31	44	226	349				
252	2,909	472	"	"	"	"	3,333	"	"	"	"	"	"	"				
4,894	27,040	4,584	5	3,696	"	"	37,486	248	4	4	34	7	36	78				
429	4,670	225	"	"	"	"	2,024	35	"	3	41	6	24	44				
6,422	5,692	4,459	384	88	"	"	43,742	5,503	2	47	45	23	162	277				
48	3,740	4,407	262	24,894	"	"	33,288	3	"	"	"	"	"	"				
4,853	4,357	83,404	103,643	12,663	"	"	202,620	360	"	2	"	"	4	6				
4,564	5,888	44,368	52,391	4,243	"	"	75,454	4,228	2	4	1	"	5	7				
4,937	4,446	403	720	"	"	"	4,476	523	"	"	2	"	5	7				
4,537	513	406	43,474	10	"	"	45,940	258	"	"	3	"	"	3				
3,257	2,654	2,873	5	"	"	"	8,789	2,234	2	44	24	46	428	479				
106,182	233,446	404,686	922,370	252,014	(92)	460	4,018,828	45,895	73	586	565	450	4,954	3,523				

**RÉCAPITULATION**

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS. — Taux Minimum.	De 2 à 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS DU 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.	
<b>AU DÉPART.</b>								
LIGNES DE L'ÉTAT.	Nord .....	409,975	36,309	424,537	37,244	158,660	88,345	144,405
	Ouest .....	51,729	26,869	248,223	40,753	138,847	77,773	121,364
	Est .....	25,304	12,982	154,278	20,647	69,722	44,704	91,454
	Midi .....	49,235	18,799	273,120	46,327	98,664	54,816	106,289
	TOTAUX .....	236,240	95,019	1,400,478	144,941	465,893	262,608	462,912
<b>A L'ARRIVÉE.</b>								
SERVICES MIXTES.	Flandre occidentale .....	2,511	2,003	44,744	2,955	7,633	4,090	7,992
	Pepinster à Spa .....	854	502	3,530	4,429	4,053	577	4,307
	Est-belge .....	71	92	945	446	346	489	237
	Nord-belge .....	3,456	2,464	12,863	10,449	22,961	19,715	6,066
	Lierre à Turnhout .....	1,299	902	4,838	4,709	2,895	4,540	2,426
	Hainaut et Flandres .....	624	303	2,849	483	4,263	706	4,336
	Manage à Wavre .....	224	254	764	772	548	338	756
	Franco-belge (par Mouscron) .....	4,343	4,822	»	5,269	»	4,808	»
	— (par Quiévrain) .....	4,316	7,641	»	10,238	»	11,683	»
	Rhénan-belge (par Herbesthal) .....	»	»	»	3,444	»	7,983	»
	Prussien-belge ( id. ) .....	»	»	»	4,537	»	8,460	»
	Prusso-néerland-belge (par Landen) .....	2,339	818	43,679	652	5,230	2,406	4,200
	Hollando-belge .....	527	159	5,440	632	»	947	598
	Prusso-belge (par Herbersthal) (petits paq.) .....	»	»	38,727	»	»	»	»
	Anglo-belge (par Ostende) (petits paquets) .....	»	»	17,727	»	»	»	»
— (par Calais) ( id. ) .....	»	»	246	»	»	»	»	
Transit .....	»	»	160,537	»	»	»	»	
TOTAUX GÉNÉRAUX .....	253,804	441,979	4,376,707	484,023	507,792	323,059	487,830	

## GÉNÉRALE.

TARIF N° 3. GROSSES 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. CROÛTE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOYAGE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 <sup>re</sup> CLASSE. Tonneaux.	2 <sup>e</sup> CLASSE. Tonneaux.	3 <sup>e</sup> CLASSE. Tonneaux.	Houilles, etc. Tonneaux.	RÉQUIT. Tonneaux.	Nombre de Wagons.	POIDS TAXI. Tonneaux.	— Tonneaux.				FINANCES.	ÉQUIPAGES, PAR VOYAGE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	
91,436	75,662	36,609	5,206	34,938	o	o	243,551	73,203	447	1,471	562	502	2,662	4,897
94,757	84,789	30,707	51,734	1,995	o	o	263,982	26,178	28	779	891	1,134	2,999	5,803
85,953	139,495	167,097	28,437	32,117	(39)	195	422,994	16,754	26	469	582	395	1,014	2,460
106,182	233,116	404,686	922,370	252,014	(92)	460	1,948,828	45,895	73	556	565	450	1,954	3,525
348,028	532,762	639,099	1,007,747	324,064	(131)	655	2,849,355	162,030	244	2,675	2,600	2,581	8,629	16,385
12,776	2,787	71	8,448	»	»	»	24,082	2,134	3	5	455	138	394	692
805	445	65	34,865	13,854	»	»	50,034	793	6	58	6	25	86	175
557	343	5	»	»	»	»	875	43	»	»	»	4	4	2
19,808	21,127	19,293	125,923	97,100	»	»	283,261	30,999	26	66	8	12	140	226
1,033	600	»	»	»	»	»	1,633	197	»	»	63	33	207	303
770	594	»	»	»	»	»	1,364	37	»	»	1	1	3	5
437	1,562	235	2,666	»	»	»	4,900	82	»	1	»	1	8	10
2,256	»	9,835	46	»	»	»	12,137	5,995	5	7	»	»	»	7
4,262	»	7,868	419	»	»	»	12,519	126,078	27	12	»	»	»	12
6,740	»	27,664	5,012	2,692	»	»	42,108	»	32	73	»	»	»	73
2,688	»	4,025	257	»	»	»	6,970	»	3	21	»	»	»	21
7,421	11,036	5	»	»	»	»	18,462	876	2	29	93	93	569	784
690	»	5,088	»	1,247	»	»	7,025	271	»	»	25	12	202	239
»	»	»	»	»	»	»	»	7,706	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	431	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	5,923	»	»	»	»	»	»
408,271	571,226	713,253	1,185,383	435,957	(131)	655	3,314,745	343,295	318	2,947	2,954	2,797	10,239	18,934

N° XIV — *Etat récapitulatif, PAR STATION, des recettes pour transport de*

LIGNES.	DESIGNATION  DFS  STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES			TARIF N° 3 GROSSES MARCHANDISES							
		DE 2 A 10 KILOG ET PLUS	Expéditions tarifées		TOTAL	DE 40 A 500 KIL ET PLUS			TOTAL.	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDIT	
			Taux uniforme	Au minimum		Au poids.	Minimum par expédition	De 100 kilogrammes et moins							Au dessus de 100 kilogrammes
NORD.	Bruxelles (Nord)	11208 56	2279 87	11329 26	24817 71	3332 30	25028 18	21630 92	40991 40	259 05	" 59	73 60	92 "	"	
	— (Bureau central)	8035 75	5406 86	11912 79	26035 40	3942 79	38773 20	21824 37	64540 36	813 18	"	"	"	"	
	— (Allée Verte)	125 55	178 44	660 20	964 24	607 40	22946 79	62553 05	86308 14	222031 31	89554 01	30167 96	3210 36	2170 29	
	— (Entrepot)	55 80	54 48	1560 53	1670 91	114 39	1674 34	2306 26	4144 99	14308 80	24049 68	10786 11	340 68	242 76	
	Vilvorde	263 45	233 41	263 81	760 67	505 20	2141 55	2824 24	5520 99	6123 03	3879 93	296 90	34 68	"	
	Malines	1028 77	1033 60	1303 80	3414 17	2056 25	7469 99	8892 74	18418 98	47467 "	33812 10	7781 61	3658 20	1118 35	
	Duffel	81 51	70 24	16 40	168 24	127 60	245 04	369 58	742 22	2905 06	1045 70	"	"	"	
	Contich	45 60	31 75	21 48	99 03	89 20	273 29	149 77	512 26	431 47	737 80	6 50	"	"	
	Lierre	564 27	323 10	379 50	1266 87	376 40	1315 60	1926 16	3618 16	4281 31	2003 78	152 41	37 "	72 16	
	Vieux-Dieu	25 43	12 "	20 90	58 33	60 60	236 63	133 97	431 40	80 50	96 92	13 "	"	"	
	Anvers	8273 65	3569 50	11771 13	23614 28	5096 50	73213 38	88369 20	166580 08	579066 39	332681 60	253217 09	24577 93	186126 80	
TOTAL	30326 66	13233 25	30280 94	82869 85	16468 83	173317 09	211031 16	400817 98	876871 12	488781 73	302496 08	31950 85	169732 38		
OUEST.	Jette	17 11	8 "	6 70	31 86	97 60	247 08	6 59	351 27	3 85	"	"	"	"	
	Ternath	40 10	20 68	31 35	110 13	114 "	142 15	172 24	428 39	2814 31	1799 62	"	"	"	
	Le Je	106 84	23 22	16 89	146 65	80 40	211 51	253 31	545 22	1372 35	945 73	89 25	"	"	
	Schellebelle	89 25	3 "	5 15	97 40	7 20	45 23	23 01	75 41	113 30	119 86	"	"	"	
	Cappelle	42 00	23 05	18 38	88 93	80 20	270 61	264 28	620 09	1629 40	4088 10	"	"	"	
	Londerzeel	30 18	85 60	39 84	155 62	119 60	407 53	255 02	782 15	317 96	2707 36	"	"	"	
	Malderen	37 61	12 36	8 25	58 22	88 "	286 51	534 50	908 01	669 10	949 62	"	"	"	
	Buggenhout	98 91	37 54	63 62	198 07	113 20	643 37	470 70	1235 27	4312 38	1199 26	"	"	"	
	Termonde	600 22	706 70	712 06	1073 48	752 90	4081 08	7311 48	12145 46	75247 66	14528 36	627 41	51 52	53 10	
	Zèle	80 34	26 11	50 56	157 01	170 "	1499 59	3240 75	4865 34	8627 79	559 58	27 "	28 "	"	
	Lokeren	161 83	126 72	226 24	514 79	293 50	2199 98	2123 04	4617 02	18611 97	9289 84	50 07	20 50	216 63	
	Audeghem	19 60	8 50	12 50	40 55	21 60	194 29	46 88	262 77	1930 87	1049 61	"	"	"	
	Gyseghem	16 54	10 88	12 68	40 08	65 60	124 58	60 33	250 51	60 42	172 86	"	"	"	
	Alost	732 48	581 16	839 12	2102 76	1553 20	5669 84	10001 55	17724 59	34801 26	11900 41	5414 43	"	189 18	
	Denderleeuw	39 16	8 00	12 27	59 93	51 20	127 83	151 98	331 01	1107 07	921 34	"	"	"	
	Ninove	294 97	359 34	300 76	915 07	599 70	1638 38	1750 17	3988 25	6437 04	11046 35	1103 50	"	"	
	Santbergen	9 97	6 50	31 36	47 83	24 "	156 73	192 41	373 14	301 15	910 91	"	"	"	
	Iddegghem	30 38	14 37	18 91	63 66	14 80	132 60	74 60	222 20	313 19	1897 97	8 "	"	"	
	Schendelbeke	1 61	3 39	2 78	7 78	9 00	28 75	31 79	70 04	83 82	"	"	"	"	
	Granmont	823 74	255 27	627 13	1905 14	1082 90	5167 50	6169 83	12470 39	10754 84	7297 10	77 30	"	"	
	Aeren	23 38	9 09	13 43	40 90	39 00	277 39	187 38	504 67	679 05	1649 69	13 "	"	"	
Lessines	269 45	21 75	238 26	529 46	343 20	3100 18	4448 98	7890 36	14605 39	17572 58	15561 88	"	"		
Papignies	4 74	1 61	3 76	10 11	13 10	59 04	48 97	121 11	927 21	118 32	"	"	"		
Rebaix	8 95	5 41	11 91	26 27	12 40	75 47	101 94	180 61	2621 51	460 39	"	"	"		
Wichelen	38 50	3 "	6 88	48 38	37 20	43 27	101 20	181 72	29 41	"	"	"	"		
Wetteren	315 77	119 14	139 27	574 18	276 40	1020 50	1401 50	3248 45	7903 26	3281 80	25 76	"	"		
Melle	87 36	37 72	63 73	178 81	84 20	620 38	363 09	1067 67	460 44	19 40	"	"	"		
A reporter	4,033 00	2,020 04	3 168 84	9 328 97	6,100 50	23,973 71	40,346 07	75,420 28	196,783 15	91,474 16	22,997 69	100 02	470 93		

marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1859.

(500 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.
ADONNEMENT.		TOTAL.	FINANCES.			ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagen.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.				
Droit d'abonnement.	Frais de transport.							1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.					
"	"	424 63	22590 14	30985 92	129810 82	5865 70	4269 70	31 65	62 70	399 25	4763 89	2024 30	141464 21	75645 75	217112 96
"	"	813 77	4515 68	33917 96	120833 17	"	"	"	"	"	"	22 15	129873 62	"	129873 62
"	"	347133 93	7 80	61104 10	495512 21	33 20	"	1316 55	1060 67	2627 50	5034 72	1996 36	502578 49	"	502578 49
"	"	50328 03	106 45	4411 72	60562 10	45 20	"	4 40	"	"	"	11070 57	71773 27	"	71778 27
"	"	10334 56	58 35	3837 18	20511 75	"	"	"	10 10	"	14 50	259 "	21091 05	164 45	21255 50
"	"	93637 28	441 12	18851 87	134763 42	78 60	26778 50	1933 95	2786 39	10103 "	41601 84	988 05	177128 11	1650 41	178778 52
"	"	3051 76	2 25	995 91	4960 38	"	"	"	"	10 "	10 "	136 23	5106 61	"	5106 61
"	"	1175 77	4 72	340 52	2132 30	"	60 "	117 60	55 40	78 80	311 80	56 97	2301 07	45 "	2540 07
"	"	7046 66	48 80	2737 33	14717 82	60 20	68 "	61 "	126 70	160 40	436 10	40 23	15251 35	294 75	15540 10
"	"	196 02	"	190 57	876 32	"	"	"	"	"	"	"	876 32	"	876 32
"	"	1375672 71	10698 27	135935 56	1712509 90	514 40	9863 80	1367 40	2451 57	34588 80	48271 57	4811 85	1760107 42	72086 05	1838794 07
"	"	1889815 14	38167 58	293339 64	2705310 19	6597 30	41060 "	4862 55	6553 62	47987 75	100443 92	21406 11	2833757 52	150490 01	2984247 53
"	"	3 55	" 30	155 76	543 04	"	"	"	"	"	"	"	543 04	"	543 04
"	"	4613 93	13 76	982 12	6150 33	"	"	25 "	"	"	25 "	74 33	6249 71	22 50	6272 21
"	"	2407 33	10 01	624 97	3731 18	"	100 60	18 60	"	41 20	220 40	122 88	4077 46	"	4077 46
"	"	233 21	" 70	152 53	559 28	"	32 20	"	"	"	32 20	"	591 48	"	591 48
"	"	5717 50	6 25	654 60	7087 37	"	"	16 "	"	"	16 "	91 85	7195 22	"	7195 22
"	"	3025 32	7 95	509 55	4480 49	"	"	22 "	10 80	29 60	62 40	1 03	4543 92	"	4543 92
"	"	1609 52	9 85	408 77	3084 37	"	1058 "	445 80	350 60	721 60	2576 "	"	5660 37	"	5660 37
"	"	5511 64	21 70	1397 03	8363 71	"	762 80	44 40	35 40	281 80	1124 40	51 35	9539 46	"	9539 46
"	"	90510 35	177 07	14924 82	116781 18	75 20	533 "	322 70	687 59	1484 70	3027 99	658 13	122542 50	1749 10	124291 60
"	"	9242 37	21 35	2581 67	16870 74	"	44 "	78 20	50 20	132 20	304 60	253 11	17428 45	"	17428 45
"	"	28180 13	36 77	4491 64	37840 35	"	78 "	183 60	2317 05	3618 90	6107 55	536 61	44574 51	405 "	44979 51
"	"	2980 45	2 40	410 74	3705 94	"	"	"	"	"	"	"	3705 94	"	3705 94
"	"	240 28	1 65	134 91	667 43	"	"	"	"	"	"	"	667 43	"	667 43
"	"	52315 28	380 54	13278 73	85851 90	7 70	2424 "	117 "	124 87	1535 50	4201 37	997 65	91058 62	973 70	92032 32
"	"	2028 41	13 10	468 08	2900 53	"	375 "	69 "	"	26 90	470 90	94 85	3466 28	25 50	3491 78
"	"	18586 96	138 24	3648 12	27276 66	"	134 50	70 95	209 68	814 60	1229 73	565 18	29071 57	167 75	29230 32
"	"	1262 06	6 87	182 23	1872 13	"	"	"	13 50	"	13 50	"	1885 63	"	1885 63
"	"	2219 16	17 01	228 11	2750 14	"	44 20	"	"	"	44 20	36 35	2830 69	"	2830 69
"	"	83 82	" 30	54 24	216 18	"	"	"	"	"	"	"	216 18	"	216 18
"	"	18124 24	1167 14	6447 85	42065 69	"	217 "	77 85	232 86	1411 90	1939 61	513 67	44518 97	457 75	44976 72
"	"	2341 74	13 30	383 50	3289 11	"	"	"	"	"	"	48 35	3337 46	"	3337 46
"	"	47739 89	131 54	5538 15	61829 38	"	30 70	22 65	50 16	37 10	149 01	499 05	62478 02	"	62478 02
"	"	1045 53	2 13	181 28	1360 16	"	"	"	8 07	"	8 07	18 85	1387 08	"	1387 08
"	"	3085 90	5 74	421 85	3729 57	"	"	17 70	"	109 40	127 10	16 07	3872 74	"	3872 74
"	"	29 41	"	131 70	391 21	"	"	"	"	"	"	"	391 21	"	391 21
"	"	11210 82	138 95	2871 10	18033 50	"	458 "	283 50	609 30	1672 "	3022 80	94 60	21150 90	135 70	21286 60
"	"	476 84	55 75	740 37	2519 44	"	"	"	"	56 "	56 "	31 70	2607 14	"	2607 14
"	"	314825 95	2372 37	64106 42	465853 99	82 90	6361 "	1814 05	4700 08	11073 40	24849 43	4705 66	495591 98	3937 "	499328 08

LIGNES	DÉSIGNATION  DES  STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES				TARIF N° 3. GROSS'S MARCHANDISES				
		DE 2 KIL. ET AU DESSUS Taxe u informé.	DE 2 A 10 KILOG ET PLUS		TOTAL	Minimum par expédition	De 100 kilogrammes et moins	Au-dessus de 100 kilogrammes	TOTAL	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe	3 <sup>e</sup> classe	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT
			Expéditions taxées											
			Au minimum	Au poids										
	Report	4033 09	2029 01	3156 84	6229 97	6107 50	28973 71	40346 07	73420 28	196783 15	94474 16	22997 69	100 02	470 93
	Gand (Station)	3693 07	2121 40	6147 40	12201 86	4116 33	43355 62	59897 74	107369 89	191127 12	44315 89	14473 11	2679 94	615 32
	- (Entrepôt)	" 50	1 30	" 55	2 65	1 90	8 60	30 17	40 76	759 67	2030 "	665 10	297 94	"
	Landeghem	19 39	7 95	9 75	37 07	26 40	234 02	395 71	636 16	2574 42	111 09	"	"	"
	Hansbeke	28 86	18 06	12 65	59 59	21 20	129 82	313 37	464 39	1193 83	25 32	"	"	"
	Aelre	83 66	66 61	1 2 42	342 69	124 60	13 9 37	1416 62	2920 99	5413 09	3114 14	"	"	"
	Bloemendael	60 69	49 75	35 19	120 63	79 20	493 62	590 89	1163 67	2937 47	2676 86	"	"	"
	Oostcamp	" 50	" 30	1 30	2 30	1 60	6 34	3 65	11 79	" 70	"	"	"	"
	Bruges (station)	1423 07	920 83	1058 29	2432 19	961 50	7782 38	8518 13	17282 01	17691 29	6150 47	181 77	"	"
	- (bassin)	"	" 50	"	" 50	4 40	37 35	108 21	1 9 99	816 82	4610 55	672 66	8623 20	"
	Jabbeke	3 75	3 75	11 43	18 98	66 40	26 91	44 58	137 60	1 90	102 "	"	552 06	"
	Hasschendael	18 "	12 59	12 79	43 29	56 "	179 11	109 30	3 4 41	483 31	358 60	"	2279 14	"
	Ottende	1038 58	1229 74	7073 51	9333 23	1448 07	36948 74	17820 58	56017 39	56256 36	9775 29	7265 57	6813 23	19020 96
	La Pinte	2 68	2 60	1 56	6 83	6 80	24 85	20 94	32 59	113 76	217 28	"	"	"
	Nazareth	6 53	3 25	7 "	16 75	76 "	48 13	16 39	80 51	10 00	"	"	"	"
	Heynze	130 97	111 85	123 46	369 31	210 20	1195 65	2266 98	3672 03	5088 49	4037 81	"	"	"
	Machelen	"	"	"	"	" 40	3 32	4 74	8 40	"	"	"	"	"
	Olisene	5 30	3 25	2 45	11 20	35 20	55 71	73 60	164 31	263 59	305 36	"	"	"
	Wareghem	17 60	68 80	43 82	176 22	142 00	819 34	1672 85	2634 59	3436 53	5871 58	3657 40	80 22	"
	Haerlebeke	40 95	51 65	46 59	139 20	98 40	727 32	883 35	1709 07	4259 99	6314 94	9 30	54 80	"
	Coutras	808 31	555 10	1115 24	2481 65	1182 25	6473 41	8275 65	15934 31	78678 42	16465 79	2631 31	"	"
	Mouscron	219 52	205 20	564 09	991 81	619 80	3384 27	3650 95	7655 02	10407 05	8620 21	4483 59	2477 76	46 20
	Néchin	30 10	12 99	37 43	80 57	45 60	259 86	274 53	579 99	3394 56	1547 01	"	"	"
	Templeuve	31 84	21 73	62 66	116 24	23 86	193 88	67 46	285 11	245 67	6799 81	"	190 80	"
	Tournai	854 86	412 31	1133 90	2521 07	911 47	7641 98	8444 15	16997 60	71905 69	59050 75	19367 13	82021 65	116 23
	Havannes	1 69	" 50	4 96	7 45	1 "	12 91	6 60	20 60	30 74	"	"	"	"
	Bary Maulde	17 36	18 29	16 23	51 88	10 "	71 13	43 11	126 24	2768 15	13238 74	"	"	"
	Leuze	331 27	219 67	865 09	1419 03	411 46	6237 50	4566 59	11225 55	32905 08	35546 43	3039 73	69 37	56 43
	Peruwelz	87 62	25 21	123 91	236 74	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ligne	23 24	20 68	44 68	88 80	39 40	232 24	161 07	432 71	1619 24	2538 54	"	"	"
	Ath	253 10	122 44	352 07	757 58	303 78	2470 40	2585 35	5459 54	14240 08	10526 16	336 48	16 87	"
	Maffles	29 92	1 19	13 50	47 70	23 50	129 53	251 18	404 21	9826 08	15336 84	2638 23	241 82	"
	Chevres-Altres	54 40	16 47	75 12	141 09	45 60	3 0 74	161 19	367 53	1372 35	6053 02	18335 71	"	"
	Brugelette	61 17	14 03	92 60	168 76	71 70	445 12	644 81	1164 63	5088 27	3160 11	15 "	33 75	"
	Tens	36 62	12 11	51 62	103 39	105 90	312 94	219 45	638 29	1557 99	6820 49	437 73	"	"
	To ALX	11409 71	6752 82	22594 71	44817 27	17513 16	150620 31	163880 27	332023 74	722812 83	371150 43	100629 71	106732 67	20326 07

OUEST. (Suite.)

(300 kilog. et plus).			TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 186	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.
ABONNEMENT.		TOTAL.	FINANCES			EQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.				
Droit d'abonnement.	Prais de transport.							1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.					
"	"	314825 95	2372 37	61106 42	465953 9	62 90	6361 "	1814 95	4709 06	11973 40	24519 44	4705 06	495501 94	3937 "	499529 99
"	"	253411 38	2625 33	66039 32	411707 78	425 30	6923 70	1858 10	4045 27	16177 75	31704 82	10998 03	481505 94	11244 17	493750 10
"	"	3732 71	"	168 16	3964 48	"	"	"	"	"	"	"	3964 48	"	3964 48
"	"	2463 51	4 12	617 03	4229 89	"	"	6 50	"	"	6 50	"	4236 69	"	4236 69
"	"	1219 37	1 60	331 58	2076 53	"	"	21 80	67 70	68 80	158 30	25 20	2260 64	"	2260 63
"	"	6837 23	90 "	2072 04	14272 65	"	323 "	112 80	688 50	1850 40	3009 70	61 58	17344 23	27 "	17371 23
"	"	5514 33	15 45	1141 35	7953 43	"	20 20	00 20	57 60	"	138 "	7 93	8101 36	28 75	8130 11
"	"	" 70	"	5 45	29 24	"	"	"	"	"	"	"	29 24	"	29 24
"	"	24332 53	992 22	9132 66	55151 61	432 "	1318 "	474 "	825 20	12543 90	15292 10	2373 41	73159 12	3328 88	76488 "
"	"	14723 23	"	451 45	15325 57	"	"	"	"	"	"	"	15325 57	"	15325 57
"	"	655 96	"	72 15	654 98	"	"	"	"	132 60	132 80	"	1017 78	"	1017 78
"	"	3121 05	10 80	270 73	3790 28	"	"	"	"	91 80	91 80	46 60	3928 68	"	3928 68
"	"	50131 41	2632 20	16595 11	183709 34	177 80	258 20	177 05	95 05	369 50	930 10	596 84	185324 08	4794 70	190118 78
"	"	327 04	"	69 01	416 47	"	"	"	"	"	"	"	446 47	"	446 47
"	"	40 05	" 30	48 52	166 13	"	"	"	"	24 40	24 40	"	210 53	"	210 53
"	"	9125 30	22 "	2400 62	15539 26	"	539 50	441 80	1807 20	3691 99	6393 40	52 80	22035 46	65 "	22100 46
"	"	"	"	3 10	11 69	"	"	"	"	"	"	"	11 86	"	11 86
"	"	568 95	"	140 84	855 50	"	"	"	"	"	"	"	885 50	"	885 50
"	"	13043 73	99 70	1591 56	17949 10	"	406 "	408 "	395 80	395 80	1805 60	146 38	19200 08	54 75	19954 83
"	"	10669 23	37 70	1235 35	13810 55	"	"	27 60	153 "	1653 "	2033 60	58 60	13892 84	"	13892 84
"	"	97775 45	723 47	18235 96	135217 84	"	2102 50	523 05	827 98	5706 70	9160 24	2338 19	146712 26	2927 25	149639 51
"	"	25237 81	543 31	5366 32	40794 27	213 80	1375 "	89 90	168 10	699 16	2352 10	697 75	44687 92	314 25	44402 17
"	"	4911 57	40 22	805 70	6448 "	"	"	38 60	52 20	52 20	143 20	161 18	6772 38	"	6772 38
"	"	7178 31	6 60	240 57	7824 89	"	10 70	"	"	"	10 70	11 76	7877 32	"	7877 32
"	"	231461 45	298 64	17749 24	269025 "	25 60	476 95	282 87	177 30	576 05	1513 17	2268 58	272335 35	2162 89	274998 24
"	"	30 74	"	20 97	79 76	"	"	"	"	"	"	"	79 76	"	79 76
"	"	16006 89	8 62	455 65	16679 31	"	"	"	"	13 60	13 66	"	16692 91	"	16692 91
"	"	71617 94	107 97	6071 03	92441 52	40 10	137 "	62 70	40 94	340 10	580 74	364 82	93427 18	657 70	94084 88
"	"	"	89 77	191 90	521 41	"	"	"	"	"	"	"	521 41	"	521 41
"	"	4457 81	8 56	457 12	5455 "	"	48 60	10 75	17 75	23 60	109 70	"	5555 70	"	5555 70
"	"	25139 59	160 72	5566 73	37124 16	"	242 80	511 20	540 44	516 "	1840 54	580 33	39545 63	560 13	40185 76
"	"	27742 97	19 02	1876 65	39090 55	"	"	"	"	"	"	95 60	30187 15	"	30187 15
"	"	23951 08	25 56	489 82	27386 28	"	"	17 50	"	17 50	35 46	71 50	27493 18	"	27493 18
"	"	8297 13	52 95	1265 44	10951 94	37 60	37 "	58 75	46 18	172 10	314 03	72 85	11376 42	"	11376 42
"	"	8816 21	25 06	719 21	10302 16	36 16	21 60	8 90	"	"	30 50	75 05	10443 81	"	10443 81
"	"	1321631 61	11017 50	228752 79	1033262 "	1571 20	20936 75	7007 62	14927 29	59604 10	102175 76	25762 33	2057771 25	30192 47	2097873 76

LIGNES.	DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES					
		DI. N° 1. ET AU DESSUS Taxe uniforme	DE 2 A 40 KILOG. ET PLUS		TOTAL.	Minimum par expédition	De 100 kilogrammes et moines	Au dessus de 100 kilogrammes	TOTAL.	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	TARIF SPÉCIAL	PRIX RÉDUIT	
			Expéditions taxées												
			Au minimum	Au poids											
EST.	Boortmeerbeek	2 18	1 75	» 39	4 23	13 20	22 06	65 65	101 13	392 05	»	»	»	»	
	Haecht.	34 90	28 25	14 57	77 72	91 60	520 04	770 84	1382 48	395 35	9339 48	11	»	»	
	Wespelaer	28 75	22 50	13 90	65 15	52 60	134 82	25 81	213 13	1 55	»	»	»	»	
	Louvain (station)	1461 74	774 75	1100 90	3343 40	1091 35	11323 96	23120 45	35435 76	73315 06	119907 51	17799 69	546	»	140 94
	— (bassin)	»	»	»	»	»	»	»	»	21358 23	97370 59	1135 11	»	»	»
	Vertryck	25 72	22 75	32 51	60 58	38 60	145 16	131 58	335 32	215 55	9295 32	10	»	»	»
	Tirlemont	505 01	287 68	1240 63	2036 60	702 60	5095 05	9215 73	15013 68	35079 50	61661 53	910 45	1870	40	»
	Jodoigne	65 93	11 80	17 »	91 73	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Fsemel	20 98	14 86	46 76	82 60	44 60	397 85	468 28	910 73	6771 31	23051 51	12 50	»	»	»
	Landen	136 74	218 72	269 89	625 35	206 »	1116 20	1508 29	2530 49	13977 60	24480 61	147 65	»	»	»
	Gungelom	20 59	32 »	33 76	66 35	75 80	193 01	154 45	425 22	1711 62	9332 60	8	»	»	»
	Rosoux	9 75	76	18 10	43 85	51 80	151 94	93 64	257 58	1363 55	6696 23	»	»	»	»
	Waremme	135 24	128 18	223 86	487 28	314 80	504 60	568 26	2077 68	6592 97	27083 02	2420 66	»	»	»
	Fexhe	17 40	24 25	40 11	61 76	103 20	130 64	198 25	432 09	1109 99	5195 87	2157 10	»	»	»
	Ans	33 95	42 18	78 83	154 96	94 60	588 40	617 72	1300 72	7909 74	4735 37	119573 07	949 60	61063 40	
	Haut-Pré	130 54	111 50	281 16	523 20	160 60	924 06	913 57	1958 23	1991 71	1730 80	117522 66	208	»	63665 50
	Liège (station)	2400 52	2090 50	5092 94	9573 96	2940 »	22414 90	42811 50	68055 46	156301 34	102390 09	133485 19	751	»	24327 78
	— (Meuse)	»	»	»	»	»	»	»	»	4699 40	19151 53	26929 69	56 80	»	»
	Chénée	175 95	107 87	263 17	507 32	209 25	1111 33	2292 91	3613 49	18810 99	133556 97	40552 01	32 48	»	»
	Chaufontaine	24 55	18 94	47 11	50 60	70 80	317 67	913 34	1301 61	432 74	7250 60	3757 01	»	»	»
	Le Frooz	11 37	16 43	28 10	55 90	59 30	121 26	200 24	410 59	321 61	1530 50	439 03	1337 99	1658 56	
	Nessonvaux	35 93	33 75	123 84	193 52	98 70	473 42	571 11	1043 23	891 72	1550 66	»	294	»	»
	Pepinster	48 58	59 72	104 24	212 54	170 90	774 10	1046 34	1991 34	3602 55	8009 66	4390 37	680 79	»	»
	Ensisal	109 54	47 57	128 81	285 62	156 50	2219 65	1744 39	4120 54	941 31	1289 18	62	»	»	»
	Verviers	1301 33	547 06	2842 64	4691 03	1510 35	24128 67	29460 68	53100 10	61238 16	16556 33	9590 78	1952 74	6268 77	
	Dollman	77 52	53 24	73 70	203 46	140 30	1340 09	1295 94	2776 33	2192 22	6356 92	12857 17	29282 51	»	»
Herbesthal	91 05	14 »	149 82	254 87	41 35	447 93	1646 30	2135 58	6203 41	28331 06	34011 24	36540 66	2457 52		
Hasselt	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Spi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
TOTALS		6859 87	4726 16	12772 01	23857 04	8478 70	74680 06	110975 86	203343 22	440057 13	759069 14	527818 98	74702 37	150982 47	

(500 kilog. et plus).			TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 196.	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 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.					
"	"	392 05	"	188 4	685 89	"	"	"	"	"	"	685 89	"	685 89	
"	"	9745 83	14 65	615 87	11336 53	42 20	5 "	263 40	217 80	1613 "	2330 20	4 90	14233 85	"	14233 85
"	"	1 85	"	136 38	416 81	"	"	"	"	"	"	"	416 81	"	416 81
"	"	211700 42	734 05	21261 93	305587 62	54 40	342 93	1855 67	1507 50	4289 30	7093 62	767 63	314405 27	4599 10	310004 37
"	"	122863 95	"	4115 99	126979 94	"	"	"	"	"	"	"	126979 94	"	126979 94
"	"	9516 87	13 90	333 47	10310 54	"	"	"	5 60	"	5 60	27 55	10343 69	"	10343 69
"	"	102553 68	370 63	12093 08	132967 89	"	533 "	1504 20	2088 "	8223 93	12336 15	306 21	145629 28	676 50	146305 78
"	"	"	110 39	113 "	318 12	"	"	"	"	"	"	"	318 12	"	318 12
"	"	29835 02	10 80	1452 05	32291 20	"	"	6 20	"	"	6 20	"	32297 40	"	32297 40
"	"	38608 56	200 95	3765 41	46028 76	"	204 "	320 40	308 09	1450 60	2371 90	371 84	46772 50	656 15	49428 65
"	"	14055 28	"	1024 03	15591 78	"	"	10 20	"	23 20	33 40	"	15625 18	"	15625 18
"	"	8053 78	9 75	521 23	8922 19	"	"	"	"	"	"	21 55	8943 74	"	8943 74
"	"	36098 65	244 40	2565 77	41473 78	54 20	142 "	254 20	241 35	365 80	1093 35	224 90	42756 23	146 25	42902 48
"	"	8453 96	24 70	561 71	9554 22	"	44 "	46 "	40 60	"	130 60	27 30	9712 12	"	9712 12
"	"	194201 38	38 40	3545 92	199331 38	"	266 80	173 10	217 80	1404 40	2062 10	2044 16	203437 61	97 50	203535 14
280 "	202 50	185714 17	124 75	2503 79	190864 14	"	"	174 "	95 50	543 20	814 70	73 "	191751 84	"	191751 84
"	"	417515 40	3144 50	53849 27	552088 59	463 60	2056 "	415 15	525 15	1307 50	4313 80	2019 74	558885 73	13032 54	571918 27
"	"	50836 62	"	662 64	51499 26	"	"	"	"	"	"	"	51499 26	"	51499 26
"	"	104952 45	77 05	17070 60	216220 91	"	"	48 80	8 10	81 60	138 50	216 87	216576 28	386 50	216962 78
"	"	11440 35	8 "	510 43	13351 19	"	"	"	"	"	"	118 55	13469 74	"	13469 74
"	"	5787 89	" 95	344 20	6599 74	"	"	33 60	"	"	33 60	20 25	6653 59	"	6653 59
"	"	2735 40	4 85	652 61	4630 81	"	"	8 80	"	"	8 80	83 80	4725 21	8 50	4733 71
"	"	17873 42	54 20	1310 01	21341 51	171 60	196 60	41 40	"	"	238 "	176 49	21927 60	221 "	22148 60
"	"	2292 52	59 70	1092 91	7851 29	"	"	"	"	"	"	143 47	7995 76	"	7996 76
"	"	98600 78	10936 66	19682 08	189016 65	779 "	390 80	98 60	125 95	250 10	865 65	4769 18	195430 48	3668 94	199099 42
"	"	50688 82	111 97	1474 79	55255 37	"	"	"	"	"	"	66 71	55322 04	"	55322 08
"	"	107543 29	50 50	1705 61	111689 85	"	134 40	"	5 85	117 40	237 63	271 30	112218 80	131 50	112350 30
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	767 32	767 32
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2667 02	2667 02
280 "	202 60	1962202 59	18345 77	156057 16	2362705 78	1565 "	4181 55	5253 92	5476 10	19874 25	34985 82	11758 43	2411015 03	27058 82	2438073 85

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 10 KILOG. ET PLUS		TOTAL.	Minimum par expédition	De 100 kilogrammes et moins	Au dessus de 100 kilogrammes	TOTAL.	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.
			Expéditions taxées											
			Au minimum	Au poids										
MIDI.	Bruxelles (Vie)	4220 72	1021 19	8129 81	13871 72	1879 67	25375 89	40936 03	74191 59	136124 73	30451 75	6297 64	"	376 14
	Forest	6 18	7 68	13 01	27 77	93 20	93 99	73 01	266 23	894 72	1326 66	32 50	"	"
	Ruybroeck	46 41	14 78	35 92	97 11	58 80	249 24	620 34	928 38	10827 94	160 46	"	"	"
	Loth	68 05	20 40	49 83	138 28	61 66	226 64	400 98	689 20	2337 96	1220 18	16 "	"	"
	Hul	150 95	113 75	197 80	462 53	537 76	1511 64	2061 39	4111 13	16166 90	108.8 41	217 74	199 07	21 53
	Leerbeek	30 73	15 36	24 98	71 07	76 80	113 77	338 68	527 25	8815 92	1161 75	"	"	"
	Tulise	188 01	108 61	160 75	457 20	522 35	1124 40	1745 02	3391 97	7714 73	10820 02	10306 03	124 "	11803 78
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	33 60	261 24	17915 14	"	"
	Braine-le-Comte	203 38	225 35	320 78	740 51	1223 62	2667 81	3460 33	7351 79	14328 49	9079 94	715 70	"	17 27
	Ecaussinnes	141 23	75 93	68 18	283 34	191 06	520 50	548 20	1259 84	4554 07	132922 36	24642 24	54 06	7126 79
	Manège	330 22	178 82	284 35	793 39	752 48	1037 30	1838 92	3648 70	10802 86	16311 51	11067 18	28 "	6734 38
	Basoup	" 50	" 75	1 20	2 45	8 40	13 26	15 96	37 62	113 30	120 98	2719 53	138174 80	"
	L'Étoile	15 "	3 18	62 94	71 12	41 10	175 24	407 83	624 19	6106 31	2999 54	602 30	147302 12	21952 50
	L'Olise	8 "	12 05	3 05	23 10	23 10	44 42	117 07	154 50	48 10	131 12	166 50	144216 22	8054 "
	Marlemont	74 03	50 15	236 31	300 49	141 50	486 13	669 "	1296 63	7026 51	2438 88	553 91	"	271 93
	La Verrerie	1 "	"	3 93	4 50	19 60	57 16	86 84	163 60	1153 71	20271 56	11 70	113819 26	"
	Beaume	59 30	49 04	119 37	267 71	241 30	872 70	1214 78	2348 76	39221 98	16925 96	11014 05	64463 17	160 50
	La Croÿere	1 "	" 50	" 61	2 14	17 60	32 08	124 43	174 11	6996 42	10591 05	5460 81	42 40	2369 64
	L'Esquerc	143 25	75 68	153 56	371 79	435 65	727 91	1621 89	2815 45	289.8 31	44003 43	12330 51	113313 "	17993 90
	La Paix	"	"	" 60	" 60	1 66	2 50	"	4 10	4174 10	22 40	1404 60	128955 65	3 78
	Bois du-Luc	2 "	13 43	4 30	19 76	43 50	44 11	97 12	186 73	609 42	11561 30	10173 70	185209 95	359 "
	Braquegnies	43 29	10 81	12 78	71 85	111 30	129 10	110 63	351 03	532 85	2241 72	15491 38	134078 37	243 60
	Harc	4 80	11 50	19 02	35 38	68 86	164 38	212 41	445 59	1459 03	1426 10	593 "	2283 38	9120 16
	Ohourg.	8 11	12 75	19 30	40 24	63 40	181 38	163 13	407 91	3201 07	1638 15	2876 85	"	"
	Nimy	25 71	45 21	58 56	129 48	254 70	951 62	1458 40	2664 72	8266 95	2906 44	422 32	"	"
	Gouy-lez-P. l'om	15 97	9 50	10 31	50 78	57 20	392 15	201 29	583 64	877 96	4411 76	"	"	"
	Pont-J.-Celles	9 "	8 75	24 31	44 66	54 40	160 73	161 67	391 80	1330 32	1411 20	180 90	"	"
	Luttre	48 34	32 68	89 64	170 68	139 60	400 87	444 97	955 44	627 06	2409 42	45 79	"	202 94
	Gosselies	368 64	85 32	234 63	688 59	660 61	1893 87	3141 68	5656 16	13625 63	36990 42	15005 78	151704 10	59805 15
	Foux	133 17	48 71	87 06	268 91	239 15	117 71	1180 73	2027 59	4036 92	6010 74	106627 99	102940 20	6414 04
	Marchienne	240 10	88 05	339 70	674 15	432 65	1804 66	3342 77	5580 08	78557 3.	188191 03	139129 24	3495 50	27661 21
	Charleroi	1351 95	630 59	946 38	2998 99	1952 06	6274 11	7623 98	15850 15	42679 51	61734 70	144328 32	55365 77	23981 23
	Coufflet	18 38	21 28	38 00	73 61	85 45	366 37	590 88	1042 70	10708 97	34732 65	99027 20	14062 92	53376 58
	Châtelineau	444 04	263 73	361 25	1039 92	1285 10	2089 17	1781 99	5456 26	22239 54	35983 39	108678 20	71190 18	65632 21
	Fareennes	79 45	19 36	31 16	129 97	188 50	412 60	727 61	1308 36	683 47	670 34	55460 25	39313 70	9083 "
	Tamines	178 05	37 61	32 "	243 65	253 00	305 42	226 65	790 47	16485 71	10756 39	569 9 41	42705 96	4791 60
	Auvclais	42 43	29 79	70 17	107 30	199 60	143 33	144 69	487 62	13214 30	8908 16	10835 97	6252 10	"
	Moustier	61 65	51 44	63 50	176 63	216 "	240 37	365 36	821 83	7282 34	17363 64	1544 77	454 "	378 28
	Floreffe	83 35	65 56	55 22	204 10	496 90	953 69	1569 24	3329 86	17076 43	12381 03	1161 92	"	"
	Namur (station)	1266 47	920 26	1282 07	3468 80	1499 33	7797 81	10485 53	19742 67	47787 72	82439 40	64769 69	3726 73	97833 79
	— (bassin)	"	"	"	"	"	"	"	"	2256 10	13113 65	409 62	"	"
	Soignies	223 03	176 06	192 22	591 31	415 68	1670 68	2273 23	4300 50	10150 40	126328 81	17430 82	22 "	21823 72
	Jurbise	30 91	22 80	28 38	82 03	117 50	139 64	121 20	378 74	503 72	8808 25	364 44	"	"
	Mons (station)	2115 40	1219 25	1759 13	5093 78	2666 20	9042 37	10256 18	2234 81	41199 21	27347 91	4046 60	1133 "	227 76
	— (bassin)	7 23	1 35	"	8 50	2 "	6 02	7 66	15 68	69 10	11009 36	9930 84	692 40	46231 93
	Jemmapes	233 64	56 80	201 23	493 72	214 18	1351 40	1579 85	3455 48	16058 10	7447 90	206856 85	161858 37	40403 44
	Saint-Christian	284 10	146 30	227 33	657 84	379 70	1903 92	2090 92	5274 60	48909 34	33908 32	48685 34	61666 18	3387 56
Boussu	140 85	51 47	214 45	405 77	268 49	1744 17	1082 30	2097 01	16042 14	9376 55	1138 20	662 50	"	
Thulin	53 58	13 53	55 48	127 53	88 55	320 91	470 40	879 86	14140 55	3578 18	944 65	11049 20	35 "	
Quicry	150 30	188 79	286 91	665 62	231 30	3381 23	5058 33	8702 86	33122 3	14545 64	19065 97	28 "	"	
TOTAL	13411 22	6230 55	16891 35	36737 45	19059 69	81257 49	120 42 84	221167 02	779205 41	1086579 82	1404222 30	1901975 27	548576 65	

(500 kilog. et plus)			TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 197.	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISÉS.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.		
ABONNEMENT	Droit d'abonnement	Frais de transport	TOTAL.	FINANCES.	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISÉS.	ÉQUIPAGES.	PETITE VITESSE Par expédition			TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.		
							GRANDE VITESSE. Par wagon	1 <sup>re</sup> catégorie	2 <sup>e</sup> catégorie.						3 <sup>e</sup> catégorie.	
"	"	"	171240 26	11615 69	54277 62	327216 54	1613	2540 73	2027 25	3476 46	19879 25	28023 71	53026 08	402679 38	3813 20	415692 58
"	"	"	2253 50	6 15	271 99	2923 04	"	"	"	"	"	"	"	2929 04	"	2929 04
"	"	"	10368 10	42 90	1921 55	14051 34	"	"	"	"	"	"	207 89	14239 14	"	14239 14
"	"	"	3591 14	5 45	512 61	5019 71	"	"	"	"	"	"	93 13	5112 86	"	5112 86
"	"	"	27303 63	50 66	4728 16	36896 15	"	14	97 21	43 60	378 20	511 20	321 41	37753 76	494 50	39248 26
"	"	"	9717 70	18 0	2119 97	12744 01	"	"	32	"	"	11 40	43 40	12787 74	"	12787 74
"	"	"	13768 56	51 25	4681 59	52330 57	60 40	"	448 20	778 51	2125	3351 70	1189 31	50552 01	120 30	57072 31
"	"	"	18209 93	"	28 21	18216 22	"	"	"	"	"	"	"	18238 22	"	18238 22
"	"	"	23141 40	257 59	6415 32	37918 61	"	21	324 15	265 81	784 05	2135 30	137 45	40193 37	306	40499 37
"	"	"	168399 52	38 89	3017 20	171707 79	"	"	21	8 30	"	29 30	542 85	171172 91	"	171172 91
"	"	"	45963 93	370 34	5543 11	55419 72	201 59	4137 30	97 18	133 99	729 70	5133 28	1191 70	62253 25	423 20	62876 45
"	"	"	111137 63	2 85	1131 19	112111 68	"	"	"	"	"	"	"	112311 68	"	112311 68
"	"	"	179022 83	33 84	2672 34	182124 82	"	"	"	"	"	"	"	182424 82	"	182424 82
"	"	"	152623 94	6 67	1023 16	153647 10	"	"	"	"	"	"	445 49	15419 27	17 25	154166 52
"	"	"	10291 28	159 10	10291 53	11304 03	"	"	"	"	"	"	"	13804 03	"	13804 03
"	"	"	135153 17	"	1031 14	176468 16	"	"	"	"	"	"	"	136468 16	"	136468 16
"	"	"	1317 5 69	98 35	6181 47	110905 01	"	10 21	"	"	"	10 20	521 47	111404 68	177 75	111582 43
"	"	"	31700 35	"	1016 05	32922 65	"	"	"	"	"	"	"	32952 65	"	32952 65
"	"	"	21660 15	162 25	5591 21	215585 85	"	"	6 60	"	10	10 60	11123 61	236726 06	262 25	236989 31
"	"	"	111590 58	"	1113 03	112608 91	"	"	"	"	"	"	"	113608 91	"	113608 91
"	"	"	207913 37	2 60	1651 16	209803 84	"	"	"	"	"	"	"	209803 84	3	209806 84
"	"	"	153078 12	12 31	1531 70	154875 07	"	"	15	"	"	15	264 51	155154 68	105 75	155260 43
"	"	"	14856 68	6 39	597 78	15981 74	"	"	"	"	"	"	"	15981 74	"	15981 74
"	"	"	7327	" 27	735 90	8761 32	"	"	5	"	"	5	"	8766 32	"	8766 32
"	"	"	11393 74	17 91	2219 45	11627 29	"	"	"	"	"	"	149 53	11773 82	6	11779 82
"	"	"	5189 74	12 72	714 65	6723 71	"	"	"	"	"	"	1 52	6728 25	"	6728 25
"	"	"	2922 42	2 65	437 19	3360 12	"	"	"	"	"	"	"	3366 12	"	3366 12
"	"	"	3316 11	26 60	660 61	7198 19	"	"	5	"	22	27	29 56	3255 05	"	3255 05
420	178	"	413349 13	212 78	9317 68	419251 54	42 20	"	21 20	12 60	81 40	115 40	5417 63	431829 77	339 55	431699 22
"	"	"	228058 69	104 72	4146 28	235211 69	"	"	10 60	"	"	10 60	23690	236522 92	128 25	236651 17
"	"	"	137064 35	218 34	17943 45	159481 01	95 6	"	22 80	11 70	171 80	295 30	4916 39	467700 30	456	468156 90
"	"	"	325689 53	967 63	14951 52	366735	369 60	188	170 55	129 87	665	1151 42	28373 31	391316 33	3501 06	394817 39
"	"	"	113108 30	4 07	2657 21	147079 80	"	"	"	"	"	"	179	147219 89	"	147269 89
"	"	"	306062 52	497 72	8787 21	321143 63	"	271	3 60	"	50	324 60	7527 70	329395 93	556 61	329952 58
"	"	"	105400 76	21 49	2933 75	107937 47	"	"	"	6 59	"	6 59	21 76	110245 73	"	110245 73
"	"	"	131769 07	84 30	3978 10	135970 18	13 20	16 20	31	"	165 69	213 80	1761 90	137991 38	59 30	138090 73
"	"	"	39210 61	28 60	2127 34	41959 62	"	"	5 69	"	"	5 60	258 77	42223 08	"	42223 58
"	"	"	27023 03	15 60	1867 02	29501 11	"	16	33 20	16 20	160 20	226 60	1216 34	31346 05	37 50	31383 55
"	"	"	30179 31	25 65	2589 99	36629 02	63 20	88 40	"	10 16	"	98 50	743 45	37334 15	119 10	37453 25
"	"	"	29157 51	643 32	17567 91	333040 31	336 91	1311 75	291 45	255 60	4083 60	5942 40	462 35	339831 97	1254 30	340086 27
"	"	"	13779 37	"	383 01	16162 38	"	"	"	"	"	"	"	16162 38	"	16162 38
"	"	"	173810 81	79 01	5231 76	186122 56	27 26	20	231 85	72 22	530 10	877 17	2600 49	183627 36	204 90	183832 26
"	"	"	9676 41	9 98	438 97	10585 73	"	42	83 21	76 95	384	386 20	52 35	11224 31	105 50	11329 81
"	"	"	69551 50	1614 78	21314 69	129002 59	43 90	1143 50	339 82	228 72	1189 10	3691 11	2689 01	127326 64	3362 22	130688 86
"	"	"	67945 63	" 83	311 27	61271 99	"	"	"	"	9 80	9 80	959 71	69211 47	"	69211 47
"	"	"	522711 7	116 72	7507 35	511537 99	"	22 40	"	"	47 60	70	5177 57	510035 56	499 11	510534 67
"	"	"	196456 74	440 17	8310 23	211110 60	21 20	10 20	11 60	"	13	61 80	1055 73	212341 31	923 76	212438 10
"	"	"	20219 31	106 12	4716 44	31255 73	"	"	16 60	"	114 60	131 20	383 05	34719 08	"	34749 08
"	"	"	20752 54	91 78	2316 15	73190 90	"	"	21 60	"	"	21 60	953 07	34115 57	"	34115 57
"	"	"	66761 9	792 25	8183 54	85105 23	72 26	477	218 10	251	2961 21	3267 30	2132 12	91237 85	370 37	91608 20
421	178	"	5728707 13	19396 61	263928 07	6260421 47	7917 10	11297 90	4923 70	5718 41	35495 60	36990 62	134621 29	511485 57	22729 10	6457005 69

**RÉCAPITULATION**

LIGNES.	DESIGNATION  DES  STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES					
		De 3 kil. Et au dessous Taxe uniforme	De 2 à 40 KILOG ET PLUS		TOTAL	DE 40 à 500 KIL ET PLUS			TOTAL.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	TARIF SPECIAL	PRIX RÉDUIT
			Expéditions taxées			Minimum par expédition	De 100 kilogrammes et moins	Au-dessus de 100 kilogrammes						
			Au minimum	Au poids										
LIGNES	<b>AU DÉPART</b>													
	Nord	3325 66	13253 25	39259 94	82569 85	16468 83	173317 59	211031 16	600817 98	876874 12	488761 73	302496 05	31950 85	169732 35
	Ouest	13169 71	8752 82	22594 74	44317 27	17513 16	150629 31	163880 27	332022 74	722812 83	371150 43	100629 71	106732 57	20326 07
	Est	6856 57	4226 16	12272 01	23857 04	8478 30	74889 06	110375 80	203313 22	440057 13	759059 14	327818 95	74702 37	159882 47
	Midi	13611 22	6230 85	16803 38	36735 43	19055 69	61237 49	120542 84	221157 02	779205 41	1096879 82	1404223 30	1901955 27	545076 65
	<b>TOTAUX</b>	64266 45	32963 08	61050 07	188279 61	61516 95	160093 85	615730 13	1157340 96	2618049 40	2715861 12	2335167 07	2115341 06	916017 55
LIGNES	<b>A L'ARRIVÉE</b>													
	Handre occidentale	619 02	732 45	851 93	2233 42	1183 35	7357 32	10104 81	18645 48	48691 16	12517 20	115 29	28807 40	"
	Nord belge	866 71	667 62	1372 92	2907 24	4103 79	37258 05	7430 92	10592 76	151863 22	137025 77	74668 89	275954 19	207283 96
	Est-belge	17 75	23 75	56 46	97 96	58 40	204 71	325 83	678 94	3629 86	1108 22	26 "	"	"
	Pejinstet à Spa	222 "	187 "	309 50	718 50	451 "	1092 60	1643 50	3357 10	7256 82	921 78	363 28	61812 56	65927 71
	Lierre à Turnhout	307 33	236 54	275 76	821 63	685 20	2274 89	3375 01	6335 13	5338 05	2060 76	"	"	"
	Hainaut et Flandres	157 60	63 38	183 75	424 73	193 26	1257 20	1910 21	3360 67	4091 80	5232 44	"	"	"
	Manège à Wavre	54 60	63 89	30 40	148 94	307 90	316 82	586 30	1211 02	1842 76	4360 51	374 86	2373 70	"
	Rhénan belge	"	"	"	"	3183 80	20636 15	"	23319 05	60014 87	"	167515 62	13667 61	21066 54
	Prussien belge	"	"	"	"	1755 43	26186 77	"	27942 22	17354 34	"	29716 89	1222 45	"
	Franco-belge (par Mouscron)	320 72	1126 79	"	1447 51	3931 79	3708 09	"	7639 88	19704 09	"	48147 19	68 90	"
	Franco-belge (par Quévrain)	4076 35	4858 16	"	5934 81	8009 05	27577 57	"	35646 65	44026 89	"	47707 28	930 37	"
	Hollando-belge	131 35	52 50	342 38	526 24	253 95	1478 80	1632 52	3365 27	3976 35	"	29121 71	"	7158 09
	Prusso néerlandais belge	371 27	282 85	685 13	1339 25	153 40	3435 05	4138 35	8226 80	53170 43	51436 79	39 27	"	"
	Prusso belge (petits paquets)	"	"	1350 23	13504 23	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Anglo belge (par Ostende) (petits paquets)	"	"	2122 61	2122 61	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Anglo belge (par Calais) (petits paquets)	"	"	49 19	49 79	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Transit	"	"	36834 66	36854 66	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Télégraphes	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Produits étrangers	Mons à Haumont	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Sambre et Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Compagnie du Luxembourg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	<b>TOTAUX</b>	68411 22	41280 31	147919 61	257611 11	86577 29	612937 93	647877 61	1347492 83	3240791 03	2920531 59	2732993 35	2500378 24	1338051 85
A ajouter pour la Société de Transit à Juribe		1403 07	453 70	1823 58	3710 20	953 83	22722 60	23578 52	71406 15	66922 81		180726 76		
	<b>TOTAUX</b>	69814 29	41763 61	149743 40	261321 31	87633 12	1253538 23	1371171 35	3312197 18	2987451 40		6752150 20		

## GÉNÉRALE.

ABONNEMENT (500 kilog. et plus).			TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 198.	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHIQUES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
Droit d'abonnement	Frais de transport	TOTAL.	FINANCES.		ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.					
							1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.						
"	"	1889815 14	38467 58	293339 64	2705310 19	6397 30	41060 "	4812 55	6553 62	47967 75	100413 92	21406 11	2833757 52	150490 01	2.84247 53
"	"	1321651 61	11017 59	228752 70	1908262 "	1371 20	20638 75	7007 62	11927 29	59304 11	102175 76	25762 33	2067771 29	30102 47	2097873 76
280 "	201 50	1902202 59	16345 77	156.57 16	2322705 78	1365 "	4381 55	5253 02	5476 10	15674 25	34983 82	11758 43	2411015 03	27659 32	2438073 85
420 "	138 "	5728797 45	19306 64	263628 03	6269625 49	3015 10	11209 91	1623 70	5748 42	35408 60	56990 62	134624 29	6464285 50	22720 10	6467905 60
700 "	430 50	10902468 79	85137 58	942678 52	13275903 46	12778 60	77288 20	21747 79	32765 43	182351 70	204596 12	193551 16	13776529 34	230371 40	14007200 74
"	"	90131 03	753 54	11540 02	123303 51	105 "	78 "	1002 90	1107 "	5549 70	7737 60	29690 58	161036 63	"	161036 63
"	"	926796 03	10605 75	13137 78	1003030 57	1157 "	1561 40	73 20	135 90	2181 30	4051 80	97828 04	1106074 41	"	1106074 41
"	"	4762 08	14 50	544 22	6097 70	"	"	"	0 "	12 "	21 "	47147 45	53266 15	"	53266 15
"	"	166312 15	225 75	2130 07	172773 57	570 "	1280 20	35 10	56 70	256 80	1029 10	4163 39	179136 06	"	179136 06
"	"	7418 51	58 20	3062 35	17698 12	"	"	465 60	368 10	3355 20	4218 90	4350 60	26265 62	"	26265 62
"	"	10224 24	12 65	1376 24	15398 53	"	"	24 60	6 30	10 80	71 70	30356 37	45826 60	"	45826 60
"	"	9100 83	23 49	851 34	113.5 61	"	16 "	10 80	68 40	22 80	118 "	"	11513 61	"	11513 61
"	"	262804 64	"	14449 07	301133 66	2181 "	2902 40	"	"	"	2902 40	"	202217 06	"	396217 06
"	"	48293 68	"	7820 58	54056 48	279 "	1006 "	"	"	"	1006 "	"	85341 48	"	85341 48
"	"	67921 08	1998 54	10153 32	89160 33	471 "	146 "	"	"	"	146 "	"	89777 33	"	89777 33
"	"	92664 54	38208 81	39523 33	211978 14	1407 "	532 "	"	"	"	532 "	22265 "	236182 14	"	236182 14
"	"	40254 15	85 83	3552 24	47780 73	"	"	270 "	252 90	6787 20	7310 10	3323 52	58430 35	"	58430 35
"	"	104606 40	255 05	8115 60	123013 25	114 "	746 "	679 80	1130 21	11131 80	13687 81	"	136845 06	"	136845 06
"	"	"	15575 48	5586 50	34666 21	"	"	"	"	"	"	"	34666 21	"	34666 21
"	"	"	"	818 "	3000 61	"	"	"	"	"	"	"	3000 61	"	3000 61
"	"	"	52 16	71 75	173 70	"	"	"	"	"	"	"	173 70	"	173 70
"	"	"	11924 55	"	48779 21	"	"	"	"	"	"	"	48779 21	"	48779 21
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	275635 04	275635 04
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20733 14	20733 14	"	20733 14
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41358 83	41358 83	"	41358 83
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	25123 48	25123 48	"	25123 48
700 "	430 50	12733876 56	164934 89	1063470 97	15569386 89	19062 60	55656 20	24310 09	35839 94	192222 30	338028 53	520099 56	16146577 08	505006 44	16932583 52
"	"	319035 72	653 92	10301 05	357399 41	271 80	2260 87	441 24	418 57	2319 10	5439 78	461 86	333572 95	"	383572 95
700 "	430 50	13052032 28	166588 81	1075772 02	15929785 80	19334 50	87917 07	24751 33	33258 51	194541 40	343468 31	529561 42	16510150 03	606005 44	17316136 47

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.					TOTAL.	
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem <sup>t</sup> .	Provision.		Engins extraordina- res et frais imprévus.
		<b>NORD.</b>						
	Bruxelles (Nord) . . . . .	2,135 70	965 28	26,585 40	40 93	1,020 42	219 19	30,986 92
	— (Bureau central) . . . . .	1,729 30	173 90	29,386 85	62 60	2,176 46	418 85	33,047 96
	— (Allée-Verte) . . . . .	6,413 65	2,113 91	23,570 36	25,773 36	2,270 27	962 55	61,164 10
	— (Entrepôt) . . . . .	645 35	3 70	724 80	2,115 92	829 12	89 83	4,411 72
	Vilvorde . . . . .	238 80	»	2,695 88	775 98	106 70	19 76	3,837 18
	Malines . . . . .	1,981 15	577 74	8,657 08	6,821 08	670 90	143 92	18,851 87
	Duffel . . . . .	87 »	»	463 50	434 41	8 85	2 14	965 91
	Contich . . . . .	16 »	»	243 10	76 13	4 33	» 96	340 52
	Lierre . . . . .	185 40	»	1,939 99	562 80	47 63	1 51	2,737 33
	Vieux-Dieu . . . . .	5 40	»	163 25	16 56	»	» 30	190 57
	Anvers . . . . .	15,369 75	835 05	41,826 29	69,851 47	5,535 69	2,517 31	135,935 58
	Totaux . . . . .	28,827 50	4,669 58	130,261 50	106,534 24	12,670 44	4,376 38	293,339 64
<b>OVEST.</b>								
	Jette . . . . .	» 60	»	153 15	» 60	» 25	1 16	155 76
	Ternath . . . . .	122 40	»	276 »	578 24	3 75	1 73	982 12
	Lede . . . . .	41 85	»	343 45	220 09	9 39	1 19	624 97
	Schellebelle . . . . .	5 40	»	123 40	23 30	» 20	» 23	152 53
	Capelle . . . . .	67 20	»	312 45	270 21	2 85	1 86	634 60
	Londerzeel . . . . .	49 40	»	401 45	57 27	» 50	» 93	599 55
	Malderen . . . . .	35 40	»	344 »	103 45	14 66	1 26	498 77
	Buggenhout . . . . .	148 20	»	588 20	647 10	12 03	1 50	1,397 03
	Termonde . . . . .	1,414 35	35 70	4,032 31	7,575 89	172 76	1,693 81	14,924 82
	Zele . . . . .	247 60	»	1,410 29	860 13	60 66	5 99	2,584 67
	Lokeren . . . . .	372 25	122 50	1,738 47	2,182 92	64 41	13 09	4,491 64
	Audeghem . . . . .	32 20	»	143 50	242 37	»	1 67	419 74
	Gyseghem . . . . .	4 20	»	120 45	8 42	» 40	1 44	134 91
	Alost . . . . .	1,287 80	352 05	7,282 51	4,054 75	135 67	165 95	13,278 73
	Denderleeuw . . . . .	46 20	»	192 80	218 71	9 97	» 40	468 08
	Ninove . . . . .	399 60	10 80	2,052 67	1,139 04	31 46	14 55	3,648 12
	Santbergen . . . . .	20 80	»	123 85	35 30	1 82	» 46	152 23
	Ideghem . . . . .	29 80	»	136 80	56 78	4 36	» 37	228 11
	Schendelbeke . . . . .	7 20	»	27 50	19 »	»	» 54	54 24
	Grammont . . . . .	1,082 85	227 65	5,705 89	1,251 24	166 72	13 50	8,447 85
	Aeren . . . . .	43 »	»	211 10	117 18	11 92	» 30	383 50
	Lessines . . . . .	611 15	25 40	3,066 55	1,714 17	110 27	10 61	5,538 15
	Papignies . . . . .	9 20	»	59 30	109 62	2 25	» 91	181 28
	Rebaix . . . . .	43 60	»	79 »	280 54	18 40	» 31	421 85
	Wichelen . . . . .	4 20	»	119 20	7 85	»	» 45	131 70
	Wetteren . . . . .	285 60	»	1,481 77	1,035 20	55 42	13 11	2,871 10
	Melle . . . . .	54 20	»	571 90	100 84	12 93	» 50	740 37
	reporter . . . . .	6,466 25	774 10	31,095 96	22,919 21	903 08	1,947 82	64,106 43

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.					TOTAL.	
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem <sup>t</sup> .	Provision.		Engins extraordina- res et frais imprévus.
OUEST. (Suite.)	Report . . . . .	6,466 25	774 10	31,095 96	22,919 21	903 08	1,947 52	64,106 42
	Gand (Station) . . . . .	6,455 10	791 11	30,226 75	21,081 10	1,638 32	3,843 74	66,039 32
	— (Entrepôt) . . . . .	36 80	»	17 65	99 07	13 69	» 75	188 16
	Londelghem . . . . .	71 »	»	208 40	361 71	2 65	3 27	647 03
	Hansbeke . . . . .	37 80	»	149 90	142 50	1 38	»	331 58
	Aeltre . . . . .	243 40	»	876 95	921 50	27 13	3 06	2,072 04
	Bloemendael . . . . .	108 60	»	451 30	579 26	» 25	1 91	1,141 35
	Oostcamp . . . . .	» 20	»	5 15	» 10	»	»	5 45
	Bruges (Station) . . . . .	689 70	521 93	6,117 55	1,609 77	130 32	63 39	9,132 66
	— (Bassin) . . . . .	290 »	»	16 80	135 48	9 19	» 38	451 85
	Jabbeke . . . . .	11 20	»	50 65	» 85	»	» 45	72 15
	Plasschendael . . . . .	64 »	»	167 65	37 80	» 25	1 03	270 73
	Ostende . . . . .	2,106 50	210 05	7,919 35	4,887 71	905 25	566 25	16,595 11
	La Pinte . . . . .	8 20	»	34 65	16 66	» 50	»	60 01
	Nazareth . . . . .	» 80	»	42 05	4 20	»	1 47	48 52
	Deynze . . . . .	202 40	» 75	1,357 61	817 47	20 78	1 61	2,400 62
	Mucielen . . . . .	»	»	3 40	»	»	»	3 40
	Olsène . . . . .	14 »	»	68 50	58 19	»	» 15	140 84
	Waereghem . . . . .	203 80	»	958 70	769 10	56 75	3 51	1,991 86
	Haerlebeke . . . . .	142 40	»	457 20	613 46	39 34	2 95	1,255 35
	Courtrai . . . . .	2,319 80	33 80	5,970 71	9,191 98	331 48	448 19	18,295 96
	Mousseron . . . . .	668 10	» 25	2,321 85	1,565 13	532 36	278 63	5,366 32
	Néchin . . . . .	67 80	»	281 25	458 34	17 10	1 21	805 70
	Templeuve . . . . .	69 80	»	139 70	29 08	1 61	» 38	240 57
	Tournai . . . . .	2,938 65	105 28	6,968 19	7,300 56	332 33	104 23	17,749 24
	Havannes . . . . .	1 30	»	12 95	6 68	»	» 04	20 97
	Bary-Haulde . . . . .	86 89	»	95 15	295 71	5 11	2 91	485 68
	Leuze . . . . .	513 05	»	4,281 84	3,113 22	63 50	99 42	8,071 03
	Péruwelz . . . . .	17 20	»	174 »	»	3 50	» 20	194 90
	Ligne . . . . .	30 30	»	284 75	146 92	3 19	1 96	467 12
	Ath . . . . .	430 30	282 81	2,954 22	1,568 90	322 44	7 56	5,566 73
	Naffes . . . . .	173 10	»	642 70	944 72	99 09	26 04	1,876 65
Châtres-Attres . . . . .	146 20	»	400 50	128 58	13 88	» 60	689 82	
Brugelotte . . . . .	66 20	»	639 37	551 89	8 89	2 09	1,268 44	
Lens . . . . .	62 60	»	455 09	194 27	5 39	1 86	719 21	
	TOTALS . . . . .	24,743 85	2,720 08	105,837 44	80,554 12	5,480 15	9,417 15	228,752 79

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.
EST.	Boortmeetsbeck . . . . .	36 20	»	56 05	93 40	2 »	» 83	188 46
	Hoecht . . . . .	120 60	»	401 15	85 98	8 09	» 05	615 87
	Wespelaer . . . . .	» 40	»	133 75	» 25	»	1 98	136 38
	Louvain (Station) . . . . .	2,645 80	169 87	10,553 89	9,642 12	780 59	172 66	24,264 93
	— (Bassin) . . . . .	778 50	»	38 20	3,230 40	62 30	6 59	4,115 99
	Vertryck . . . . .	68 60	»	199 33	2 59	34 59	1 36	333 47
	Tirlemont . . . . .	1,336 45	122 05	5,168 46	5,170 60	495 35	679 51	12,993 08
	Jodoigne . . . . .	26 20	»	80 25	»	6 25	» 30	113 »
	Esemael . . . . .	225 60	»	338 54	846 41	40 24	1 26	1,452 05
	Landen . . . . .	407 70	»	1,349 53	1,898 09	102 97	7 10	3,765 41
	Gingelom . . . . .	97 40	»	233 20	682 35	6 52	3 43	1,024 93
	Rosoux . . . . .	98 20	»	143 40	276 49	1 63	1 51	521 23
	Waremmé . . . . .	529 25	»	1,044 70	881 30	54 44	50 08	2,565 77
	Fexhe . . . . .	158 20	»	248 29	150 76	3 87	» 59	561 71
	Ans . . . . .	1,689 80	»	386 30	1,312 07	143 17	14 58	3,545 92
	Haut-Pré . . . . .	1,254 55	»	897 18	270 71	67 08	14 27	2,503 79
	Liège (Station) . . . . .	5,410 70	3,375 53	20,764 60	21,393 11	1,877 08	1,028 25	53,849 27
	— (Meuse) . . . . .	329 40	»	6 40	265 40	50 87	10 57	662 64
	Chenée . . . . .	1,292 40	»	862 89	14,637 40	151 37	126 54	17,070 60
	Chaufontaine . . . . .	116 20	»	397 83	50 82	33 63	1 95	510 43
	Trooz-Aval . . . . .	66 80	»	173 90	99 29	2 83	1 38	344 20
	Nessonvaux . . . . .	53 40	»	403 49	177 41	6 03	6 28	652 61
	Pepinster . . . . .	31 10	»	492 15	313 44	72 83	14 49	1,210 01
	Ensival . . . . .	105 30	»	839 90	108 80	17 02	21 89	1,092 91
	Verviers . . . . .	2,603 27	244 50	10,327 22	5,131 72	651 20	724 17	19,682 08
	Dolhain . . . . .	391 30	»	756 13	281 04	16 43	29 89	1,474 79
	Herbesthal . . . . .	559 60	»	459 46	623 78	47 42	15 35	1,705 61
	Hasselt . . . . .	»	»	»	»	»	»	»
	Spa . . . . .	»	»	»	»	»	»	»
		Totaux . . . . .	21,043 92	3,912 55	56,669 21	67,652 82	4,735 80	2,942 86

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.					TOTAL.	
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem <sup>t</sup> .	Provision.		Engins extraordina- res et frais imprévus.
	Bruxelles ( <i>Midi</i> ) . . . . .	7,206 10	1,510 04	24,420 80	18,326 12	2,611 03	202 63	54,277 62
	Forest . . . . .	36 »	»	181 70	151 34	5 »	» 95	374 90
	Ruysbroeck . . . . .	225 20	»	426 39	1,314 49	27 04	1 43	1,994 55
	Loth . . . . .	68 40	»	286 25	235 13	1 03	1 83	592 64
	Hal . . . . .	491 20	»	1,847 10	2,256 28	96 62	4 76	4,728 16
	Lembreeq . . . . .	156 »	»	612 75	1,563 03	17 24	» 05	2,349 97
	Tubise . . . . .	632 05	»	1,867 70	1,053 73	94 »	114 11	4,681 50
	Hennoyères . . . . .	25 40	»	»	2 10	» 74	»	28 24
	Braine-le-Comte . . . . .	704 30	30 55	3,308 06	2,243 38	103 65	28 39	6,418 32
	Écoussines . . . . .	1,493 50	»	743 96	823 41	37 65	5 68	3,017 20
	Manage . . . . .	753 50	»	2,757 31	1,594 60	394 85	43 15	5,543 41
	Bascoup . . . . .	1,054 30	»	33 05	20 17	21 84	1 82	1,131 18
	L'Étoile . . . . .	1,161 50	»	301 66	1,132 62	73 70	3 30	2,672 84
	L'Olive . . . . .	873 80	»	86 45	19 64	41 53	2 00	1,023 48
	Mariemont . . . . .	168 »	1 20	691 85	797 70	12 25	3 53	1,694 55
	La Yverric . . . . .	844 60	»	42 90	148 83	26 31	» 80	1,063 44
	Beaume . . . . .	1,043 30	»	1,115 84	3,623 37	337 45	264 51	6,384 47
	La Croyère . . . . .	288 30	»	50 75	667 34	7 98	1 68	1,016 05
	La Louvière . . . . .	1,810 65	»	1,559 62	2,099 40	117 15	6 79	5,594 21
	La Paix . . . . .	933 90	» 20	1 20	419 61	38 16	» 56	1,413 63
	Bois-du-Luc . . . . .	1,351 50	»	94 40	145 48	68 68	1 10	1,651 16
	Bracquegnies . . . . .	975 90	» 20	204 40	109 26	58 51	3 43	1,351 70
	Havré . . . . .	100 30	»	178 63	216 26	6 04	6 36	507 79
	Obourg . . . . .	126 40	»	158 90	494 59	5 91	» 10	785 90
	Nimy . . . . .	206 80	»	953 60	952 32	99 25	7 48	2,219 45
	Gouy-lez-Piéton . . . . .	64 80	»	211 77	505 47	1 75	1 00	784 85
	Pont-à-Celles . . . . .	58 »	»	184 »	243 75	»	1 44	467 19
	Luttre . . . . .	59 25	»	384 73	214 86	9 34	1 48	669 60
	Gosselies . . . . .	2,309 60	57 75	2,700 83	4,050 33	159 22	30 15	9,307 88
	Roux . . . . .	1,380 10	»	1,000 20	1,701 25	68 08	46 67	4,196 28
	Marchienne . . . . .	3,231 75	»	2,385 85	9,220 05	1,083 71	22 49	15,943 85
	Charletoi . . . . .	3,214 75	14 70	8,126 77	5,518 54	1,715 27	361 52	18,951 55
	Couillet . . . . .	878 55	»	302 60	1,445 28	34 58	5 20	2,686 21
	Châtelineau . . . . .	2,739 60	159 15	3,357 08	2,065 74	197 57	268 07	8,987 21
	Farcinnes . . . . .	874 90	18 »	882 31	628 30	183 16	667 11	2,753 78
	Tamines . . . . .	1,217 60	1 »	536 95	902 93	158 61	281 01	3,078 10
	Aurelais . . . . .	446 50	»	261 25	1,407 79	8 25	3 60	2,127 39
	Moustier . . . . .	253 40	»	422 09	1,124 05	19 75	47 73	1,867 02
	Floresse . . . . .	330 90	»	1,248 80	948 82	27 20	25 24	2,589 96
	Namur (Station) . . . . .	2,528 90	218 25	8,257 13	5,282 52	1,191 79	89 40	17,567 99
	— ( <i>Meuse</i> ) . . . . .	74 »	»	»	244 80	64 21	»	393 01
	Soignies . . . . .	1,328 90	215 75	2,055 98	1,563 82	113 89	3 45	5,281 79
	Jurbise . . . . .	82 75	»	253 65	92 37	9 44	» 76	438 97
	Mons (Station) . . . . .	2,227 »	472 60	12,145 82	5,386 05	1,029 58	53 64	21,314 69
	— ( <i>Dassin</i> ) . . . . .	267 »	»	15 70	17 60	10 21	» 73	311 27
	Jemmapes . . . . .	3,844 05	»	2,105 44	1,424 20	217 66	216 »	7,807 35
	Saint-Ghislain . . . . .	1,585 15	»	2,125 81	4,440 60	143 14	15 50	8,310 26
	Boussu . . . . .	443 90	»	1,355 66	2,897 89	38 16	» 83	4,736 44
	Thulin . . . . .	353 60	»	453 90	1,501 79	23 49	3 37	2,336 15
	Quiévrain . . . . .	685 30	2 25	2,529 32	3,815 44	1,106 65	44 58	8,183 54
	TOTAL . . . . .	53,190 15	2,701 64	91,929 11	97,988 32	11,942 10	2,877 61	263,628 93

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.					TOTAL.	
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem <sup>t</sup> .	Provision.		Engins extraordina- res et frais impréus.
	<b>AU DÉPART.</b>							
LIGNES.	Nord . . . . .	28,827 50	4,669 58	130,261 50	106,534 24	12,670 44	4,376 38	293,339 64
	Ouest . . . . .	24,743 85	2,720 08	105,837 44	80,554 12	5,480 15	9,417 15	228,752 79
	Est . . . . .	21,043 92	3,912 55	56,669 21	67,652 82	4,735 80	2,942 86	156,957 16
	Midi . . . . .	53,190 15	2,704 64	94,029 11	97,983 32	11,942 10	2,877 61	263,628 93
	TOTAUX . . . . .	127,805 42	14,003 85	393,697 25	352,729 50	34,828 49	19,614 »	942,678 52
	<b>A L'ARRIVÉE.</b>							
Services mixtes.	Flandre occidentale . . . . .	»	»	6,857 51	4,682 51	»	»	11,540 02
	Nord-belge . . . . .	»	»	5,375 95	7,708 91	»	52 92	13,137 78
	Est-belge . . . . .	»	»	268 80	275 42	»	»	544 22
	Pepinster à Spa . . . . .	»	»	1,778 95	351 12	»	»	2,130 07
	Lierre à Turnhout . . . . .	»	»	2,550 95	511 40	»	»	3,062 35
	Hainaut et Flandres . . . . .	»	»	1,024 15	352 09	»	»	1,376 24
	Manage à Wavre . . . . .	»	»	606 30	245 04	»	»	851 34
	Rhénan-belge . . . . .	1,390 65	»	1,088 55	8,838 86	»	2,231 01	15,449 07
Services internationaux.	Prussien-belge . . . . .	1,193 40	»	2,248 72	2,191 71	»	2,181 75	7,820 58
	Franco-belge (par Mouscron) . . . . .	»	»	3,031 40	7,121 02	»	»	10,153 32
	Franco-belge (par Quiévrain) . . . . .	»	»	33,195 75	6,327 78	»	»	39,523 33
	Hollando-belge . . . . .	»	»	1,049 25	2,502 07	»	»	3,552 22
	Prusso-néerlande-belge . . . . .	»	»	4,593 55	3,521 91	»	»	8,115 66
	Prusso-belge (petits paquets) . . . . .	»	»	5,586 50	»	»	»	5,586 50
	Anglo-belge (par Ostende) (petits paquets) . . . . .	»	»	878 »	»	»	»	878 »
	Anglo-belge (par Calais) (petits paquets) . . . . .	»	»	71 75	»	»	»	71 75
Transit . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	
	TOTAUX . . . . .	130,394 47	14,003 85	464,803 34	397,361 14	34,828 49	24,079 68	1,065,470 97
	A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbiex.			10,301 05				10,301 05
	TOTAUX . . . . .			1,075,772 02				1,075,772 02

(139)

N° XV.

*Situation, PAR MOIS, du matériel locomotives, pendant l'année 1859.*

ÉPOQUES.	LOCOMOTIVES														TENDERS.		
	DE 450 MILLIMÈTRES.	DE 440 MILLIMÈTRES.	DE 430 MILLIMÈTRES.	DE 420 MILLIMÈTRES.	DE 406 MILLIMÈTRES.	DE 400 MILLIMÈTRES.	DE 393 MILLIMÈTRES.	DE 384 MILLIMÈTRES.	DE 356 MILLIMÈTRES.	DE 348 MILLIMÈTRES.	DE 343 MILLIMÈTRES.	DE 330 MILLIMÈTRES.	DE 318 MILLIMÈTRES.	»		»	TOTAL.
AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1859.	5	8	10	9	50	»	5	81	44	1	7	24	5	»	»	245	250
» FÉVRIER »	5	8	10	9	51	»	5	81	44	1	7	24	5	»	»	244	250
» MARS »	5	8	10	9	51	»	5	81	44	1	7	24	5	»	»	244	250
» AVRIL »	5	8	10	9	55	»	5	81	44	1	7	24	5	»	»	246	250
» MAI »	5	8	10	9	55	»	5	81	45	1	7	21	5	»	»	242	250
» JUIN »	5	8	10	9	54	»	5	81	45	1	7	19	2	»	»	240	250
» JUILLET »	5	8	10	9	53	»	5	81	45	1	7	19	2	»	»	241	251
» AOUT »	5	8	10	9	57	»	5	81	45	1	7	19	2	»	»	243	251
» SEPTEMBRE »	5	8	10	9	58	»	5	82	45	1	7	19	2	»	»	245	250
» OCTOBRE »	5	8	10	9	60	»	5	85	45	1	7	19	2	»	»	248	249
» NOVEMBRE »	5	8	10	9	60	»	5	85	45	1	7	19	2	»	»	248	248
» DÉCEMBRE »	5	8	10	9	60	»	5	85	45	1	7	19	2	»	»	248	248
» JANVIER 1860.	5	8	10	9	61	»	5	85	45	1	7	19	2	»	»	249	244

**Situation du matériel au 1<sup>er</sup> janvier 1859.**

En bon état .....	2	7	7	7	41	»	1	68	58	1	4	17	1	»	»	194	201
En réparation.....	1	1	5	2	9	»	2	15	6	»	5	7	2	»	»	49	49
En construction ou montage	12	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	21	5

**Situation du matériel au 1<sup>er</sup> janvier 1860.**

En bon état .....	2	7	9	8	49	»	2	69	53	1	6	15	1	»	»	204	226
En réparation.....	1	1	1	1	12	»	1	14	8	»	1	4	1	»	»	43	18
En construction ou montage	14	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15	9

**Comparaison de la situation au 1<sup>er</sup> janvier 1859 et au 1<sup>er</sup> janvier 1860.**

(NON COMPRIS LE MATÉRIEL EN CONSTRUCTION).

Au 1 <sup>er</sup> janvier 1859.....	5	8	10	9	50	»	5	81	44	1	7	24	5	»	»	245	250
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1860.....	5	8	10	9	61	»	5	85	45	1	7	19	2	»	»	249	244
Différences au 1 <sup>er</sup> janvier 1860. {	»	»	»	»	11	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	6	»
	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	5	1	»	»	»	6
	»	»	»	»	A	»	»	B	C	»	»	D	E	»	»	»	F

**OBSERVATIONS.**

A)	2 locomotives de 406 millimètres fournies par Cockerill [158-96].
2	— 406 — — Saint-Léonard [124-142].
2	— 406 — — Couillet [117-47].
1	— 406 — — Haine-Saint-Pierre [57].
4	— 406 montées à l'arsenal [23-76-118-146].
<hr/>	
Total ... 11	— 406 en plus.
B) En plus 2	— 381 millimètres montées à l'arsenal [11-119].
C) En plus 1	— 518 millimètres transformée en 386 [26].
En moins 2	— 386 démolies [136-60].
<hr/>	
Reste ... 1	— 386 en moins.
D) En moins 5	— 550 millimètres démolies [1-24-47-96-234].
E) En moins 1	— 518 millimètres transformée en 386 [26].
F) En plus 5 tenders montés à l'arsenal [212-245-246].	
En moins 9	— démolis [62-67-86-124-144-145-184-156-247].
<hr/>	
Reste ... 6	— en moins.

N° XVI. — Situation, PAR MOIS, du matériel

ÉPOQUES.	SERVICE DES VOYAGEURS.							SERVICES DIVERS.								
	DILIGENCES.	CHAIRS-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 PORTE.	VOITURES CHILLOLAIRES.	WAGONS						TOTAL.
										DE SECOURS POUR LES VERRIES.	A PIEDS POUR LES PLANS INCLINÉS.	POUR LE TRAFIC DU COÛR.	Pour l'entretien de la route		POUR LE SERVICE DES ATELIERS.	
										GRANDS.	PETITS.					
AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1859.....	245	255	516	71	22	250	1,157	40	8	29	21	190	58	159	30	515
» FÉVRIER »	248	255	516	71	22	250	1,140	40	8	29	21	189	58	159	50	514
» MARS »	250	257	531	71	35	256	1,178	40	8	29	22	185	57	159	52	512
» AVRIL »	235	237	544	71	54	258	1,197	40	8	29	22	183	57	159	52	512
» MAI »	236	237	550	71	56	251	1,181	40	8	29	22	182	57	159	52	509
» JUIN »	260	257	562	71	58	227	1,195	45	8	29	22	182	54	159	52	509
» JUILLET »	260	257	577	71	40	227	1,212	45	8	29	22	182	54	159	52	509
» AOUT »	260	257	580	71	42	227	1,217	45	8	29	22	182	54	159	52	509
» SEPTEMBRE »	260	256	579	71	42	227	1,215	45	8	29	22	182	54	161	52	511
» OCTOBRE »	260	254	579	71	42	227	1,215	45	8	29	22	182	54	161	52	511
» NOVEMBRE »	260	254	579	71	42	227	1,215	45	8	29	22	182	54	165	52	515
» DÉCEMBRE »	260	255	579	71	42	227	1,212	45	8	29	22	180	54	165	52	511
» JANVIER 1860.....	260	252	585	71	42	227	1,215	45	8	29	22	180	54	165	52	511

Situation du matériel

En bon état.....	185	205	250	71	19	254	990	57	8	29	21	187	56	151	50	499
En réparation.....	62	50	56	»	5	16	147	5	»	»	»	5	2	8	»	16
En construction.....	15	»	67	»	18	»	98	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Situation du matériel

En bon état.....	220	186	554	71	39	200	1,050	58	5	29	21	178	54	165	50	498
En réparation.....	40	46	40	»	5	27	165	5	5	»	1	2	»	»	2	15
En construction.....	1	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Comparaison de la situation au 1<sup>er</sup> janvier 1859 et au

Au 1 <sup>er</sup> janvier 1859.....	245	255	516	71	22	250	1,157	40	8	29	21	190	58	159	50	515
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1860.....	260	252	585	71	42	227	1,215	45	8	29	22	180	54	165	52	511
Différences au 1 <sup>er</sup> janv. 1860.	15	»	67	»	20	»	78	5	»	»	1	»	»	4	2	»
	»	1	»	»	»	25	»	»	»	»	»	10	4	»	»	4
	A	B	C		D	E		F			G	H	I	J	K	

voitures, pendant l'année 1859.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.														TOTAUX.	Observations.
WAGONS															
POUR ÉQUIPAGES.	POUR CHEVAUX. (BOVES.)	POUR CHEVAUX ET BÉTAIL.	POUR LE DÉTAIL.	FERMÉS				PLATS				COUVERTS POUR LA CHAUX.	A HAUSSES FIXES pour le CHARBON, DE 5 A 7,000 KIL.		
52	44	500	246	1,053	200	11	822	502	46	»	55	1,803	837	5,751	<p><b>SERVICE DES VOYAGEURS.</b></p> <p>A) 15 diligences mises en service, neuves. 3 — provenant de la ligne de Mons à Manège. Total .... 18 — Mais ..... 2* — en moins. Reste .... 15 — a été démolie en plus.</p> <p>B) 1 Char-à-bones mis en service, provenant de Mons à Manège. 3* — en plus. Total ..... 5 — Mais ..... 6 — ont été démolis. Reste .... 1 — en moins.</p> <p>C) 70 wagons à voyageurs mis en service, neuvs. Mais ..... 3 — ont été démolis. Reste ..... 67 — en plus.</p> <p>D) 20 voitures mixtes mises en service, neuves. E) 2 wagons à bagages provenant de Mons à Manège. 6* — en plus. Total ..... 8 — Mais ..... 31 — transformés en wagons fermés. Reste ..... 23 — en moins.</p> <p><b>SERVICES DIVERS.</b></p> <p>F) 3 bureaux ambulants pour la poste mis en service, neuvs. G) 1* wagon à frein pour les plans inclinés en plus. H) 4* wagons en moins. 5 — transformés en wagons plats. 1 — démolie. Total ..... 10 — en moins.</p> <p>I) 4 wagons pour entretien de la route (grands) démolis. J) 4 wagons pour entretien de la route (petits) mis en service, en plus. K) 2* wagons pour le service des ateliers.</p> <p><b>TRANSPORT DES MARCHANDISES.</b></p> <p>L) 1* wagon pour équipages en moins. M) 9 — chevaux et bétail mis en service, neuvs. 2 — — — en plus Total .... 11 — — — Mais ..... 1 — — — a été démolie. Différence 10 — — — en plus.</p> <p>N) 5* wagons à bétail en plus. Mais ..... 6 — — ont été démolis. 2 — — transformés en wagons plats. Total ..... 3 — — Différence 3 — — en moins.</p> <p>O) 4 wagons fermés provenant de Mons à Manège — de wagons à bagages transformés. Total ..... 31 — — Mais ..... 1 — — a été démolie. 12* — — en moins Total ..... 13 — — Différence 22 — — en plus.</p> <p>P) 4* en plus. 5 provenant de wagons à coke transformés. 2 — — 5 bétail — Total ..... 11 — — Mais ..... 13 — — ont été démolis. Différence 2 — — en moins</p> <p>Q) 1 wagon plat de 10 tonnes construits à l'arsenal. R) 1 — — 6 à 8 roues démolie S) 373 wagons pour le charbon provenant de Mons à Manège. 1* — — — en plus. Total ..... 374 — — Mais ..... 27 — — ont été démolis. Différence 347 — — en plus.</p> <p>T) 12 wagons à charbon mis en service, en plus. 1* — — — en plus. Total ..... 13 — — de 10 tonnes, en plus.</p>
52	44	500	246	1,053	200	11	817	505	46	»	55	1,842	869	5,798	
51	44	502	251	1,023	200	11	821	505	46	»	55	1,886	870	5,841	
51	44	502	251	1,023	200	11	821	505	46	»	55	1,953	870	5,890	
51	44	502	280	1,031	200	11	824	505	46	»	55	1,959	870	5,924	
51	44	502	247	1,036	200	11	825	505	43	»	55	1,947	870	5,932	
51	44	502	247	1,037	200	11	825	505	43	»	55	1,972	870	5,958	
51	44	502	247	1,037	200	11	825	505	43	»	55	1,984	870	5,970	
51	44	502	246	1,037	200	11	819	505	43	»	55	2,015	870	5,994	
51	44	502	246	1,036	200	11	819	505	43	»	55	2,042	870	6,022	
51	44	502	246	1,036	200	11	819	505	43	»	55	2,086	870	6,066	
51	44	504	246	1,037	200	11	819	505	43	»	55	2,098	870	6,081	
51	44	510	245	1,087	200	11	820	505	43	»	55	2,130	870	6,137	
<b>au 1<sup>er</sup> janvier 1859.</b>															
29	42	291	225	966	199	10	765	297	42	»	55	1,772	851	5,542	
3	2	9	21	69	1	1	57	5	4	»	»	51	6	209	
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	12	15	
<b>au 1<sup>er</sup> janvier 1860.</b>															
51	41	298	235	1,046	200	7	810	504	43	»	55	2,131	865	6,039	
»	5	12	10	11	»	4	10	2	»	»	»	19	7	78	
5	»	31	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	57	
<b>1<sup>er</sup> janvier 1860 (NON COMPRIS LE MATÉRIEL EN CONSTRUCTION).</b>															
52	44	500	246	1,053	200	11	822	502	46	»	55	1,803	837	5,751	
51	44	510	245	1,087	200	11	820	505	43	»	55	2,130	870	6,137	
»	»	10	»	22	»	»	»	1	»	»	»	547	15	586	
1	»	»	5	»	»	»	2	»	1	»	»	»	»	»	
L	M	N	O			P	Q	R		S	T				

## N° XVII. — Tableau du parcours kilométrique des convois et

DÉSIGNATION DES VOITURES.		CONVOIS DE VOYAGEURS												
		EXPRESS.					ORDINAIRES.					SPECIAUX.		
		NORD	EST	OUEST	MIDI.	Ensemble	NORD.	EST	OUEST	MIDI	Ensemble	NORD	EST.	OUEST.
Matériel à voyageurs.	Diligences et voitures mixtes	311,538	554,074	240,321	1,940	1,116,871	331,460	593,337	1,149,126	736,250	2,832,174	5,012	7,512	11,679
	Chars-à-lanes	15,252	89,473	"	158,472	263,177	404,612	375,637	1,040,174	727,657	2,808,100	5,216	5,039	15,627
	Wagons	396	325	"	397	1,318	778,864	1,029,314	2,464,322	2,235,826	6,308,326	29,576	57,678	82,698
	Voitures bureaux de poste	41,800	173,740	89,700	86,533	393,863	79,320	86,870	222,842	228,855	617,887	"	"	"
	Id cellulaires	"	"	"	3,749	3,739	16,444	21,630	38,901	27,053	106,250	"	"	"
	Id étrangères	1,044	235,508	123	354,684	621,333	489	251,366	102,061	158,146	615,062	3,836	2,518	6,326
TOTALS		372,028	1,053,120	339,334	637,923	2,400,307	1,671,189	2,565,394	5,017,428	4,133,789	13,387,708	13,700	72,977	116,310
Matériel à marchandises	Wagons fermés, à bagages et à marchandises	188,812	587,194	192,618	142,378	1,111,202	470,772	671,824	2,015,610	1,364,394	4,522,600	4,428	10,066	16,149
	Wagons à charbons, à équipages, etc chargés de diverses marchandises	20	308	"	37	350	1,160	3,439	15,537	106,270	126,412	40	408	1,078
	Wagons chargés de charbon	"	"	"	"	"	"	"	3,891	4,767	7,548	"	"	"
	Id id d'équipages	60	573	123	633	1,369	3,306	9,354	6,202	2,324	21,236	20	109	"
	Id id de bestiaux	"	"	"	"	"	11,628	7,189	67,783	8,693	95,295	"	"	336
	Id id de chevaux	"	40	"	1,022	1,062	6,460	19,924	15,117	9,579	51,080	1,188	6,763	13,584
	Id id de coke pour service	"	"	"	"	"	21	"	187	1,215	1,426	"	"	"
	Id id pour service	"	6	"	"	6	20	134	1,680	208	2,051	140	"	312
Id étrangers	720	121,163	615	138,170	260,658	3,788	173,078	39,700	211,906	468,540	240	817	583	
TOTALS		189,612	709,264	193,326	282,440	1,374,602	497,208	844,934	2,164,991	1,749,364	5,266,497	6,036	18,213	32,042
Matériel vide.	Voitures de l'Etat	"	269	"	790	1,059	51,204	17,256	38,482	3,943	110,835	14,216	34,021	27,509
	Id étrangers	"	"	"	"	"	132	444	1,251	8,029	9,816	3,896	600	3,433
	Wagons de l'Etat	"	65	"	8	103	4,680	2,273	14,474	36,029	57,406	1,144	7,351	6,266
	Id étrangers	"	"	"	79	79	"	609	3,399	16,964	20,972	80	718	"
	Freins-trainaux	"	26,700	"	"	26,700	"	40,668	"	"	40,668	"	594	"
TOTALS		"	27,064	"	877	27,911	56,016	64,240	57,606	64,965	239,827	19,336	43,284	37,208
TOTALS GÉNÉRAUX		561,640	1,780,488	532,300	919,242	3,802,940	2,224,413	3,511,568	7,240,023	5,948,118	18,921,122	69,092	134,474	185,590
Parcours des convois.		108,040	195,640	89,790	143,810	537,280	207,660	351,490	862,799	691,675	2,109,629	4,572	8,273	10,722
Id. des locomotives		108,040	186,910	89,790	143,960	528,709	204,572	340,026	870,815	692,526	2,106,939	4,502	8,075	10,600

du matériel des transports, pendant l'année 1859.

		CONVOIS DE VOYAGEURS ORDINAIRE, EXPRESS, ORDINAIRE ET SPÉCIAUX.	CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES													CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES, ORDINAIRE ET SPÉCIAUX.	TOTAUX PAR CATÉGORIE.
			ORDINAIRE.						SPÉCIAUX.								
MIDI.	Ensemble.		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Embranchement des boulevards.	Ensemble.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Embranchement des boulevards.	Ensemble.			
6,825	31,118	3,980,162	32,055	12,423	298,103	35,508	"	368,089	57	"	99	22	"	178	368,267	4,348,429	
9,590	35,472	3,106,749	29,550	33,074	209,803	39,747	"	311,183	323	336	854	104	"	1,627	312,810	3,419,559	
31,140	201,292	6,710,936	119,343	102,021	557,194	115,845	9,469	993,872	1,945	5,267	35,888	3,801	"	46,904	1,040,776	7,751,712	
79	79	1,011,829	"	"	20,440	"	"	20,440	"	"	"	"	"	"	20,440	1,032,269	
74	74	110,063	1,383	540	152	"	"	2,045	"	"	"	"	"	"	2,045	112,108	
3,679	16,359	1,152,760	16,914	10,804	217	"	"	29,735	"	170	55	"	"	226	29,961	1,182,721	
51,387	284,394	16,072,439	201,224	218,692	1,105,909	190,100	9,469	1,725,364	2,328	5,773	39,907	3,927	"	48,035	1,774,299	17,846,798	
6,623	37,466	5,671,268	1,348,206	3,064,635	3,891,086	3,349,234	49,076	12,600,437	2,286	8,263	17,988	51,146	98,810	178,501	12,778,038	18,449,906	
"	1,526	128,303	1,774,244	4,283,929	3,494,575	5,652,903	131,573	15,337,444	5,468	11,155	33,749	81,256	104,535	236,163	15,573,607	15,701,010	
"	"	7,818	164,233	1,473,177	1,245,821	3,156,351	70,653	6,100,365	24	3,722	72,431	114,173	703	101,032	6,291,657	6,299,505	
"	179	22,804	2,397	2,207	11,726	3,197	40	19,507	100	305	"	6	"	411	19,978	42,782	
"	339	95,031	36,712	103,625	185,933	90,587	358	426,505	2,092	099	21,650	18	"	24,959	451,464	547,093	
1,429	22,964	75,106	14,471	15,641	31,338	18,933	39	80,472	3,004	3,167	2,717	4,572	12	13,472	93,944	169,050	
"	"	1,426	18,257	34,896	42,397	205,033	9,492	310,065	"	250	994	3,503	232	4,979	316,044	316,470	
"	452	2,509	91,766	168,206	249,027	292,178	3,585	804,772	10,436	39,894	132,884	44,330	280	237,824	1,032,596	1,035,105	
3,142	4,782	733,995	616,210	2,230,301	681,869	2,120,757	20,677	5,069,874	5,760	5,798	10,139	121,006	47,892	190,595	5,830,469	6,594,468	
11,394	67,705	6,739,894	4,066,556	12,277,167	9,834,722	14,888,223	282,763	41,349,431	29,170	73,553	292,755	420,009	252,479	1,067,066	42,417,397	49,156,291	
4,201	79,947	191,891	19,058	98,942	256,145	100,786	1,016	475,947	2,308	510	542	540	216	4,116	489,063	671,954	
18	7,947	17,753	234	604	2,569	11,340	"	14,747	216	"	"	5	"	221	14,968	32,761	
456	15,217	72,776	522,386	2,019,084	2,090,977	4,717,854	84,049	9,434,350	7,363	45,424	124,823	235,176	66,587	469,378	9,903,728	9,976,504	
"	798	21,849	373,557	1,359,677	483,810	1,868,421	24,172	4,109,637	1,320	3,073	3,474	105,870	10,016	133,653	4,243,280	4,265,139	
"	594	67,952	"	123,204	"	"	"	123,205	"	792	"	"	"	792	123,996	191,958	
4,675	104,593	372,271	915,235	3,601,511	2,833,501	6,698,401	109,237	14,157,885	11,207	50,669	123,844	331,591	85,819	608,160	14,766,045	15,138,316	
67,456	456,502	23,183,664	5,183,015	16,097,340	13,774,132	21,776,724	401,469	57,232,680	42,705	130,025	458,596	755,527	338,298	1,725,061	58,057,741	82,141,465	
5,454	29,921	2,675,930	214,347	599,871	809,601	891,683	18,920	2,534,222	2,528	10,922	32,393	45,632	19,857	111,362	2,815,584	5,321,514	
5,454	23,921	2,664,599	227,109	546,767	851,775	901,232	18,999	2,545,882	2,528	10,648	32,817	45,844	19,857	111,694	2,857,570	5,322,145	

## N° XVIII. — Relevé des transports effectués en

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
1		Ans à Louvain . . . . .	65	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre.
		Id. Anvers. . . . .	110	
		Id. Bruxelles (Allée-Verte). . . . .	100	
		Id. Cappelle-au-Bois . . . . .	95	
		Id. Deynze. . . . .	160	
		Id. Gand. . . . .	145	
		Id. Haecht. . . . .	75	
		Id. Lierre . . . . .	105	
		Id. Lokeren . . . . .	130	
		Id. Malines. . . . .	90	
		Id. Melle. . . . .	135	
		Id. Mouscron. . . . .	200	
		Id. Zele . . . . .	125	
		Haut-Pré à Louvain. . . . .	70	
2		Id. Anvers . . . . .	115	Id. id. id.
		Id. Bruxelles (Allée-Verte) . . . . .	100	
		Id. Buggenhout . . . . .	110	
		Id. Gand. . . . .	145	
		Id. Haecht . . . . .	80	
		Id. Lokeren. . . . .	135	
		Id. Londerzeel. . . . .	105	
		Id. Malines . . . . .	90	
3		Id. Termonde . . . . .	120	Id. id. id.
		Liège à Louvain. . . . .	70	
		Id. Malines. . . . .	95	
		Id. Lokeren . . . . .	135	
		Id. Haecht . . . . .	85	
4		Id. Bruxelles (Allée-Verte). . . . .	105	Du 1 <sup>er</sup> février id.
		Id. id. (Midi). . . . .	110	
		Ans à Louvain . . . . .	65	
		Id. Anvers. . . . .	110	
		Id. Buggenhout. . . . .	105	
		Id. Duffel . . . . .	95	
		Id. Haecht. . . . .	75	
		Id. Lokeren . . . . .	130	
		Id. Malines. . . . .	90	
		Id. Vilvorde . . . . .	100	
5		Sclessin à Louvain. . . . .	70	Du 1 <sup>er</sup> octobre id.

Charbons pour Louvain et localités au delà.

vertu de traités spéciaux, pendant l'année 1859.

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIN RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÉT.	PRIN DU TARIF normal, PAR TONNE-KILOMÉT.	RECETTE D'APRÈS LE TARIF.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
368	8,000 tonnes. . . . .	4,867	316,335	18,931 30	0.060	0.075	23,848 30	65
		799	87,890	5,273 40	0.060	0.069	6,072 40	110
		975	97,500	5,850 "	0.060	0.070	6,823 "	100
		23	23,750	142 50	0.060	0.070	167 50	95
		360	37,600	3,436 "	0.060	0.066	3,816 "	160
		5	725	43 50	0.060	0.067	48 50	145
		275	20,625	4,237 50	0.060	0.073	4,512 50	75
		550	57,750	3,465 "	0.060	0.070	4,015 "	105
		1,064	138,320	8,299 20	0.060	0.068	9,363 20	130
		600	54,000	3,240 "	0.060	0.070	3,840 "	90
		5	675	40 50	0.060	0.067	45 50	135
		15	3,000	180 "	0.060	0.065	195 "	200
		145	18,125	1,087 50	0.060	0.068	1,232 50	125
		7,616	533,120	31,376 70	0.059	0.074	39,603 20	70
		470	54,050	3,205 40	0.059	0.069	3,713 "	115
1,025	102,500	6,068 "	0.059	0.070	7,175 "	100		
368	4,000 id. . . . .	815	89,650	5,313 80	0.059	0.069	6,494 "	110
		45	2,175	129 30	0.059	0.067	145 50	145
		680	54,460	3,209 60	0.059	0.072	3,944 "	80
		45	6,075	360 90	0.059	0.067	409 50	135
		840	88,200	5,224 80	0.059	0.069	6,132 "	105
		1,640	147,600	8,724 80	0.059	0.071	10,496 "	90
		5	600	35 60	0.059	0.068	41 "	120
		5,325	372,750	21,939 42	0.059	0.074	27,700 "	70
		50	4,750	281 "	0.059	0.070	335 "	95
		5	675	40 10	0.059	0.067	45 50	135
368	2,000 id. . . . .	35	2,975	175 70	0.059	0.070	213 50	85
		6	630	37 32	0.059	0.070	43 80	105
		10	1,100	65 20	0.059	0.069	76 "	110
		1,085	70,525	4,231 50	0.060	0.075	5,316 50	65
		10	1,100	66 "	0.060	0.069	76 "	110
		105	11,025	661 50	0.060	0.070	766 50	105
		220	20,900	1,254 "	0.060	0.070	1,474 "	95
334	750 id. . . . .	90	6,750	405 "	0.060	0.073	495 "	75
		10	1,300	78 "	0.060	0.068	88 "	130
		505	45,450	2,727 "	0.060	0.070	3,232 "	90
		40	4,000	240 "	0.060	0.070	280 "	100
		360	25,200	1,303 20	0.052	0.067	1,692 "	70
92	Totalité des expéditions (pour continuer en 1860).	30,692	2,523,815	148,450 24	"	"	180,668 40	"
	A reporter . . .	30,692	2,523,815	148,450 24	"	"	180,668 40	"

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
6	Charbons pour Louvain et localités au delà (suite).	Tilleur à Louvain . . . . .	70	Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre.
		Id. Haccht. . . . .	85	
		Id. Lokeren . . . . .	435	
		Id. Vieux-Dieu. . . . .	440	
		Id. Ternath . . . . .	425	
		Id. Duffel . . . . .	400	
		Id. Vilvorde. . . . .	405	
		Id. Alost . . . . .	430	
		Id. Anvers. . . . .	443	
		Id. Termonde . . . . .	420	
7		Liège (Longdoz) à Louvain . . . . .	70	Id. avril id.
		Id. Malines . . . . .	95	
		Id. Bruxelles (Allée-Verte) . . . . .	405	
8	Charbons. . . . .	Tamines à Ougrée. . . . .	20	Id. janvier id.
9	Id. . . . .	Châtelineau à Floreffe . . . . .	20	Id. février id.
40	Id. . . . .	Jemmapes à Bruxelles (Allée-Verte). . . . .	70	Id. janvier id.
44	Id. (pour la Hollande).	Châtelineau à Anvers . . . . .	425	Id. id. id.
		Gosselies id. . . . .	440	
		Liège id. . . . .	445	
		L'Étoile id. . . . .	405	
12	Charbons. . . . .	Courcelles (Nord) à Mons (Bassin) . . . . .	50	Id. février au 30 avril . . . .
43	Id. . . . .	La Louvière à Châtelineau . . . . .	40	Id. avril au 31 décembre.
14	Id. . . . .	Gosselies à Hal. . . . .	50	Id. janvier id.
		Jemmapes id. . . . .	50	
		Roux id. . . . .	50	
		Marchienne id. . . . .	55	
15	Id. (pour la France).	Couillet par Quiévrain . . . . .	80	Id. mars id.
		Châtelineau id. . . . .	80	
		Farciennes id. . . . .	80	
		Tamines id. . . . .	85	
		Auvelais id. . . . .	90	
46	Briquettes de charbon. . . . .	Gosselies à Namur. . . . .	45	Id. août id.
47	Id. . . . .	Id. id. . . . .	45	Id. décembre id.
48	Pierres bouchardées. . . . .	Soignies à Anvers. . . . .	85	Id. avril id.
49	Id. de taille. . . . .	Id. Rotterdam. . . . .	83	Id. juin id.
20	Id. calcaires . . . . .	Écaussinnes à La Louvière. . . . .	45	Id. janvier id.
24	Sel marin. . . . .	Ostende vers la frontière Prussienne. . . . .	255	Id. mars au 30 novembre.

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de 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. . . . .	30,692	2,523,815	148,450 24	"	"	180,668 40	"
		7,935	555,450	28,725 44	0.052	0.067	37,294 50	70
		95	8,075	476 90	0.059	0.072	579 50	85
		160	21,600	4,283 20	0.060	0.067	4,456 "	135
		40	4,400	260 80	0.059	0.069	304 "	140
365	4,000 tonnes. . . . .	5	625	37 40	0.050	0.068	42 50	125
		25	2,500	148 "	0.059	0.070	175 "	100
		110	41,550	684 20	0.059	0.070	803 "	105
		20	2,600	154 40	0.059	0.068	476 "	130
		170	19,550	1,074 40	0.055	0.064	1,258 "	145
		20	2,400	132 40	0.055	0.064	154 "	120
		155	31,850	1,647 10	0.062	0.067	2,138 50	70
275	500 id. . . . .	5	475	25 60	0.051	0.065	31 "	95
		45	4,725	257 40	0.054	0.065	306 "	105
365	4 wagon par jour. . .	1,329	26,580	4,860 60	0.070	0.085	2,259 30	20
334	6,600 tonnes. . . . .	8,620	132,400	42,930 "	0.098	0.110	48,964 "	20
365	3 wagons par jour, en livrer 1 wagon id. en été.	2,200	154,000	10,310 "	0.067	0.074	11,440 "	70
		1,040	130,000	5,200 "	0.040	0.068	8,840 "	125
365	3,000 tonnes. . . . .	1,560	171,600	6,864 "	0.040	0.069	11,820 "	110
		804	92,460	3,698 40	0.040	0.069	6,351 60	115
		9,160	961,800	38,472 "	0.040	0.070	66,868 "	105
120	1,544 id. . . . .	1,658	82,900	5,637 20	0.068	0.080	6,632 "	50
275	2,000 id. . . . .	1,618	184,720	12,006 80	0.065	0.085	15,701 20	40
		2,588	129,400	8,281 60	0.064	0.080	10,352 "	50
365	1,000 id. . . . .	155	7,750	406 "	0.064	0.080	620 "	50
		50	2,500	160 "	0.064	0.080	200 "	50
		10	550	35 "	0.064	0.078	43 "	55
		140	11,200	560 "	0.050	0.072	812 "	80
		210	16,800	840 "	0.050	0.072	1,218 "	80
306	1,000 id. . . . .	1,850	148,000	7,862 50	0.053	0.072	10,730 "	80
		1,760	149,600	7,920 "	0.053	0.072	10,736 "	85
		60	5,400	270 "	0.050	0.071	384 "	90
153	1,200 id. . . . .	2,683	120,735	8,585 60	0.071	0.082	9,927 10	45
31	50 wagons en tout. . .	315	11,175	582 75	0.051	0.082	1,165 50	45
275	2,500 tonnes. . . . .	3,250	276,250	19,827 44	0.071	0.092	25,350 "	85
214	500 id. . . . .	511	43,435	2,608 44	0.060	0.072	3,417 40	85
365	4,000 id. . . . .	4,160	62,400	7,072 "	0.110	0.130	7,904 "	15
275	1,600 id. . . . .	1,698	132,990	19,019 84	0.054	0.064	27,677 74	235
	A reporter. . .	90,206	6,517,260	361,487 05	"	"	484,534 94	"

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
22	Minerais de zinc et de plomb.	Anvers à Liège . . . . .	145	Du 4 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre .
		Id. Chênée . . . . .	120	
		Id. Ampsin . . . . .	115	
		Id. Hermalte . . . . .	145	
		Id. Engis . . . . .	145	
		Id. Jemeppe . . . . .	145	
		Id. Stolberg . . . . .	155	
23		Id. Corphalie . . . . .	145	Id. id. id.
24		Cologne id. . . . .	40	Id. id. id.
25	Plomb et zinc. . . . .	Stolberg à Anvers. . . . .	155	Id. id. id.
		Bassin de Liège id. . . . .	115	
		Trooz Aval id. . . . .	130	
		Verviers id. . . . .	140	
		Liège id. . . . .	145	
		Theux id. . . . .	135	
		Id. Gand . . . . .	170	
		Id. Ostende . . . . .	235	
		Id. Anvers . . . . .	135	
		Id. Chauny . . . . .	55	
26	Pyrites de fer pour l'exportation.	Engis à Anvers . . . . .	145	Id. id. id.
		Trooz Aval id. . . . .	130	
		Verviers id. . . . .	140	
27		Bassin de Liège id. . . . .	115	Du 1 <sup>er</sup> mars au 30 septembre.
		Marche-lez-Dames à Couillet . . . . .	35	
28		Id. Châtelineau . . . . .	30	Id. id. id.
29		Id. Braquegnies . . . . .	75	Id. id. au 30 septembre.
30		Sclaigneaux à Hautmont . . . . .	35	Id. janvier au 31 décembre .
31		Andenne et Huy à Vitry (France) . . . . .	110	Id. juillet id.
32		Sclaigneaux à Eschweiler . . . . .	40	Du 40 mars au 40 août . . .
33		Namur à Marchienne . . . . .	40	Du 4 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre .
34		Id. Hautmont . . . . .	35	Id. id. id.
35		Saint-Denis à Châtelineau . . . . .	30	Id. id. id.
36		Id. Hautmont . . . . .	35	Id. mai au 31 juillet. . .
37		Manage à Blanc-Misseron . . . . .	45	Id. janvier au 31 décembre .
38		Moustier id. . . . .	95	
39		Mons (Bassiu) à La Louvière . . . . .	20	Id. id. id.
40		Id. La Croÿère . . . . .	25	Id. id. au 31 juillet. . .
41		Id. Braquegnies . . . . .	45	Id. mars au 30 novembre.
42				

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF normal, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE D'APRÈS LE TARIF.	PARCOURS MOYENS EN KILOMÈTRES.
	Report. . . . .	90,206	6,547,260	364,487 05	»	»	484,534 94	»
		4,142	476,330	22,985 36	0.048	0.069	32,721 80	415
		8,752	4,050,240	53,822 99	0.051	0.068	71,766 40	420
		559	65,435	2,417 83	0.037	0.064	4,240 60	415
365	Totalité des expéditions.	3,783	435,045	48,046 36	0.044	0.064	27,994 20	415
		5	575	25 50	0.044	0.064	37 »	415
		9,052	4,040,980	50,237 49	0.048	0.064	66,984 80	415
		2,204	341,620	17,037 72	0.050	0.066	22,701 20	455
365	Id. id.	2,532	291,480	40,759 31	0.037	0.064	48,736 80	415
365	Id. id.	4,987	499,480	44,470 40	0.058	0.072	44,462 30	40
365	Id. id.	4,164	645,420	32,484 05	0.050	0.066	42,889 20	455
		4,230	441,450	7,281 60	0.051	0.064	9,102 »	415
		249	32,370	4,752 96	0.054	0.068	2,401 20	430
		535	74,900	4,026 26	0.054	0.067	5,079 »	440
365	3,000 tonnes. . . . .	5	575	31 60	0.055	0.069	32 50	445
		5,321	718,335	36,605 05	0.051	0.064	45,760 60	435
		671	414,070	5,643 36	0.049	0.063	7,179 70	470
		436	402,460	4,454 89	0.043	0.062	6,365 60	235
365	3,000 id. . . . .	7,164	967,140	49,291 07	0.051	0.064	61,610 40	435
		603	33,165	4,892 80	0.057	0.069	2,291 40	55
		4,000	415,000	5,920 »	0.051	0.064	7,400 »	445
244	4,000 id. . . . .	76	9,880	535 94	0.054	0.068	630 80	430
		489	26,460	4,419 23	0.054	0.067	4,682 40	440
245	500 id. . . . .	4,168	434,320	6,913 37	0.051	0.064	8,643 20	445
245	3 wagons par jour.	6,979	244,265	15,004 85	0.061	0.074	18,137 60	35
245	4 id.	8,052	241,560	17,314 80	0.072	0.077	18,519 60	30
453	2 id.	3,074	230,550	12,755 85	0.055	0.067	15,370 »	75
365	3 id.	40,330	361,550	22,209 50	0.062	0.074	26,858 »	35
484	Totalité des expéditions.	56	6,460	319 43	0.052	0.065	397 60	410
453	3,000 tonnes. . . . .	3,170	426,800	7,201 »	0.058	0.072	9,193 »	50
365	5 wagons par jour.	13,032	521,280	31,276 56	0.060	0.085	44,308 80	40
365	6 id.	25,386	888,510	54,579 28	0.061	0.074	66,003 60	35
365	3,000 tonnes. . . . .	3,501	405,030	7,526 72	0.072	0.093	9,802 80	30
92	2 wagons par jour.	650	22,750	4,397 50	0.061	0.074	4,690 »	35
365	2,000 tonnes. . . . .	2,435	96,075	6,725 88	0.070	0.082	7,899 50	45
		209	49,855	4,455 24	0.058	0.070	4,400 30	95
365	45,000 id. . . . .	45,727	314,510	29,880 73	0.095	0.110	34,599 40	20
242	3,500 id. . . . .	4,567	414,475	40,046 52	0.088	0.100	41,417 50	25
275	3,000 id. . . . .	6,040	90,600	9,664 48	0.107	0.126	11,476 »	45
	A reporter. . .	251,954	16,917,350	936,386 03	»	»	4,222,038 44	»

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
43	Rails, boulons et crampons pour l'Espagne.	Sclessin à Anvers . . . . .	445	Du 4 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre .
44		Seraing id. . . . .	415	Id. mars id.
45		Marchienne id. . . . .	415	Id. avril id.
46		Id. id. . . . .	415	Id. mai id.
47		Couillet à Anvers par Charleroi-Louvain.	50	Id. janvier au 30 juin . . .
		Id. id. id.	50	Id. juillet au 31 décembre .
48		Châtelineau id. id.	50	Id. mai id.
49		L'Étoile à Anvers . . . . .	405	Id. avril id.
50		Id. id. . . . .	405	Id. mai id.
51		Rails et accessoires . . . . .	Charleroi à Namur . . . . .	35
52	Billes en chêne.	Id. Pepinster . . . . .	55	Id. id. 31 décembre .
53		Bruxelles (Allée-Verte) à Charleroi . . .	70	Id. mai au 31 juillet . .
		Id. id. Mons . . . . .	65	
54		Bassin d'Ostende à l'ancienne station. . .	5	Du 30 décemb. au 31 décembre .
55		Anvers à Anvers (Bassin) . . . . .	5	Du 4 <sup>er</sup> juillet au 30 novembre.
		Esschen à Bascoup. . . . .	410	Id. janvier au 31 décembre .
		Id. Braquegnies. . . . .	105	
		Id. Châtelineau . . . . .	425	
		Id. Jemmapes. . . . .	445	
		Id. La Paix. . . . .	100	
56	Bois de houillères (sapins) .	Id. Saint-Ghislain. . . . .	420	Id. id. id.
	Liège (Longdoz) à Anvers. . . . .	415		
57	Clous . . . . .	Luttre id. . . . .	405	
		Roux id. . . . .	415	Id. id. au 31 janvier . .
		Brugelette à Hal. . . . .	45	
58	Betteraves . . . . .	Bruxelles (Midi) à Hal . . . . .	45	
		Id. (Allée-Verte) à Hal . . . . .	20	Id. janvier au 31 décembre .
59	Plomb et zinc. . . . .	Corphalie à Anvers. . . . .	145	
		Marchienne-Zône à Liège (Longdoz) . . .	33	
		Id. Chênée. . . . .	40	Id. id. id.
60	Fers en barres . . . . .	Couillet à Liège (Longdoz) . . . . .	35	
		La Louvière id. . . . .	70	
		Châtelineau id. . . . .	30	
64	Fontes brutes. . . . .	Charleroi id. . . . .	35	Id. juillet id.
62	Fers en barres . . . . .	Id. id. . . . .	35	Id. id. id.
	Fontes brutes. . . . .			

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de 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. . . . .	251,954	46,947,390	936,386 03	•	•	1,222,038 44	»
365	Totalité des expéditions.	41,792	4,356,080	69,573 98	0.051	0.089	420,278 40	445
306	Id. id.	4,094	470,840	24,456 96	0.051	0.089	41,758 80	445
275	Id. id.	2,765	347,975	17,285 79	0.054	0.089	28,203 »	445
245	Id. id.	4,196	437,540	7,476 23	0.054	0.089	42,499 20	445
184	Id. id.	4,925	246,230	45,267 81	0.062	0.400	24,625 »	50
184	Id. id.	7,075	353,750	22,440 42	0.062	0.400	35,375 »	50
245	Id. id.	3,424	474,200	40,700 34	0.062	0.400	47,420 »	50
275	Id. id.	239	25,095	4,364 46	0.054	0.090	2,246 60	405
245	Id. id.	58	6,090	330 60	0.054	0.090	545 20	405
59	500 tonnes . . . . .	525	48,375	4,469 44	0.080	0.408	4,995 »	35
365	Totalité des expéditions.	454	83,050	648 44	0.078	0.098	845 40	55
92	40,000 à 44,000 billes.	50	3,500	245 »	0.070	0.094	330 »	70
4	Totalité des expéditions.	360	23,400	4,620 »	0.069	0.094	2,232 »	65
153	5,000 billes. . . . .	2,649	43,095	2,933 75	0.224	0.280	3,666 60	5
		445	45,950	867 »	0.054	0.069	4,402 »	440
		360	37,800	2,457 »	0.057	0.070	2,628 »	405
365	4,500 tonnes . . . . .	39	4,875	234 »	0.048	0.068	334 50	425
		859	98,785	5,451 »	0.052	0.069	6,786 40	445
		54	5,400	325 80	0.060	0.070	378 »	400
		219	26,480	4,342 80	0.050	0.068	4,795 80	420
365	2,000 id. . . . .	4,433	464,795	44,323 07	0.069	0.089	44,616 60	445
		32	3,360	233 60	0.070	0.090	300 80	405
		748	86,020	5,906 04	0.069	0.089	7,629 60	445
34	(Complément du con- trat de 4858.)	21	945	84 66	0.090	0.402	96 60	45
		37	555	75 05	0.435	0.446	84 40	45
		22	440	54 60	0.147	0.430	57 20	20
365	300 tonnes . . . . .	320	36,800	2,448 »	0.067	0.089	3,264 »	445
		860	30,400	2,454 30	0.084	0.409	3,268 »	35
		296	44,840	962 67	0.084	0.405	4,243 20	40
365	4,000 id. . . . .	77	2,695	248 88	0.081	0.409	292 60	35
		389	27,230	4,925 07	0.074	0.094	2,567 40	70
		448	3,540	300 44	0.085	0.440	404 20	30
484	450 id. . . . .	499	6,965	467 65	0.067	0.074	517 40	35
484	450 id. . . . .	400	3,500	354 30	0.404	0.409	380 »	35
		477	46,695	4,424 66	0.067	0.074	4,240 20	35
	A reporter. . .	298,496	20,758,905	4,449,654 78			4,562,640 04	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.	
63	Fers et tôles laminés. . . . .	Liège (Longdoz) à Paris. . . . .	35	Du 4 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre.	
64	Marne . . . . .	Havré à La Croyère . . . . .	45	Id. mai id.	
		Id. Blanc-Misseron . . . . .	30		
65	Fontes brutes. . . . .	Rotterdam à Bruxelles. . . . .	45	Id. mars id.	
		Id. Gand . . . . .	65		
		Id. Charleroi . . . . .	145		
		Id. Verviers . . . . .	140		
		Id. Braine-le-Comte . . . . .	80		
		Id. Gosselies . . . . .	140		
66	Id. . . . .	Id. Tubise . . . . .	70	Id. juin id.	
		Châtelineau à La Louvière . . . . .	40		
67	Fontes et minerais. . . . .	Id. Baume. . . . .	45	Du 24 id. id.	
		Id. Bois du Luc . . . . .	45		
		Id. La Croyère. . . . .	40		
		Id. Bois du Luc . . . . .	45		
68	Id. et charbons. . . . .	Id. Bois du Luc . . . . .	45	Du 4 <sup>er</sup> janvier id.	
		La Croyère à Charleroi. . . . .	30		
69	Fontes brutes. . . . .	Id. Châtelineau . . . . .	40	Id. id. id.	
		Id. et charbons. . . . .	Liège (Longdoz) à Vireux. . . . .		35
		Fontes et vieux rails. . . . .	Charleroi à Aix-la-Chapelle. . . . .		75
		Id. et charbons. . . . .	Châtelineau id. . . . .		70
70	Fontes et vieux rails. . . . .	Bassin de Liège id. . . . .	40	Id. id. id.	
		Minerais. . . . .	Id. id. . . . .		40
		Terres et briques. . . . .	Id. id. . . . .		40
		Id. et charbons. . . . .	Couillet id. . . . .		75
71	Fontes et charbons. . . . .	Châtelineau id. . . . .	70	Id. id. id.	
		Id. et charbons. . . . .	Bassin de Liège id. . . . .		40
		Id. et charbons. . . . .	Charleroi id. . . . .		75
		Id. et charbons. . . . .	Couillet id. . . . .		75
72	Terres, pierres poudingues, briques et produits réfrac- taires.	Bassin de Liège id. . . . .	40	Id. id. au 31 octobre. .	
		Id. et charbons. . . . .	Charleroi id. . . . .		75
		Id. et charbons. . . . .	Bassin de Liège id. . . . .		40
		Id. et charbons. . . . .	Huy à Stolberg . . . . .		40
		Id. et charbons. . . . .	Id. vers la France par Quiévrain. . . . .		140
72	Terres, pierres poudingues, briques et produits réfrac- taires.	Id. id. Mouscron . . . . .	165	Id. id. id.	
		Id. id. Erquelines. . . . .	35		
		Id. vers les stations belges. . . . .	»		
	Terre bâchée . . . . .	Id. à Louze . . . . .	125		

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de 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. . . . .	298,496	20,758,905	4,449,654 78	»	»	4,562,610 04	»
365	600 tonnes . . . . .	1,191	41,685	3,395 46	0.081	0.108	3,692 40	35
245	3,000 id. . . . .	2,467	32,505	4,417 44	0.127	0.146	4,767 40	45
		2,602	78,060	7,286 44	0.093	0.113	8,846 80	30
		74	3,330	204 89	0.062	0.082	273 80	45
		45	2,925	465 60	0.057	0.075	220 50	65
		41	4,715	242 54	0.052	0.069	323 90	115
306	200 id. . . . .	30	4,200	214 50	0.050	0.067	282 »	140
		41	880	47 85	0.054	0.073	63 80	80
		20	2,200	114 »	0.052	0.069	152 »	140
		6	420	23 01	0.055	0.074	31 20	70
244		26	1,040	66 82	0.064	0.085	88 40	40
494	Totalité des expéditions.	400	4,500	290 »	0.065	0.082	370 »	45
491		4,036	46,620	3,004 40	0.064	0.082	3,833 20	45
	3,000 tonnes . . . . .	3,629	145,160	9,435 40	0.065	0.085	12,338 60	40
365	1,000 id. . . . .	2,415	95,175	6,433 50	0.064	0.082	7,825 50	45
	850 id. . . . .	896	26,880	2,330 64	0.037	0.110	3,046 40	30
	Totalité des expéditions.	26	1,000	65 »	0.065	0.085	83 »	40
365	7,500 tonnes . . . . .	8,223	287,805	13,212 55	0.053	0.074	24,379 80	35
		620	46,500	2,484 60	0.053	0.067	3,400 »	75
		100	7,000	370 »	0.053	0.067	470 »	70
365	4,000 id. . . . .	3,475	139,000	7,992 50	0.058	0.073	10,077 50	40
		440	4,400	253 »	0.058	0.073	349 »	40
		20	800	58 »	0.073	0.085	68 »	40
		1,025	76,875	4,400 »	0.053	0.067	5,125 »	75
		52	3,640	192 40	0.053	0.067	244 40	70
365	3,500 id. . . . .	2,288	91,520	5,262 40	0.058	0.072	6,635 20	40
		68	5,400	339 »	0.067	0.073	374 »	75
		121	9,075	603 »	0.067	0.073	665 50	75
		324	12,960	938 15	0.072	0.085	1,101 60	40
304	4,000 id. . . . .	213	15,975	852 »	0.053	0.067	1,065 »	75
		7,170	286,800	46,491 »	0.058	0.073	20,793 »	40
		353	14,120	1,024 28	0.073	0.085	1,200 20	40
		24	2,640	170 40	0.065	0.069	182 40	110
304	1,300 id. . . . .	10	1,650	104 »	0.063	0.066	109 »	165
		451	5,285	391 56	0.074	0.089	468 10	35
		813	34,475	2,415 11	0.070	0.082	2,821 61	40
		41	4,375	111 30	0.080	0.088	121 »	125
	A reporter. . . . .	337,381	22,297,495	4,246,148 19			4,685,200 95	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
73	Cornues réfractaires. . . . .	Andenne à Cologne . . . . .	40	Du 4 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre.
		Id. id. . . . .	40	
		Id. vers la France par Mouscron. . .	165	
	Terres, pierres poudingues, briques et produits réfrac- taires.	Id. id. Quiévrain. . . . .	110	
		Id. id. Erquelinnes. . . . .	35	
		Id. vers les stations belges . . . . .	*	
		Id. id. . . . .	»	
Cornues en terre cuite. . . . .	Id. id. . . . .	»		
Terre bûchée . . . . .	Id. id. . . . .	»		
74		Id. à Stolberg . . . . .	40	Id. octobre id.
		Id. vers la France par Mouscron. . .	165	
	Terres, briques, sable et pro- duits réfractaires. . . . .	Id. id. Quiévrain. . . . .	110	
		Id. id. Erquelinnes. . . . .	35	
		Id. vers les stations belges . . . . .	»	
		Id. à Mons . . . . .	90	
	Mécaniques et fontes ouvrées. Fers en barres, battus, lami- nés, etc.	Tubise vers les stations belges . . . . .	»	
	Fontes brutes. . . . .			
75	Mécaniques et fontes ouvrées.			Id. janvier id.
	Fers en barres, chaux, tôles.	Stations belges vers Tubise. . . . .	»	
	Fontes brutes. . . . .			
	Charbons et coke . . . . .	L'Étoile à Tubise . . . . .	35	
	Minerais . . . . .	Marches-lez-Dames à Tubise. . . . .	90	
76	China cley . . . . .	Anvers et Huy à Andenne . . . . .	145	Id. mars au 30 novembre.
77	Tuyaux en fonte. . . . .	Châtelineau à Bruxelles . . . . .	80	Id. janvier au 31 décembre.

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PIIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PIIX DU TARIF NORMAL, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE D'APRÈS LE TARIF.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.		
365	Report . . .	1,362	337,384	22,297,495	4,216 65	4,246,148 49	•	•	4,685,200 95	•
	3,500 tonnes. . . . .	3,773	44	560	63 54	0.412	0.420	70	•	40
			4,377	55,080	3,992 72	0.072	0.085	4,681 80	40	
			472	28,380	4,790 88	0.063	0.066	4,874 80	165	
			401	41,410	717 81	0.065	0.069	767 60	410	
			887	29,995	2,227 68	0.074	0.089	2,656 70	35	
			4,099	38,475	2,858	0.074	0.089	3,407 50	35	
			44	4,483	470 30	0.405	0.410	492 30	409	
			109	7,065	620 03	0.088	0.095	674 53	65	
			254	40,460	736 02	0.072	0.085	863 60	40	
40			4,650	404	0.063	0.066	169	•	163	
92	5,000 id. . . . . (Pour continuer en 1860)	4,247	456	47,460	4,104 76	0.064	0.069	4,485 60	410	
			20	700	52	0.074	0.089	62	•	35
			796	39,730	2,781 98	0.070	0.080	3,479 98	50	
			41	990	81 62	0.082	0.091	90 20	90	
			4,212	52,985	3,544 07	0.404	0.423	6,540 67	45	
			3,248	44,285	11,952 60	0.085	0.103	14,551	•	45
			208	4,055	284 90	0.070	0.141	451 30	20	
			431	5,875	613 87	0.404	0.420	718 67	43	
			264	9,225	790 84	0.086	0.109	1,002 04	35	
			18,710	893,625	57,389 39	0.064	0.080	72,327 39	45	
365	18,000 tonnes. . . . .	24,813	404	44,440	929 20	0.066	0.089	4,252 40	35	
			636	57,240	3,561 60	0.062	0.066	3,752 40	90	
			966	411,090	7,627 45	0.069	0.089	9,853 20	115	
275	500 id. . . . .		966	411,090	7,627 45	0.069	0.089	9,853 20	115	
365	400 id. . . . .		4,023	81,840	5,932 82	0.072	0.110	9,207	•	80
TOTAUX ET MOYENNES.			369,203	23,914,093	4,358.313 27	0.057	0.076	4,824,942 63	65	

Recette moyenne par tonne embarquée fr. 3-68.

### Résultats par classe du tarif :

Marchandises de 1 <sup>re</sup> classe. . .	2,424	445,743	12,621 60	0.087	0.417	16,998 64	60
Id. de 2 <sup>e</sup> id. . . . .	57,417	4,283,590	256,374 31	0.060	0.092	394,125 17	75
Id. de 3 <sup>e</sup> id. . . . .	471,869	40,340,295	604,913 43	0.059	0.077	791,428 22	60
Id. du tarif spécial.	437,493	9,474,465	484,433 91	0.053	0.068	622,390 60	67
TOTAUX ET MOYENNES. . .	369.203	23,914,093	4,358.313 27	0.057	0.076	4,824,942 63	65

XIX. — *Transports effectués en vertu de traités*

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
1	Charbons . . . . .	Espérance à Dolhain . . . . .	35	Du 4 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre. .
2	Id. . . . .	Baldaz-Lalore à Chénée . . . . . Id. à Herbesthal . . . . .	5 40	Id. id. . .
3	Id. . . . .	Nouvelle Marihaye à Verviers. . . . .	25	Id. au 30 avril . . . .
4	Verreries par tapisserie (2). . . . .	Jemmapes vers divers points. . . . .	.	Illimitée . . . . .
<b>Transports de finances</b>				
5	Fonds et valeurs. . . . .	Paris à Bruxelles . . . . .	84	Du 4 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre. .
6	Id. . . . .	Id. . . . .	84	Id. id. . .

*spéciaux mais sans réduction sur les prix du tarif <sup>(1)</sup>.*

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	Observations.
365	7 wagons par jour . . .	42,885	»	33,501 »	(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.
365	4 id. . . .	8,322	»	6,657 60	
	6 id. . . .				
420	6 id. . . .	2,940	»	5,880 »	
»	Totalité des expéditions.	490	»	4,740 »	
	TOTAUX . . . . .	34,293	»	76,621 »	
	Report du tableau XVIII.	369,203	»	4,358,343 27	
	TOTAUX . . . . .	403,496	»	4,434,964 27	

**à prix réduits.**

365	Totalité des expéditions (1).	»	»	43,804 »	(1) Valeurs transportées 55,204,000 francs.
365	Id. id. (1).	»	»	7,870 80	(4) Id. 31,483,200 id.
	TOTAL . . . . .	»	»	24,674 80	
	Reports ci-dessus. .	»	»	4,434,964 27	
	TOTAL GÉNÉRAL . . .	»	»	4,456,636 07	

## N° XX. — Relevé des quantités de charbons et de coke expédiées des stations

STATIONS D'EXPÉDITION.	PAR MOUSCRON.				PAR QUIÉVRAIN.			
	DISTANCES RÉELLES en kilomètres.	POIDS taxé. — Tonnes.	QUANTITÉS DE mouvement. — Tonnes-kilom.	RECETTE (part de l'État) d'après la distance légale. — Francs.	DISTANCES RÉELLES en kilomètres.	POIDS taxé. — Tonnes.	QUANTITÉS DE mouvement. — Tonnes-kilom.	RECETTE (part de l'État) d'après la distance légale. — Francs.
Gosselies et Courcelles .....	120	16,500	1,980,000	85,625 »	60	5,640	218,400	14,875 »
Roux.....	120	11,194	1,545,280	58,716 50	65	5,170	206,050	15,948 »
Marchienne .....	125	275	54,575	1.494 50	03	»	»	»
Charleroi.....	125	10	1,250	58 »	70	10	700	47 »
Châtelineau (station et rivage).	155	»	»	»	80	160	12,800	863 »
Farciennes.....	140	50	4,200	180 »	80	1,550	124,000	7.752 50
Tamines.....	140	60	8,400	575 »	85	1,100	124,100	7.485 »
Aurelais.....	145	»	»	»	90	60	5,400	554 »
Moustier .....	150	»	»	»	95	»	»	»
Bascoup.....	105	40	4,200	170 »	45	1,570	61,650	3,975 »
L'Étoile.....	105	150	15,650	332 50	45	5,810	171,450	11,049 »
L'Olive.....	105	1,020	107,100	4,555 »	45	270	12,150	785 »
La Verrerie.....	105	400	42,000	1,700 »	45	2,500	112,500	7,211 »
Beaume.....	110	20	2,000	85 »	40	2,870	154,800	8,325 »
La Louvière .....	100	1,540	154,000	6,345 85	40	400	16,000	1,160 »
La Paix .....	95	70	6,650	297 50	55	760	26,600	2,204 »
Bois-du-Luc .....	95	251	25,945	1,066 75	55	4,250	148,750	12,525 »
Bracqnegnies .....	95	500	25,500	1,275 »	55	610	21,550	1,709 »
Mous (station et bassin) .....	80	260	20,800	845 »	20	267	5,540	435 90
Jemmapes.....	85	12,610	1,071,850	44,155 »	15	85,470	1,282,050	91,658 40
Saint-Ghislain.....	85	»	»	»	10	51,270	512,700	56,597 »
Boussu.....	90	»	»	»	5	600	5,000	560 »
Thulin.....	95	»	»	»	5	13,414	67,070	10,751 20
Couillet .....	155	»	»	»	80	155	12,240	817 40
TOTAUX.....		44,710	4,846,200	203,453 60		178,064	5,299,100	254,715 40
Parcours moyen en kilomètres.			108.59				13.52	

désignées ci-après, en destination de la France, pendant l'année 1859.

PAR ERQUELINNES.				PAR HAUMONT.				RÉCAPITULATION.			
DISTANCES RÉELLES en kilomètres.	POIDS	QUANTITÉS	RECETTE	DISTANCES RÉELLES en kilomètres.	POIDS	QUANTITÉS	RECETTE				
	taxé. Tonnes.	de mouvement. Tonnes-kilom.	(part de l'État) d'après la distance légale. Francs.		taxé. Tonnes.	de mouvement. Tonnes-kilom.	(part de l'État) d'après la distance légale. Francs.	Tonnes.	Francs.	c.	
5	55,590	270,950	46,208	"	"	"	"	Par Mouscron . .	44,710	203,453	60
5	57,453	187,273	29,964	"	"	"	"	Id. Quiévrain . .	178,064	234,713	40
5	"	"	"	"	"	"	"	Id. Erquelinnes . .	266,545	266,610	73
"	"	"	"	"	"	"	"	Id. Haumont . . .	5,772	9,812	40
5	61,030	305,230	59,540	"	"	"	"				
15	22,571	533,563	26,618	90	"	"	"		494,889	756,592	13
15	23,162	577,430	33,244	56	"	"	"				
15	5,990	59,830	5,586	"	"	"	"				
25	210	5,250	420	"	"	"	"				
5	4,589	22,943	4,910	23	20	350	11,000	953	"		
5	16,411	82,033	17,359	71	20	540	6,800	378	"		
5	6,796	35,980	7,271	72	20	920	18,400	1,564	"		
5	6,099	50,493	6,523	05	20	410	8,200	697	"		
5	150	650	159	10	20	510	6,200	527	"		
5	2,350	12,630	2,707	10	20	2,750	53,000	4,673	"		
5	10,590	51,950	11,117	50	20	230	4,600	591	"		
5	3,940	29,700	6,333	80	20	152	2,640	224	40		
5	1,380	6,900	1,476	60	20	150	2,600	221	"		
55	"	"	"	"	"	"	"	"			
55	"	"	"	"	"	"	"	"			
60	"	"	"	"	"	"	"	"			
60	"	"	"	"	"	"	"	"			
65	"	"	"	"	"	"	"	"			
5	6,450	32,230	3,160	"	"	"	"	"			
	266,545	1,831,143	266,610	73		5,772	113,440	9,812	40		
		6.93				20.00					

## N° XXI.

*Relevé des quantités de minerais expédiées de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers  
les usines de Couillet et de Montigny, pendant l'année 1859.*

<b>MOIS.</b>	<b>TONNES.</b>	<i>Observations.</i>
Janvier . . . . .	902	
Février . . . . .	976	
Mars . . . . .	941	
Avril . . . . .	1,018	
Mai . . . . .	1,689	
Juin . . . . .	286	
Juillet . . . . .	344	
Août . . . . .	1,003	
Septembre . . . . .	1,206	
Octobre . . . . .	616	
Novembre . . . . .	1,025	
Décembre . . . . .	780	
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>10,986</b>	

(223)

N° XXII.

*État détaillé des recettes figurant comme produits extraordinaires dans  
les comptes de 1859.*

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation.	Frais de magasinage, dépôt et amendes.	Dépôts de bagages.	Usage des voies, stations et quois.	Prix du parcours des wagons sur les embranchemens particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Emploi du personnel des stations par les sociétés.	Déclarations en douane.	Eau d'alimentation
Bruxelles (Nord) . . .	1,012 50	44 50	47 25	»	»	»	»	»	»
— (Central) . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— (Allée-Verte) . . .	»	1,193 25	»	»	42 20	»	»	»	»
— (Entrepôt) . . .	»	199 66	»	»	»	»	»	10,835 21	»
Vilvorde . . . . .	43 »	208 95	1 45	»	»	»	»	»	»
Malines . . . . .	643 »	140 »	26 »	»	»	»	»	»	»
Duffel . . . . .	90 »	43 »	»	»	»	»	»	»	»
Contich . . . . .	55 »	»	1 45	»	»	»	»	»	»
Lierre . . . . .	15 »	23 05	1 55	»	»	»	»	»	»
Anvers . . . . .	1,452 30	1,047 51	74 80	»	»	»	»	229 80	567 50
Cappelle . . . . .	87 50	5 25	»	»	»	»	»	»	»
Londerzeel . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Buggenhout . . . . .	40 »	10 »	»	»	»	»	»	»	»
Termonde . . . . .	472 30	106 88	1 85	»	»	»	»	»	»
Zele . . . . .	140 »	107 60	» 15	»	»	»	»	»	»
Lokeren . . . . .	160 »	558 50	» 10	»	»	»	»	»	»
Ternath . . . . .	40 »	55 »	»	»	»	»	»	»	»
Denderleeuw . . . . .	80 »	»	» 10	»	»	»	»	»	»
Ninove . . . . .	190 »	174 55	5 65	»	53 40	150 »	»	»	»
Idegheem . . . . .	15 »	20 25	» 10	»	»	»	»	»	»
Alost . . . . .	777 50	135 20	5 80	»	»	»	»	»	»
Lède . . . . .	110 »	10 90	» 50	»	»	»	»	»	»
Grammont . . . . .	205 »	243 20	8 50	»	»	»	»	»	»
Acren . . . . .	43 »	5 »	»	»	»	»	»	»	»
Lessines . . . . .	160 »	528 60	1 10	»	»	»	»	»	»
Papignies . . . . .	15 »	5 »	»	»	»	»	»	»	»
Rebaix . . . . .	15 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Wetteren . . . . .	60 »	12 50	» 50	»	»	»	»	»	»
Melle . . . . .	50 »	»	1 60	»	»	»	»	»	»
Gand . . . . .	1,520 »	692 05	43 15	»	»	»	»	565 80	»
Hansbeke . . . . .	25 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Aeltre . . . . .	60 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Bloemendael . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruges . . . . .	1,050 »	970 70	8 25	»	»	»	»	118 »	»
Plasschendael . . . . .	40 »	6 »	»	»	»	»	»	»	»
A reporter . . . . .	8,452 50	6,121 10	228 75	»	77 60	150 »	»	11,548 81	567 50

Frais de grue, engins, chargement et déchargement	Pénalités à charge des bureaux pour irrégularités.	Surtares non remboursées.	Abonnement pour transport des détenus.	Location et chômage des tapissières.	Location de voitures.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
»	53 29	89 01	»	»	»	<sup>(a)</sup> 793 73	2,024 30	(a) 3 90 — Bris de glaces de voitures. 500 » — Somme récupérée sur l'actif de la faillite Duneau à Dublin.
»	16 89	3 26	»	»	»	»	22 13	291 85 — Vente d'objets trouvés
6 60	34 80	18 90	»	333 »	320 »	<sup>(b)</sup> 43 61	1,996 36	(b) Vente d'objets trouvés.
»	3 20	» 30	»	»	»	<sup>(c)</sup> 32 40	11,070 97	(c) Reprise faite sur le bureau commercial de Paris.
»	2 53	1 33	»	»	»	»	239 »	
131 83	14 48	20 72	»	10 »	»	»	988 03	
»	» 53	» 00	»	»	»	»	156 23	
»	» 30	» 02	»	»	»	»	36 97	
»	» 83	»	»	»	»	»	40 23	
1,280 80	47 31	163 43	»	10 »	158 »	»	4,811 83	
»	1 10	»	»	»	»	»	91 83	
»	» 90	» 13	»	»	»	»	1 03	
»	1 53	»	»	»	»	»	51 33	
16 43	11 88	6 07	»	42 80	»	»	638 13	
2 30	1 82	1 04	»	»	»	»	233 11	
»	6 44	1 37	»	10 »	»	»	336 61	
»	» 60	» 78	»	»	»	»	74 38	
»	4 33	10 20	»	»	»	»	94 83	
»	7 73	3 83	»	»	»	»	363 18	
»	» 03	» 93	»	»	»	»	36 33	
37 »	14 11	10 04	»	»	»	»	997 65	
»	» 33	1 13	»	»	»	»	122 88	
29 13	6 23	8 33	»	»	»	<sup>(d)</sup> 13 44	313 67	(d) Vente d'un wagon de charbon, frais déduits.
»	» 23	» 10	»	»	»	»	48 33	
»	3 43	» 90	»	3 »	»	»	499 03	
»	» 10	» 73	»	»	»	»	18 83	
»	1 03	» 02	»	»	»	»	16 07	
»	3 03	13 23	»	3 30	»	»	94 60	
»	» 10	»	»	»	»	»	31 70	
63 »	47 49	7 40	»	6 »	»	<sup>(e)</sup> 8,449 14	10,998 03	(e) 8,338 14 — Location de vieux rails et accessoires par Hainaut et Flandres.
»	» 20	»	»	»	»	»	23 20	111 » — Frais de peinture d'une diligence.
»	1 88	»	»	»	»	»	61 33	
»	1 93	1 »	»	3 »	»	»	7 93	
60 20	17 70	31 36	»	12 »	123 »	»	2,373 41	
»	» 60	»	»	»	»	»	46 60	
1,649 53	293 03	399 34	»	439 »	383 »	9,334 34	39,624 32	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation.	Frais de magasinage, dépôt et amendes.	Dépôts de bagages.	Usage des voies, stations et quais.	Prix du parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Emploi du personnel des stations par les sociétés.	Déclarations en douane.	Eau d'alimentation
Report. . . . .	8,452 50	6,121 10	228 75	»	77 60	150 »	»	11,548 81	367 50
Ostende. . . . .	135 »	108 90	» 20	»	»	»	»	190 »	»
Deynze . . . . .	50 »	»	» 20	»	»	»	»	»	»
Waereghem. . . . .	45 »	99 60	1 50	»	»	»	»	»	»
Haerlebeke . . . . .	15 »	26 75	»	»	»	»	»	»	»
Courtrai. . . . .	953 »	326 60	11 90	»	»	»	»	579 53	»
Moucron . . . . .	77 50	31 85	»	»	»	»	»	243 30	»
Néchin . . . . .	140 »	38 75	»	»	»	»	»	»	»
Templeuve. . . . .	50 »	6 »	»	»	»	»	»	»	»
Tournai. . . . .	547 50	347 20	18 10	»	8 »	400 »	»	671 25	»
Leuze. . . . .	175 »	575 »	» 50	»	»	»	»	»	»
Ath. . . . .	455 »	82 45	2 60	»	119 70	»	»	»	»
Maffles . . . . .	42 50	4 »	»	»	98 »	»	»	»	»
Chièvres-Attres. . . . .	15 »	77 85	»	»	»	»	»	»	»
Brugellette. . . . .	75 »	6 75	1 10	»	»	»	»	»	»
Lens . . . . .	35 »	21 55	3 50	»	»	»	»	»	»
Haecht . . . . .	»	4 50	»	»	»	»	»	»	»
Louvain. . . . .	127 50	248 »	6 90	»	»	»	»	81 25	»
Vertryck . . . . .	»	23 50	»	»	»	»	»	»	»
Tirlemont. . . . .	55 »	222 10	»	»	»	»	»	»	»
Landen. . . . .	142 50	75 75	» 20	»	9 80	»	»	»	»
Rosoux . . . . .	»	4 35	»	»	»	»	»	»	»
Wareme. . . . .	185 »	53 10	»	»	»	»	»	»	»
Fexhe. . . . .	25 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Ans. . . . .	50 »	200 »	»	»	1,365 40	400 »	»	»	»
Haut-Pré . . . . .	20 »	48 »	»	»	»	»	»	»	»
Liège. . . . .	180 »	204 20	43 95	»	259 20	165 »	»	899 50	»
Chénée . . . . .	110 »	81 15	» 40	»	»	»	»	»	»
Chaufontaine . . . . .	110 »	3 »	» 60	»	»	»	»	»	»
Trooz-Aval. . . . .	»	7 »	»	»	»	»	»	»	»
Nessonvaux . . . . .	75 »	10 »	»	»	»	»	»	»	»
Pepinster . . . . .	70 »	60 70	8 50	»	»	»	»	»	»
Eusival . . . . .	100 »	29 50	»	»	12 60	»	»	»	»
Verviers. . . . .	95 »	358 25	12 65	»	1,503 95	»	»	2,575 15	»
Dolhain . . . . .	45 »	12 »	»	»	»	»	»	»	»
A reporter . . . . .	12,593 »	9,703 63	545 15	»	3,346 25	1,115 »	»	16,588 61	367 50

Frais de grue, engins, chargement et déchargement	Pénalités à charge des bureaux pour irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Abonnement pour transport des détenus.	Location et chômage des tapissières.	Location de voitures.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
1,649 55	295 05	599 54	»	459 »	585 »	9,554 54	59,024 52	
5 85	11 25	24 06	»	10 »	»	(a) 5 »	306 84	(a) Vente d'un objet trouvé.
»	2 24	» 56	»	»	»	»	32 80	
»	» 28	»	»	»	»	»	146 58	
»	3 54	5 60	»	»	»	»	48 69	
47 50	5 70	2 81	»	90 »	50 »	(b) 469 55	2,538 19	(b) 400 » — Redevance pour location de matériel par la société du canal de Bossuyt à Courtrai.
»	6 60	15 30	»	10 »	325 »	»	697 75	9 53 — Frais de réparation à une tapissière.
»	2 40	» 03	»	»	»	»	181 18	
»	» 70	» 06	»	5 »	»	»	41 76	
11 65	17 32	5 56	»	55 »	»	(c) 9 »	2,268 58	(c) Vente d'objets trouvés.
5 50	9 21	4 08	»	»	»	(d) 28 »	598 29	(d) Transport de wagons jusqu'au lieu de déchargement de la société de Hainaut et Flandres.
»	9 35	4 59	»	»	08 »	»	721 07	
»	1 15	» 10	»	»	»	»	145 75	
»	» 80	3 »	»	»	»	»	96 65	
»	» 85	» 10	»	»	»	»	85 80	
»	» 60	»	»	»	»	»	80 45	
»	» 40	»	»	»	»	»	4 00	
118 60	55 56	24 02	»	71 »	55 »	»	767 65	
»	5 65	» 40	»	»	»	»	27 55	
2 40	7 20	5 25	»	5 »	»	(e) 28 29	505 24	(e) 2 » — Frais de réparation à une diligence. 26 29 — Excédant constaté dans la caisse lors de la vérification du 14 mai 1859.
22 15	9 90	16 54	»	95 »	»	»	371 84	
»	16 90	» 10	»	»	»	»	21 55	
»	2 20	2 60	»	»	»	»	224 90	
»	» 75	1 55	»	»	»	»	27 50	
29 45	2 50	11 81	»	5 »	»	»	2,044 16	
2 55	1 45	1 »	»	»	»	»	75 »	
49 60	19 81	27 48	»	144 »	25 »	»	2,019 74	
20 80	1 20	5 52	»	»	»	»	216 87	
»	2 25	» 70	»	»	»	»	118 35	
»	15 25	»	»	»	»	»	20 25	
»	» 80	»	»	»	»	»	85 80	
28 80	4 50	4 19	»	»	»	»	176 49	
»	2 35	1 02	»	»	»	»	143 47	
67 50	16 59	22 59	»	25 50	»	»	4,769 18	
»	5 70	1 01	»	5 »	»	»	66 71	
2,087 70	509 54	575 57	»	959 50	1,106 »	9,872 16	59,117 43	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation.	Frais de maganage, dépôt et amendes.	Dépôts de bagages.	Usage des voies, stations et quais.	Prix du parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Emploi du personnel des stations par les sociétés.	Déclarations en douane.	Eau d'alimentation
Report. . . . .	12,898 »	9,703 65	543 15	»	3,346 25	1,115 »	»	16,588 61	367 50
Herbesthal. . . . .	»	110 90	» 80	»	127 60	»	»	»	»
Bruxelles (Midi). . . . .	460 »	1,058 30	37 95	»	»	»	»	»	»
Ruysbroek. . . . .	30 »	161 50	» 50	»	»	»	»	»	»
Hal. . . . .	97 50	193 95	1 25	»	»	»	»	»	»
Lembecq. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Loth. . . . .	»	»	» 20	»	92 »	»	»	»	»
Tubise. . . . .	55 »	28 75	» 20	»	892 44	200 »	»	»	»
Braine. . . . .	40 »	69 75	»	»	»	»	»	»	»
Écaussines. . . . .	60 »	51 50	»	»	376 45	»	»	»	»
Manage. . . . .	220 »	58 70	5 05	»	110 20	800 »	»	»	»
Beaume. . . . .	110 »	168 55	»	»	»	»	216 88	»	»
L'Olive. . . . .	50 »	380 45	»	»	53 75	»	»	»	»
La Louvière. . . . .	315 »	224 70	» 70	10,062 28	41 50	»	»	»	»
Bracquegnies. . . . .	250 »	25 »	»	»	»	»	»	»	»
Nimy. . . . .	120 »	23 »	» 15	»	»	»	»	»	»
Gouy-lez-Piéton. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Luttre. . . . .	25 »	2 »	» 15	»	»	»	»	»	»
Gosselies. . . . .	100 »	207 50	1 10	»	3,879 60	1,200 »	»	»	»
Roux. . . . .	145 »	145 »	» 55	»	2,533 26	550 »	»	»	»
Marchienne. . . . .	110 »	474 »	6 65	»	4,035 08	200 »	»	»	»
Charleroi. . . . .	795 »	473 80	25 55	»	19,040 85	1,216 67	»	»	»
Couillet. . . . .	»	109 75	»	»	58 75	»	»	»	»
Châtelineau. . . . .	400 »	538 95	7 55	»	6,263 15	230 »	»	»	»
Farciennes. . . . .	55 »	40 75	»	»	168 80	»	»	»	»
Tamines. . . . .	425 »	25 40	»	»	1,295 10	»	»	»	»
Auvelais. . . . .	»	»	»	»	255 96	»	»	»	»
Moustier. . . . .	115 »	» 50	»	»	297 96	800 »	»	»	»
Floreffe. . . . .	45 »	19 »	»	»	648 »	»	»	»	»
Namur. . . . .	95 »	249 25	19 »	»	»	»	»	»	»
Soignies. . . . .	50 »	259 80	2 10	»	2,250 20	»	»	»	»
Jurbise. . . . .	25 »	24 50	» 50	»	»	»	»	»	»
Mons. . . . .	1,005 »	542 65	20 45	»	»	»	»	878 65	»
— (Bassin). . . . .	»	69 65	»	417 19	»	»	»	»	»
Jemmapes. . . . .	82 50	957 70	» 90	»	4,548 50	»	»	»	»
A reporter. . . . .	17,835 »	16,528 70	472 05	10,479 47	49,895 40	6,151 67	216 88	17,467 26	567 50

Frais de grue, engins, chargement et déchargement	Pénalités à charge des bureaux pour irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Abonnement pour transport des détenus.	Location et chômage des tapisseries.	Location de voitures.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
2,057 70	509 54	575 57	»	939 50	1,106 »	9,872 16	59,117 45	
1 05	» 25	» 10	»	50 »	»	»	271 50	
49 55	62 57	77 91	51,000 »	»	500 »	»	55,026 08	
5 80	1 95	10 25	»	»	»	»	207 80	
15 »	1 90	10 51	»	2 50	»	»	524 41	
»	» 50	»	»	»	»	»	» 50	
»	» 95	»	»	»	»	»	95 15	
»	2 75	10 20	»	»	»	»	1,189 54	
»	7 75	21 96	»	»	»	»	159 46	
»	4 50	» 60	»	»	»	(a) 50 »	542 85	(a) Frais d'entretien et de réparation à la voie d'évitement de la dame Huart.
»	8 50	4 25	»	85 »	225 »	»	1,494 70	
»	11 52	7 72	»	15 »	»	»	529 47	
»	7 05	1 44	»	»	»	(b) 62 80	485 49	(b) Vente d'un wagon de carottes.
»	7 57	1 86	»	»	»	(c) 470 »	11,125 61	(c) Amende pour retard dans la fourniture de 2 lots de l'adjudication du 18 novembre 1857.
»	8 40	1 41	»	»	»	»	264 81	
»	2 55	1 05	»	»	»	»	146 55	
»	1 55	» 17	»	»	»	»	1 52	
»	2 20	» 21	»	»	»	»	29 56	
1 15	15 58	4 90	»	10 »	»	»	5,417 65	
»	6 59	» 50	»	»	»	»	2,980 90	
11 25	11 20	» 71	»	47 50	»	»	4,916 59	
42 60	11 25	59 59	»	10 »	1,560 »	»	25,055 51	
»	1 50	» 20	»	»	»	»	170 »	
»	6 »	2 25	»	»	40 »	»	7,527 70	
»	6 80	» 41	»	»	»	»	271 76	
15 55	4 25	» 77	»	»	»	»	1,761 90	
»	2 40	»	»	»	»	»	258 56	
»	2 70	» 18	»	»	»	»	1,216 54	
7 55	9 05	5 05	»	10 »	»	»	745 45	
1 25	15 55	47 55	»	55 »	»	»	462 56	
22 55	4 80	21 24	»	10 »	»	»	2,600 49	
»	1 90	» 45	»	»	»	»	52 55	
1 40	22 75	16 11	»	202 »	»	»	2,689 01	
472 50	» 40	»	»	»	»	»	959 74	
»	5 40	2 57	»	»	»	»	5,577 57	
2,702 70	766 95	885 05	51,000 »	1,596 50	5,051 »	10,454 96	189,429 05	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation.	Frais de magasinage, dépôt et amendes.	Dépôts de bagages.	Usage des voies, stations et quais.	Prix du parcours des wagons sur les embranchem <sup>ts</sup> particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Emploi du personnel des stations par les sociétés.	Déclarations en doublé.	Eau d'alimentation
Report. . . . .	17,835 »	16,528 70	472 03	10,479 47	49,893 40	6,131 67	216 88	17,467 26	567 30
Saint-Ghislain . . . . .	127 30	448 30	3 60	»	430 30	»	»	»	»
Boussu . . . . .	160 »	42 30	»	»	159 40	»	»	»	»
Thulin . . . . .	»	90 »	» 20	»	39 40	800 »	»	»	»
Quiévrain . . . . .	50 »	178 23	1 33	»	»	»	»	1,872 13	»
<b>TOTAUX du service in- térieur . . . . .</b>	<b>18,152 30</b>	<b>17,087 73</b>	<b>477 40</b>	<b>10,479 47</b>	<b>50,362 70</b>	<b>6,951 67</b>	<b>216 88</b>	<b>19,359 41</b>	<b>567 30</b>
<b>Services mixtes et</b>									
Mons à Hautmont. . . . .	»	»	»	10,997 25	»	»	9,003 91	»	750 »
Sambre et Meuse . . . . .	»	»	»	18,858 66	»	»	22,320 17	»	»
Chemin de fer du Nord.	»	»	»	22,263 »	»	»	»	»	»
Nord-belge. . . . .	»	»	»	54,057 09	»	»	41,598 93	»	2,190 »
Flandre occidentale. . . . .	»	»	»	8,307 29	»	»	21,083 29	»	»
Luxembourg. . . . .	»	»	»	8,598 30	»	»	13,793 09	»	750 »
Lierre à Turnhout . . . . .	»	»	»	»	»	»	4,350 60	»	»
Est-Belge . . . . .	»	»	»	26,013 66	»	»	20,768 79	»	363 »
Pepinster à Spa . . . . .	»	»	»	»	»	»	4,163 39	»	»
Hainaut et Flandres. . . . .	»	»	»	20,694 23	»	»	8,932 12	»	750 »
Anvers à Rotterdam. . . . .	»	»	»	1,833 44	»	»	1,366 72	»	»
<b>TOTAUX GÉNÉRAUX. . . . .</b>	<b>18,152 30</b>	<b>17,087 73</b>	<b>477 40</b>	<b>132,364 43</b>	<b>50,362 70</b>	<b>6,931 67</b>	<b>149,981 91</b>	<b>19,539 41</b>	<b>5,112 30</b>

Frais de grue, engins, chargement et déchargement	Pénalités à charge des bureaux pour irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Abonnement pour transport des détenus.	Location et chômage des tapisseries.	Location de voitures.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
2,702 70	766 93	885 03	51,000 »	1,596 30	3,031 »	10,454 96	189,429 03	
18 30	3 60	31 93	»	»	»	»	1,083 73	
»	1 10	» 05	»	»	»	»	563 03	
»	1 70	5 77	»	28 »	»	»	933 07	
56 60	6 64	12 93	»	10 »	»	(a) 1/2 »	2,132 12	(a) Bris de glaces de voitures.
2,737 60	781 97	933 71	51,000 »	1,434 30	3,031 »	10,438 96	194,015 02	

**Internationaux.**

»	»	»	»	»	»	»	20,733 14	
»	»	»	»	»	»	»	41,538 83	
»	»	»	»	»	»	»	22,263 »	
»	»	»	»	»	»	»	97,826 04	
»	»	»	»	»	»	»	29,890 58	
»	»	»	»	»	»	»	23,125 48	
»	»	»	»	»	»	»	4,350 60	
»	»	»	»	»	»	»	47,147 43	
»	»	»	»	»	»	»	4,163 39	
»	»	»	»	»	»	»	30,536 37	
»	»	»	»	»	»	(b) 133 36	3,533 32	(b) Éclairage.
2,737 60	781 97	933 71	51,000 »	1,434 30	3,031 »	10,392 32	320,741 42	
A déduire au profit de la société de Lierre à Turnhout. . . . .							180 »	
RESTE. . . . .							320,561 42	

## N° XXIII.

RAILS. — *Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1859.*

DÉSIGNATION.	NATURE DES RAILS.	MÈTRES COURANTS DE RAILS.			
		ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A double BOURRELEY.	TOTAL.
		De 19 à 22 kilog. par mètre.	De 25 à 27 kilog. par mètre.	De 34 kilog. par mètre.	
En dépôt au 1 <sup>er</sup> janvier 1859 .....	Neufs.	»	»	64,987 51	64,987 51
	Vieux.	805 15	85,298 24	27,255 05	115,358 44
Fournitures faites en 1859 et produits du remaniage .....	Neufs.	»	»	124,924 82	124,924 82
	Vieux.	16,792 69	109,269 68	110,797 20	256,859 57
ENSEMBLE .....	Neufs.	»	»	189,912 55	189,912 55
	Vieux.	17,597 84	194,567 92	158,052 25	350,198 01
Employés aux renouvellements.....	Neufs.	»	»	149,726 65	149,726 65
	Vieux.	105 69	41,712 45	55,652 76	77,479 90
Employés à l'établissement de voies nouvelles.	Neufs.	»	»	4,470 51	4,470 51
	Vieux.	176 99	15,715 07	4,014 01	17,904 97
Rails mis hors de service.....	Vieux.	16,922 56	80,965 76	57,214 88	155,105 20
	ENSEMBLE .....	Neufs.	»	»	154,196 94
En dépôt au 1 <sup>er</sup> janvier 1860.....	Vieux.	17,205 24	156,591 23	76,882 55	250,479 07
	Neufs.	»	»	55,715 59	55,715 59
	Vieux.	592 60	58,176 64	61,149 70	119,718 94

(233)

N<sup>o</sup> XXIV.

*Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails effectués au 1<sup>er</sup> janvier 1860.*

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1860.		
		1 <sup>re</sup> VOIE.	2 <sup>e</sup> VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.
Bruxelles à Malines.....	1838	20	»	46,800	31,100	54,200	50,300	90,400
	1838	»	20					
	1841	5	»					
Malines à Anvers.....	1836	24	»	54,500	11,000	5,600	15,000	109,300
	1838	»	24					
	1840	5	5					
Contich à Lierre.....	1835	6	»	6,200	2,400	»	1,700	15,300
Malines à Louvain.....	1837	24	2	48,900	5,900	7,900	6,500	95,100
	1839	»	10					
	1841	»	12					
Louvain à Tirlemont.....	1837	19	»	58,700	3,200	5,000	8,000	75,800
	1839	»	8					
	1841	»	11					
Tirlemont à Waremme.....	1838	26	»	52,000	5,500	9,400	12,000	95,100
	1839	»	15					
	1841	»	15					
Waremme à Ans.....	1838	20	»	40,100	5,500	9,700	9,200	71,700
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	11,300	8,500	1,900	14,700	25,800
Liège à la frontière.....	1842	4	»	77,100	12,500	9,400	11,500	137,800
	1843	53	59					
Malines à Gand.....	1837	56	»	113,500	6,700	»	34,400	202,600
	1839	»	55					
	1841	»	25					
	1837	2	»					
Gand à Ostende.....	1838	67	»	133,000	6,800	8,400	1,600	271,800
	1846	»	6					
	1849	»	15					
	1850	»	4					
	1852	»	8					
	1855	»	7					
	1854	»	7					
Gand à Courtrai.....	1835	»	22	70,500	7,600	»	500	138,300
	1839	43	»					
	1832	»	7					
	1853	»	9					
	1853	»	6					
1857	»	7						
1838	»	»						
A reporter.....		360	533	694,800	108,900	89,300	143,200	1,562,400

RAILS MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÉLES.			A DOUBLE BOURRELET.*			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1858.	1859.	TOTAL.	1840 à 1858.	1859.	TOTAL.	1840 à 1858.	1859.	TOTAL.		
65,880	4,500	70,380	51,891	1,900	53,791	3,190	4,700	9,890	114,061	
106,470	4,400	110,870	2,400	"	2,400	4,180	800	4,980	118,250	
"	"	"	"	700	700	"	"	"	700	
65,670	100	65,770	15,100	"	15,100	2,000	"	2,600	79,550	
44,850	100	44,950	52,210	7,000	59,210	4,470	4,600	9,070	95,250	
53,700	600	54,500	22,460	10,700	33,160	11,010	5,800	14,810	102,270	
48,800	500	49,100	10,290	6,100	16,390	8,240	4,500	12,540	78,050	
9,670	1,800	11,470	12,220	600	12,820	160	"	160	24,450	
73,955	1,424	75,559	58,550	10,400	48,950	11,180	5,100	16,280	140,569	
206,244	1,800	208,044	51,260	2,500	53,560	1,650	1,000	2,650	264,254	
148,752	1,500	150,252	7,240	"	7,240	5,700	600	4,500	161,792	
4,110	"	4,110	95,755	500	96,055	1,080	500	1,580	101,745	
826,081	16,524	842,605	517,356	40,000	557,556	55,509	25,400	78,909	1,278,870	

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1860.		
		1 <sup>re</sup> VOIE.	2 <sup>e</sup> VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.
Report.....	....	360	335	694,800	105,900	89,300	143,200	1,562,400
Courtrai à Tournai et Mouscron à la frontière de France.	1842	54	*	49,900	5,900	400	11,900	98,300
	1847	"	3					
	1848	"	12					
Tournai à Jurbise.....	1847	13	"	97,400	7,100	"	183,100	23,400
	1848	33	"					
	1850	"	48					
Dendre-et-Waes et Bruxelles à Gand, par Alost.	1833	9	9	207,700	21,000	"	200	402,200
	1833	46	46					
	1836	53	53					
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	"	59,600	14,400	"	22,700	85,000
	1844	"	5					
	1846	"	15					
Tubise à Soignies.....	1841	17	"	33,500	9,800	500	19,700	62,100
	1846	"	17					
Soignies à Mons.....	1841	24	"	48,100	5,900	"	10,900	95,700
	1846	"	13					
	1847	"	11					
Mons à Quiévrain et Quiévrain à la fron- tière de France.	1842	20	"	40,000	11,500	"	20,200	82,200
	1846	"	4					
	1847	"	16					
Braine-le-Comte à Namur.....	1842	14	"	158,200	34,500	"	39,900	343,600
	1845	63	"					
	1846	"	6					
	1847	"	19					
	1849	"	21					
	1852	"	9					
1857	"	25						
Mons à Manage.....	1858	52	52	63,200	16,800	"	97,100	66,700
Landen à Hasselt.....	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX.....		742	693	1,432,200	252,600	90,200	552,900	2,681,600
		1,437						

RAILS MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL	
1840 à 1858.	1859.	TOTAL.	1840 à 1858.	1859.	TOTAL.	1840 à 1858.	1859.	TOTAL.	GÉNÉRAL.	
826,081	16,524	842,605	517,556	40,000	557,556	55,509	25,400	78,909	1,273,870	
22,767	500	25,067	57,975	»	57,975	1,440	2,200	5,640	84,680	
»	»	»	4,200	9,000	13,200	100	»	100	13,500	
»	»	»	»	»	»	100	5,200	5,500	5,500	
8,000	»	8,000	59,620	603	40,223	1,740	2,100	3,840	52,063	
590	100	690	40,000	6,400	46,400	3,800	900	4,700	51,790	
200	»	200	43,700	500	44,000	1,500	»	1,500	45,500	
200	»	200	54,900	2,000	56,900	6,415	»	6,415	45,515	
1,000	»	1,000	147,922	»	147,922	9,978	1,596	11,574	160,296	
»	»	»	10,965	22,661	33,626	»	18	18	35,644	
9,665	»	9,665	1,780	»	1,780	»	»	»	11,445	
868,505	16,924	885,427	698,416	80,966	779,382	78,582	37,214	115,596	1,780,405	

## N° XXV.

## BILLES. — Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1859.

DÉSIGNATION.	BILLES					
	EN RÉSERVE au 1 <sup>er</sup> janvier 1859.	FOURNIES PENDANT L'ANNÉE.		EMPLOYÉES		RESTANT en DÉPÔT au 31 décembre 1859.
		Quantités.	Prix.	aux remplacements.	à l'établissement de voies d'évi- tement et de doubles voies.	
Billes en chêne non préparées.....	7,971	46,230	8 07	52,553	3,046	18,622
— préparées (procédé Bethell) .	"	1,316	6 02	1,316	"	"
— en hêtre préparés (procédé Boucherie).		3,022	4 90			
— en bois blanc —	2,537	3,430	4 73	12,559	1,002	"
— en sapin —		532	4 30			
— en sapin préparé (procédé Bethell) ....	230	102,036	4 78	59,500	2,607	40,379
Traverses en métal.....	1,573	"	"	4	"	1,371
TOTAUX.....	12,153	160,406		103,512	6,655	60,372
ENSEMBLE.....		172,339		112,167		

(239)

N° XXVI.

*État des billes mises hors de service pendant l'exercice 1859.*

LIGNES.	SECTIONS.	1 <sup>er</sup> TRIMESTRE.			2 <sup>e</sup> TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD . . . . .	Bruxelles à Malines . . . . .	1,165	540	197	888	59	74
	Malines à Anvers . . . . .	548	96	"	330	82	9
	Cortich à Lierre . . . . .	"	222	"	"	"	"
EST . . . . .	Malines à Louvain . . . . .	526	"	"	936	6	11
	Louvain à Tirlemont . . . . .	151	32	"	1,417	160	"
	Tirlemont à Waremme . . . . .	"	"	"	1,641	58	"
	Waremme à Ans . . . . .	469	70	12	351	54	4
VESDRE . . . . .	Ans à la Meuse . . . . .	"	45	"	"	"	"
	Liège à la frontière . . . . .	695	"	"	1,518	"	"
OUEST . . . . .	Malines à Gand . . . . .	615	156	430	2,125	354	356
	Gand à Ostende . . . . .	785	292	39	581	144	67
	Gand à Courtrai . . . . .	192	"	102	585	"	187
	Courtrai à Tournai . . . . .	652	"	"	"	"	"
	Tournai à Jurbise . . . . .	1,069	"	"	1,812	"	"
MIDI . . . . .	Dendre-et-Waes . . . . .	25	"	"	16	"	154
	Bruxelles à Tubise . . . . .	"	"	"	1,117	"	"
	Tubise à Soignies . . . . .	48	"	"	1,899	"	"
	Soignies à Mons . . . . .	361	"	"	1,500	"	"
	Mons à Quiévrain . . . . .	494	"	"	758	"	"
NAMUR . . . . .	Braine-le-Comte à Namur . . . . .	168	"	19	1,808	"	400
	Mons à Manage . . . . .	"	"	"	2,179	"	"
		7,755	1,262	819	21,041	877	1,262
		9,836			25,180		

3 <sup>e</sup> TRIMESTRE.			4 <sup>e</sup> TRIMESTRE.			TOTAUX.			BILLES EN FER.	Observations.	
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES			
2,797	166	163	376	172	65	5,224	737	497	»		
1,656	148	2	1,883	192	»	4,419	518	11	74		
»	»	»	»	100	»	»	322	»	»		
779	8	51	543	2	11	2,604	16	53	»		
793	480	7	1,200	321	»	5,561	985	7	»		
2,164	27	»	1,589	191	»	5,594	236	»	»		
5,129	288	133	4,609	133	192	8,538	533	563	»		
»	55	»	»	110	»	»	208	»	»		
5,550	»	»	1,084	»	»	6,445	»	»	»		
2,254	140	57	1,688	213	815	6,662	843	1,638	»		
2,672	986	686	1,364	91	52	5,200	1,513	824	»		
170	543	752	501	428	42	1,448	776	1,305	»		
553	»	52	1,244	»	»	2,246	»	52	»		
5,040	»	»	1,831	»	»	9,732	»	»	»		
54	»	»	117	»	»	210	»	»	»		
561	»	»	69	»	»	1,547	»	134	»		
414	»	»	281	»	»	2,642	»	»	»		
519	»	»	882	202	»	5,292	202	»	»		
»	120	43	571	182	20	1,605	502	63	»		
2,933	230	»	525	»	203	5,482	230	714	»		
5,559	»	»	10,110	»	»	17,628	»	»	»		
54,837	2,981	1,890	50,264	2,541	1,910	95,897	7,461	5,881	74		
59,708			54,813			107,513					

N° XXVII. — *Compte de l'emploi du*

PROVENANCE.	BOIS D'ALLUMAGE				BRIQUETTES.	
	NEUF.		VIEUX.		QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr. 15.1764 les 1,000 kilog.
	QUANTITÉ. — Mètres cubes.	VALEUR. — Fr. 7-00.	QUANTITÉ. — Mètres cubes.	VALEUR. — Fr. 5-00.		
		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
Restant en approvisionnement au 1 <sup>er</sup> janvier :						
1° Dans les dépôts . . . . .	1,142,568	7,996 88	2,558,900	11,694 80	2,220,000	53,691 79
2° Aux usines à coke . . . . .	"	"	"	"	"	"
Quantités livrées par les fournisseurs :						
Dépenses imputées sur le budget. . . . .	"	"	"	"	49,228,878	747,119 24
Quantités livrées par les usines à coke de l'Etat . . . . .	"	"	"	"	"	"
Livré aux dépôts par le service de l'entretien des voies. . . . .	"	"	7,100,687	35,503 43	"	"
Résidus de charbon provenant du lavage du charbon de terre. . . . .	"	"	"	"	"	"
Transfert de 3,850 hectolitres de charbon pour coke, expédiés par l'usine à coke d'Ans à l'arsenal comme charbon menu.	"	"	"	"	"	"
Déchets abandonnés à l'Etat par les entrepreneurs :						
Déchets de briquettes. . . . .	"	"	"	"	"	"
Déchets de coke. . . . .	"	"	"	"	"	"
Déchets recueillis aux dépôts, à l'épuisement des tas de coke et de briquettes. .	"	"	"	"	"	"
<b>TOTAL DES ENTRÉES . . . . .</b>	<b>1,142,568</b>	<b>7,996 88</b>	<b>9,459,887</b>	<b>47,197 95</b>	<b>51,448,884</b>	<b>780,811 03</b>
Dont à déduire les approvisionnements restant aux dépôts et aux usines à coke au 31 décembre . . . . .	275,880	1,916 98	3,161,560	15,806 80	3,234,103	49,082 15
Reste une consommation de. . . . .	868,518	6,079 63	6,278,227	31,391 15	48,214,781	751,728 88

## combustible en 1859. — ENTRÉE.

CHARBON DE BOIS.		CHARBON DE TERRE EN ROCHE.		CHARBON DE TERRE MENU.		A REPORTER.	Observations.
QUANTITÉ. — Hectolitres.	VALEUR. — Fr. 3-20.	QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr. 22 et 33 (a) les 1,000 kil.	QUANTITÉ. — Hectolitres.	VALEUR. — Fr. 1.1226 et 0.888 (b).		
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.	
593.5	1,903 60	93,020	2,090 44	11,066 25	12,523 07	69,901 98	<i>N. B.</i> Les sommes en italiques indiquent la valeur du combustible dont le prix n'a pas été payé sur les fonds du budget.  (a) Prix payé pour 6,500 kilogrammes de charbon de terre en roche livré à l'atelier des timbres-poste.  (b) Prix payé pour 32,181 hectolit. de charbon menu livré pour la machine fixe de Haut-Pré.
"	"	"	"	"	"	"	
705. »	2,249 60	234,215	5,664 15	32,181 »	28,576 73	955,153 85	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	35,503 45	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	3,530 »	2,777 52	2,777 52	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
1,298.5	4,153 20	549,255	7,754 57	179,021 75	193,421 47	1,041,556 78	
418.7	1,359 84	15,000	530 »	33,979 50	58,145 67	106,621 41	
879.8	2,813 56	334,233	7,424 57	143,042 25	133,275 80	934,713 57	

Voir la page suivante.

PROVENANCE.	REPORT.	CHARBON POUR COKE.		COKE.	
		QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.
		Hectolitres.	Fr. 0.9255	Kilogrammes.	Fr. 24-97 les 1,000 kilogr
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
Restant en approvisionnement au 1 <sup>er</sup> janvier :					
1 <sup>o</sup> Dans les dépôts . . . . .	69,901 98	7,123	5,476 »	5,057,404	73,843 22
2 <sup>o</sup> Dans les usines. . . . .	»	17,630	15,569 46	»	»
Quantités livrées par les fournisseurs :					
Dépenses imputées sur le budget. . . . .	953,155 85	129,572	121,550 07	11,631,668	290,459 94
Quantités livrées par les usines à coke de l'Etat.	»	»	»	8,901,671	222,272 50
Livré aux dépôts par le service de l'entretien des voies . . . . .	53,805 45	»	»	»	»
Résidus de charbon provenant du lavage du charbon de terre . . . . .	»	»	»	»	»
Transfert de 5,550 hectolitres de charbon pour coke, expédiés par l'usine à coke d'Ans à l'ar- senal comme charbon menu . . . . .	2,777 52	134,147 5,550	142,173 83 2,777 52		
Déchets abandonnés à l'Etat par les entrepre- neurs :		130,617	139,598 01		
Déchets de briquettes. . . . .	»	»	»	»	»
Déchets de coke. . . . .	»	»	»	»	»
Déchets recueillis aux dépôts à l'épuisement des tas de coke et de briquettes. . . . .	»	»	»	»	»
TOTAL DES ENTRÉES. . . . .	1,041,556 78	130,617	139,598 01	23,570,743	588,535 66
Dont à déduire les approvisionnements restant aux Dépôts et aux usines à coke au 31 dé- cembre . . . . .	106,621 41	321	251 86	4,349,717	153,581 20
Reste une consommation de . . . . .	934,715 57	130,296	139,146 15	18,221,026	434,974 46
Il a été payé par la société du jardin zoologique d'Anvers, pour travail fait pour son compte par la machine fixe de la station . . . . .		»	»	»	»
Ce qui réduit la dépense totale à . . . . .		»	»	»	»

DÉCHETS DE COKE ET DE BRIQUETTES.		FAGOTS.		DIVERS.			VALEUR TOTALE.
QUANTITÉ. — Kilogrammes	VALEUR. — Fr. 10-00 les 1,000 kilogr.	QUANTITÉ. — Pièces.	VALEUR. — Fr. 14-06 le 100.	DÉNOMINATION.	QUANTITÉ.	VALEUR.	
	Fr. c.		Fr. c.			Fr. c.	Fr. c.
64,724	647 24	59,944 $\frac{1}{2}$	5,616 46	"	"	"	157,484 00
"	"	"	"	"	"	"	15,569 46
"	"	48,501	6,819 57	Copeaux . . . . .	24 sacs.	7 20	1,552,540 23
"	"	"	"	Bois de chauffage. .	50 m <sup>3</sup> .	487 06	
"	"	"	"	Petits fagots . . . .	10,000	200 "	
"	"	"	"	Gâteaux résineux. .	3,250	102 84	
218,288	2,182 88	"	"	"	"	"	224,455 38
"	"	24,275	3,112 95	"	"	"	38,916 38
"	"	"	"	Résidus . . . . .	907 hect.	362 80	362 80
273,589	2,755 89	"	"	"	"	"	2,755 89
172,984	1,729 84	"	"	"	"	"	1,729 84
105,897	1,038 97	"	"	"	"	"	1,038 97
853,482	8,554 82	112,718 $\frac{1}{2}$	15,848 98	"	"	1,159 60	1,794,653 85
144,512	1,445 12	24,565	5,454 28	Bois de chauffage. .	6 m <sup>3</sup> .	96 "	245,447 87
691,170	6,911 70	88,155 $\frac{1}{2}$	12,594 70	"	"	1,065 60	1,549,203 98
"	"	"	"	"	"	"	567 50
"	"	"	"	"	"	"	1,548,838 48

N° XXVIII. — *Compte de l'emploi du*

DESTINATION.	BOIS D'ALLUMAGE				BRIQUETTES.				
	NEUF.		VIEUX.		QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr. 15.1764 les 1,000 kilog.			
	QUANTITÉ. — Mètres cubes.	VALEUR. — Fr. 7.00.	QUANTITÉ. — Mètres cubes.	VALEUR. — Fr. 5.00.					
Direction générale. . . . .	»	Fr. c.	»	Fr. c.	»	»			
Magasin central et commission de réception de Malines. . . . .	»	»	»	»	»	»			
Voies . . . . .	{	»	2.500	12 50	»	»			
	{	»	»	»	»	»			
Traction.	Allumage.	Ligne du Nord. . . . .	105.900	741 50	675.320	5,567 60	551,880	8,573 38	
		Id. de l'Est. . . . .	148.518	1,059 65	1,257.750	6,288 65	812,660	12,524 18	
		Id. de l'Ouest. . . . .	427.250	2,990 75	1,776.800	8,884 »	456,800	6,629 07	
		Id. du Midi. . . . .	161.000	1,127 »	1,967.125	9,853 62	1,057,000	16,041 50	
			Machine fixe de Haut-Pré.	»	»	16.000	80 »	»	»
	Chauffage.	Ligne du Nord. . . . .	»	»	»	»	4,752,400	71,821 »	
		Id. de l'Est. . . . .	»	»	»	»	8,252,200	124,955 51	
		Id. de l'Ouest. . . . .	»	»	»	»	16,089,400	244,179 86	
		Id. du Midi. . . . .	»	»	»	»	16,260,795	246,781 »	
			Machine fixe de Haut-Pré.	»	»	»	»	»	
Stations. Chauffage des bureaux et des salles d'attente . . . . . (Voir pour les détails le tableau n° XXIX.)	11.750	82 25	114.419	572 10	»	»			
Arsenal de Malines.	Bureaux. . . . .	»	»	»	»	»	»		
	1 <sup>re</sup> division. . . . .	»	»	»	»	17,800	270 14		
	2 <sup>e</sup> id. . . . .	»	»	»	»	»	»		
Ateliers	de locomotives. . . . .	1.250	8 75	58.651	295 25	6,900	104 72		
	de voitures. . . . .	6.000	42 »	44.975	224 87	»	»		
	des lampistes. . . . .	»	»	»	»	»	»		
	des peintres. . . . .	»	»	»	»	»	»		
Machines fixes (autres que celle de Haut-Pré) . . . . .	22.850	159 95	566.509	1,852 54	26,220	597 95			
	884.518	6,191 65	6,278.227	51,591 15	48,225,455	731,860 49			
Poste . . . . .	Chauffage des bureaux ambulants. . . . .	»	»	»	»	»	»		
	Chauffage de l'atelier des timbres-poste . . . . .	»	»	»	»	»	»		
Télégraphes. . . . .	»	»	»	»	»	»			
TOTAL GÉNÉRAL. . . . .	884.518	6,191 65	6,278.227	51,591 15	48,225,455	731,860 49			
Dont à déduire les excédants constatés à l'épuisement des tas. . . . .	16.000	112 »	»	»	8,672	151 61			
Ce qui réduit la consommation totale à . . . . .	868.518	6,079 65	6,278.227	51,591 15	48,214,781	731,728 88			

## combustible, en 1859. — SORTIES.

CHARBON DE BOIS.		CHARBON DE TERRE EN ROCHE.		CHARBON DE TERRE MENU.		A REPORTER.	Observations.
QUANTITÉ. — Hectolitres.	VALEUR. — Fr. 3-20.	QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr. 22 et 33 (a) les 1,000 kil.	QUANTITÉ. — Hectolitres.	VALEUR. — Fr. 1.1226 et 0.868 (b).		
167.00	Fr. c. 554 40	54,398	Fr. c. 1,201 09	5,457.00	Fr. c. 6,126 08	Fr. c. 7,861 37	(a) Prix payé pour 6,500 kilogr. de charbon en roche livré pour le chauffage de l'atelier des timbres-poste.  (b) Prix payé pour 52,181 hectolit. de charbon menu livré pour la machine fixe de Haut-Pré.
"	"	10,000	220 "	557.00	400 77	620 77	
"	"	"	"	2,212.00	2,483 21	2,493 71	
46.00	147 20	"	"	"	"	147 20	
"	"	"	"	"	"	12,484 48	
"	"	"	"	"	"	19,682 46	
"	"	"	"	"	"	18,503 82	
"	"	"	"	"	"	27,004 12	
"	"	"	"	"	"	80 "	
"	"	"	"	5,816.50	6,529 66	78,330 66	
"	"	"	"	"	"	124,933 34	
"	"	"	"	"	"	244,179 86	
"	"	"	"	"	"	246,781 "	
"	"	"	"	32,181.00	<sup>(b)</sup> 28,576 73	28,576 73	
7.50	24 "	15,500	556 60	27,509.93	50,638 40	51,675 53	
"	"	"	"	509.00	546 89	546 89	
88.00	272 "	256,040	5,192 88	52,459.00	56,416 52	42,181 34	
145.50	465 60	"	"	6,915.00	7,760 60	8,226 20	
155.80	498 56	"	"	8,691.50	9,737 16	10,662 44	
1.00	5 20	"	"	3,854.30	4,304 64	4,374 71	
212.00	678 40	"	"	112.00	123 75	804 15	
"	"	"	"	53.00	59 50	59 50	
"	"	1,800	59 60	22,657 23	23,412 78	27,842 80	
819.80	2,625 56	317,753	6,990 17	148,522.70	158,938 47	938,013 23	
"	"	10,000	220 "	24.30	27 30	247 50	
"	"	<sup>(a)</sup> 6,500	214 40	"	"	214 40	
60.00	192 "	"	"	180.00	202 07	594 07	
879.80	2,815 56	534,253	7,424 57	148,527.20	159,188 04	938,871 22	
"	"	"	"	3,484.93	3,912 24	4,133 83	
879.80	2,815 56	554,253	7,424 57	143,042.23	153,273 80	954,713 37	

Voir la page suivante.



DÉCHETS DE COKE ET DE BRIQUETTES.		FAGOTS.		DIVERS.			SOMMES PARTIELLES.	TOTAUX.
QUANTITÉ. — Kilogr.	VALEUR. — Fr. 10 00 les 1,000 kil	QUANTITÉ. — Pièces.	VALEUR. — Fr. 14-06 le 100	DÉNOMINATION.	QUANTITÉ.	VALEUR.		
	Fr. c.	200	Fr. c.	Copeaux . . . . .	24 sacs.	Fr. c.	8,287 93	8,908 72
			28 12	Bois de chauffage.	24 m <sup>3</sup> .	7 20 591 06		
45,907	439 07	40	6 47	"	"	"	620 77	
"	"	"	"	"	"	"	2,971 74	5,418 94
"	"	8,466 ½	1,190 54	"	"	"	147 20	
"	"	9,950	1,596 16	"	"	"	49,883 50	
"	"	50,242	4,232 04	"	"	"	52,581 89	
"	"	29,559	4,123 10	"	"	"	62,501 69	
"	"	"	"	"	"	"	88,573 22	
"	"	"	"	"	"	"	80 "	173,022 10
"	"	"	"	"	"	"	124,824 27	
"	"	"	"	"	"	"	256,899 89	
"	"	"	"	"	"	"	551,534 26	
"	"	"	"	"	"	"	374,171 73	
"	"	"	"	Résidus . . . . .	907 hect.	562 80	28,939 53	1,006,189 68
78,763	787 63	2,281 ½	320 70	"	"	"		52,978 21
"	"	"	"	"	"	"	546 89	
93,030	950 50	"	"	"	"	"	49,281 03	
3,530	33 50	"	"	"	"	"	8,520 08	57,948 "
58,986	589 86	710	99 83	"	"	"	13,834 43	
53,699	556 69	1,104	133 25	"	"	"	3,073 22	
"	"	11	1 33	"	"	"	803 68	
"	"	"	"	"	"	"	59 30	10,792 85
595,415	5,954 15	3,823 ½	819 07	"	"	"	32,872 93	
"	"	"	"	"	"	"	567 50	32,503 43
"	"	"	"	"	"	"	1,363,610 06	159,146 13
				"	"	"	567 50	
691,170	6,911 70	88,133 ½	12,594 70	"	"	761 06	1,363,977 56	1,365,610 06
"	"	"	"	Petits fagots . . .	3,000	160 "		
"	"	"	"	Gâteaux résineux.	3,250	102 54	510 04	
"	"	"	"	Petits fagots . . .	2,000	40 "	234 40	764 44
				"	"	"		394 07
691,170	6,911 70	88,133 ½	12,594 70	"	"	1,063 60	"	1,364,768 57
"	"	"	"	"	"	"	"	13,950 09
691,170	6,911 70	88,133 ½	12,594 70	"	"	1,063 60	"	1,348,858 48

## N° XXIX.

Relevé de la dépense faite, en 1859, pour le chauffage des stations et des services qui en dépendent.

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	CHAUFFAGE des salles d'attente et des BUREAUX.	MACHINES FIXES.		ATELIERS				TOTAL de LA DÉPENSE par ligne.
			FORCE en chevaux.	VALEUR du combustible.	DE locomotives.	DE voitures.	DES lampistes.	DES peintres.	
NORD.	Bruxelles (Nord) . . . . .	Fr. c. 761 68	4.25	Fr. c. 668 61	Fr. c. 1,152 65	Fr. c. 539 59	Fr. c. 640 "	Fr. c. "	Fr. c. 9,159 40
	Anvers. (Station, bureau de ville et bassin) et halte de Vieux-Dieu . . . . .	1,140 46	5.25	(a) 1,525 60	614 66	530 26	"	"	
	Bruxelles. (Allée-Verte) . . . . .	407 "			506 80	"	"	"	
	Petites stations . . . . .	1,052 59							
	TOTAL . . . . .	5,561 45		2,194 21	2,254 11	709 65	640 "	"	
EST.	Tirlemont et halte d'Esmael.	626 20	5.60	1,255 28	174 41	266 60	"	"	17,368 87
	Ans . . . . .	291 34	6.00	2,481 68	497 67	168 60	"	"	
	Liège. (Station et bureau de ville) . . . . .	569 05	10.00	1,570 41	856 48	55 75	"	"	
	Verviers . . . . .	771 25	4.00	1,240 60	1,542 12	140 75	"	"	
	Louvain. (Station et bassin) et haltes de Boortmeerbek, Haccht et Wespelaer . . . . .	694 06	1.50	885 59	"	"	"	"	
	Landen et Gingelom . . . . .	450 44	5.00	443 51	"	"	"	"	
	Waremine et Rosoux . . . . .	408 "	2.20	890 51	"	"	"	"	
	Petites stations . . . . .	1,545 79							
TOTAL . . . . .	5,156 51		8,752 18	2,850 38	629 70	"	"		
OUEST.	Malines . . . . .	1,205 27	4.00	2,087 70	423 66	"	28 80	"	27,866 89
	Gand. (Station et bureau de ville); haltes de Trouchen- nes et de Landeghem . . . . .	1,757 02	4.00	1,985 68	1,501 01	559 34	"	"	
	Ostende et Jabbeke . . . . .	689 87	4.00	845 50	768 17	"	"	"	
	Mouscron . . . . .	512 11	5.00	799 02	180 57	159 90	"	"	
	Tournai et Havinnes . . . . .	466 77	1.50	1,251 55	564 75	463 99	"	"	
	Ath, Ligne et Maffles . . . . .	524 20	5.00	971 50	200 04	509 69	79 54	"	
	Alost et Gysegheem . . . . .	475 98	5.00	854 74	211 95	187 47	"	"	
	Termonde et Audeghem . . . . .	445 17	5.00	455 85	"	"	"	"	
	Courtrai . . . . .	655 09	1.50	514 96	"	46 19	"	"	
	Petites stations . . . . .	6,496 06							
TOTAL . . . . .	15,277 54		9,522 50	5,452 15	1,506 58	108 54	"		

(a) Il a été déduit du compte de la machine fixe d'Anvers, la somme de fr. 367-50, payée en 1859, par la Société royale de zoologie de cette ville du chef du travail fait par la machine fixe de la station, pour alimenter les réservoirs de la Société.

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	CHAUFFAGE des salles d'attente et des BUREAUX.	MACHINES FIXES.		ATELIERS				TOTAL de LA DÉPENSE par ligne.
			FORCE en chevaux.	VALEUR du combustible.	DE locomotives.	DE voitures.	DES lampistes.	DES peintres.	
		Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
MIDI	Bruxelles (Midi), station et bureau de ville. . . . .	1,465 84	4.50	840 97	419 40	352 12	"	59 50	
	Braine-le-comte. . . . .	1,171 54	11.00	3,492 18	1,589 84	182 51	50 94	"	
	Quiévrain. . . . .	967 20	4.00	1,805 "	1,082 56	263 98	"	"	
	Manage et La Croÿère. . . . .	531 25	1.50	484 92	314 84	"	"	"	
	La Louvière et La Paix. . . . .	546 76	3.00	466 80	"	464 76	"	"	
	Charleroi et Couillet. . . . .	484 55	4.00	2,641 59	1,557 82	283 14	6 40	"	
	Namur. (Station et bureau de ville). . . . .	873 85	5.50	1,459 64	545 78	496 78	"	"	
	Jurbise. . . . .	269 50	"	"	"	"	"	"	
	Mons. (Station, bureau de ville et bassin). . . . .	553 26	1.50	775 64	187 47	"	"	"	
	Petites stations . . . . .	4,719 80		"	"	"	"	"	
	TOTAL. . . . .	11,202 95		12,056 74	5,297 51	2,227 29	57 54	59 50	50,881 51
<b>RÉCAPITULATION.</b>									
	Ligne du Nord . . . . .	5,561 45		2,194 21	2,254 11	709 65	640 "	"	9,159 40
	Id. de l'Est. . . . .	5,156 51		8,752 18	2,850 68	629 70	"	"	17,568 87
	Id. de l'Ouest. . . . .	15,277 54		9,822 50	5,432 13	1,506 58	108 54	"	27,866 89
	Id. du Midi. . . . .	11,202 95		12,056 74	5,297 51	2,227 29	57 54	59 50	50,881 51
	TOTAL GÉNÉRAL. . . . .	52,978 21		52,505 45	15,854 43	5,075 22	805 68	59 50	85,276 47

## N° XXX. — Importance des services internationaux

NATURE DES TRANSPORTS.		TRANSPORTS												
		FRANCO-BELGE.				BELGE-RHÉNAN ET BELGE-ALLEMAND.				BELGE-PRUSSIEN.				
		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs.	Trains express . . . . . 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	13,017	94,251 »	17,409	123,237 95	15,280	155,686 35	14,243	154,113 20	621	8,242 80	440	6,200 80	
	2 <sup>e</sup> id . . . . .	3,441	9,348 20	5,651	30,036 15	722	11,873 40	1,043	19,143 90	»	»	2	15 »	
	Id. ordinaires.	1 <sup>re</sup> id. . . . .	12,697	52,171 20	9,764	37,181 05	1,562	9,652 10	2,375	12,711 50	24	205 30	63	277 »
		2 <sup>e</sup> id. . . . .	20,913	53,602 10	16,733	39,312 30	3,094	20,077 50	5,195	29,922 »	114	681 90	131	441 60
		3 <sup>e</sup> id . . . . .	58,970	75,822 16	52,353	60,479 88	7,074	20,178 70	8,284	20,123 25	308	1,237 70	240	569 15
extraordinaires . . . . .	3	3 00	»	»	»	»	801	2,698 »	»	»	»	»		
Bagages . . . . .	Quintaux . . . . .	9,359	40,319 02	9,579	41,974 99	7,308	51,827 03	6,858	44,919 79	352	2,736 31	226	1,585 98	
Équipages . . . . .	Expéditions . . . . .	22	1,278 30	37	1,887 »	24	1,927 20	29	1,826 »	7	652 20	3	279 »	
Animaux . . . . .	Id. . . . .	109	3,105 80	37	936 »	83	2,450 30	83	2,902 40	18	682 20	21	1,005 »	
Finances . . . . .	Groups . . . . .	42,502	16,756 35	131,814	40,988 53	»	»	»	»	»	»	»	»	
Petits paquets . . . . .	1/2 kil. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Petites marchandises.	Quintaux . . . . .	16,254	41,617 30	13,699	49,015 76	8,732	31,553 58	3,957	16,433 64	585	2,604 09	5,206	24,660 50	
Grosses marchandises.	Tonneaux . . . . .	592,676	1,099,021 06	29,366	176,303 43	79,421	441,676 39	37,082	240,757 99	4,668	40,965 25	4,606	34,751 80	
Produits extraordinaires . . . . .		»	36,672 08	»	51,549 90	»	17,859 39	»	13,970 42	»	1,875 62	»	7,304 21	
TOTALS . . . . .			1,523,968 17		653,032 99		764,961 94		550,533 09		59,883 37		77,094 13	
			2,177,001 16			1,315,495 03			136,077 59					

et du transit, pendant l'année 1859.

### INTERNATIONAUX.

PRUSSO-NÉERLANDO-BELGE.				HOLLANDO-BELGE.				A REPORTER.			
SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
23	123 60	785	5,094 40	180	1,114 30	1,965	10,142 60	30,021	259,623 05	34,842	298,838 95
"	"	"	"	"	"	17	57 80	4,163	21,221 60	6,713	49,305 85
3,184	13,923 70	2,773	11,735 10	2,763	9,706 80	824	2,946 60	20,230	85,664 10	15,799	64,851 25
6,699	20,712 05	6,405	19,744 50	2,264	6,113 20	2,004	5,638 60	33,984	101,186 75	30,528	86,059 "
24,894	45,332 15	22,970	42,014 15	3,540	5,200 65	1,815	3,140 90	94,784	147,771 36	85,671	126,332 33
15,581	22,453 68	18,156	30,297 45	"	"	"	"	15,584	22,462 28	18,957	32,995 45
1,517	5,656 98	1,434	5,559 46	1,683	4,713 54	1,276	3,700 79	20,309	105,252 88	19,373	97,771 01
7	277 40	2	114 "	14	463 80	"	"	74	4,598 90	71	4,196 "
49	601 85	784	13,687 81	27	592 "	239	7,310 10	286	7,432 15	1,164	25,842 31
736	254 92	876	255 05	596	189 35	271	89 85	43,834	17,210 62	135,961	41,332 43
55,943	3,142 87	27,358	1,539 25	17,470	1,114 43	10,220	526 24	73,413	4,257 30	37,578	2,065 40
18,213	27,345 51	6,606	8,526 80	2,757	3,364 14	1,545	3,365 27	45,941	106,484 62	31,013	102,035 06
53,214	213,275 29	18,462	104,606 49	19,078	92,189 17	7,025	40,254 15	749,057	1,887,127 16	97,421	596,673 91
"	11,930 14	"	8,115 66	"	4,771 99	"	8,107 64	"	73,169 22	"	89,047 83
.....	365,055 14	.....	251,320 12	.....	129,533 37	.....	85,279 54	.....	2,843,401 90	.....	1,617,259 87
616,375 26				214,812 91				4,460,661 86			

Voir la page suivante.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS INTERNATIONAUX. (Voir la page précédente.)				TRANSPORTS								
	REPORT.				ANGLO-BELGE				SOUTH-EASTERN-RAILWAY.				
	SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs.	Trains express. { 1 <sup>re</sup> classe.	30,021	259,623 05	34,842	298,838 95	228	3,003 30	376	4,963 20	587	8,068 45	1,251	13,459 50
	{ 2 <sup>e</sup> id.	4,163	21,221 60	6,713	49,305 85	26	257 20	78	780 »	186	1,949 10	397	3,053 85
	Id. ordinaires. { 1 <sup>re</sup> classe.	20,230	85,664 10	15,799	64,851 25	»	»	»	»	»	»	»	»
		{ 2 <sup>e</sup> id.	33,984	101,186 75	30,528	86,059 »	»	»	»	»	»	»	»
		{ 3 <sup>e</sup> id.	94,784	147,771 36	85,671	126,332 33	»	»	»	»	»	»	»
	extraordinaires. . . . .	15,584	22,462 28	18,957	32,995 45	»	»	»	»	»	»	»	»
Bagages . . . . . Quintaux . . . . .	20,309	105,252 88	10,373	97,771 01	»	»	»	»	355	4,111 77	149	1,852 26	
Equipages. . . . . Expéditions.	74	4,598 60	71	4,106 »	»	»	»	»	»	»	»	»	
Animaux. . . . . Id.	286	7,432 15	1,164	25,842 31	»	»	»	»	»	»	»	»	
Finances. . . . . Groups . . . . .	43,834	17,210 62	135,961	41,332 43	»	»	»	»	»	»	»	»	
Petits paquets . . . . 1/2 kil. . . . .	73,613	4,257 30	37,578	2,065 49	»	»	»	»	»	»	»	»	
Petites marchandises. Quintaux . . . . .	45,941	106,484 62	31,013	102,638 06	»	»	»	»	»	»	»	»	
Grosses marchandises. Tonneaux . . . . .	749,057	1,687,127 16	97,421	596,673 91	»	»	»	»	»	»	»	»	
Produits extraordinaires. . . . .	»	73,109 22	»	69,047 83	»	»	»	»	»	»	»	»	
Totaux. . . . .	.....	2,843,401 39	.....	1,617,259 67	...	3,260 50	...	5,743 20	...	14,129 32	...	18,365 61	
		4,460,661 86				9,003 70				32,494 93			

## INTERNATIONAUX. (Suite.)

GENERAL STEAM NAVIGATION.				FINANCES ET PETITS PAQUETS.				TOTAL.				TOTAL GÉNÉRAL,	
SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		entrées et sorties réunies.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
"	"	"	"	"	"	"	"	30,836	270,694 60	35,169	317,361 65	67,305	587,956 45
"	"	"	"	"	"	"	"	4,375	23,427 90	7,268	53,139 70	11,063	76,567 60
651	4,903 70	334	2,319 20	"	"	"	"	20,881	90,567 80	16,133	67,170 45	37,014	157,738 25
344	2,199 90	154	1,171 10	"	"	"	"	34,328	103,386 65	30,682	67,230 10	65,010	190,616 75
"	"	"	"	"	"	"	"	94,784	147,771 36	85,671	126,332 33	180,455	274,103 69
"	"	"	"	"	"	"	"	15,584	22,162 28	18,957	32,995 45	34,541	55,457 73
"	"	"	"	"	"	"	"	20,661	109,361 65	19,522	99,623 27	40,186	208,987 92
"	"	"	"	"	"	"	"	74	4,598 90	71	4,106 "	145	8,701 90
"	"	"	"	"	"	"	"	286	7,432 15	1,164	25,842 31	1,450	33,274 46
"	"	"	"	14,737	28,312 01	7,838	15,727 64	58,571	45,522 63	143,799	57,060 07	202,370	102,582 70
"	"	"	"	144,757	17,393 01	113,423	15,676 63	218,170	21,651 21	151,001	17,742 12	369,171	39,393 33
"	"	"	"	"	"	"	"	45,941	106,484 62	31,013	102,038 06	76,954	208,522 68
"	"	"	"	"	"	"	"	749,057	1,887,127 16	97,421	596,673 91	846,478	2,483,801 07
"	"	"	"	"	"	"	5,536 25	"	73,109 22	"	95,581 08	"	168,693 30
...	7,103 60	...	3,490 30	...	45,705 92	...	37,940 52	...	2,913,601 33	...	1,662,799 50	...	4,596,400 83
10,593 90				83,646 44				4,596,400 83				4,596,400 83	

Voir la page suivante.

NATURE DES TRANSPORTS.	FRANCO-BELGE-RHÉNAN.													
	DE LA FRANCE VERS L'ALLEMAGNE.						DE L'ALLEMAGNE VERS LA FRANCE.							
	PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.			
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
Voyageurs.	Trains express.	1 <sup>re</sup> classe.	349	9,016 "	51	666 10	4,282	33,131 50	331	8,109 50	62	1,342 70	4,460	34,823 35
		2 <sup>e</sup> id.	49	966 50	26	402 10	1,115	6,407 "	15	277 50	10	155 50	301	1,745 80
	Id. ordinaires.	1 <sup>re</sup> classe.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		2 <sup>e</sup> id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		3 <sup>e</sup> id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
extraordinaires.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	826	2,029 89	
Bagages.	Quintaux.	296	4,347 03	32	449 40	2,331	10,749 28	152	2,228 52	19	271 60	1,738	7,695 62	
Équipages.	Expéditions.	1	153 "	"	"	15	950 "	1	153 "	"	"	4	204 "	
Animaux.	Id.	"	"	"	"	7	200 25	"	"	"	"	1	36 "	
Finances.	Groups.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Petits paquets.	1/2 kil.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Petites marchandises.	Quintaux.	164	899 72	51	272 36	11,882	21,392 86	15	62 26	11	55 62	3,729	6,712 92	
Grosses marchandises.	Tonneaux.	190	2,983 74	238	3,373 75	4,609	25,052 79	566	8,880 45	450	7,744 89	2,950	16,232 57	
Produits extraordinaires.		"	"	"	"	"	"	"	64	"	6 62	"	670 77	
TOTALX.			18,305 69		5,163 71		98,063 68		19,731 87		9,577 23		70,450 92	
221,293 40														

SIT.

FRANCO-BELGE-PRUSSIEN.												A REPORTER.	
DE LA FRANCE VERS LA PRUSSE.						DE LA PRUSSE VERS LA FRANCE.							
PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
17	416 50	»	»	42	323 40	44	1,078 »	»	»	230	1,771 »	9,868	90,678 05
1	18 50	»	»	22	127 60	»	»	»	»	»	»	1,539	10,100 80
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	826	2,029 69
6	83 79	»	»	20	93 84	17	254 53	»	»	81	368 52	4,692	26,842 13
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	21	1,490 »
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	326 25
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	6 89	109	197 10	3	15 40	3	13 78	3,250	5,849 36	19,218	35,498 27
10	159 90	8	47 70	933	5,135 53	33	514 03	50	744 90	2,197	12,082 93	12,229	82,953 20
»	»	»	»	»	»	»	1 50	»	1 50	»	660 79	»	1,341 82
.....	678 69	.....	54 59	.....	5,877 47	.....	1,863 46	.....	760 18	.....	20,732 62	.....	251,260 41
29,987 01												251,260 41	

Voir la page suivante.



(Suite.)

(UNION DU NORD DE L'ALLEMAGNE).								GENERAL-STEAM-NAVIGATION.								A REPORTER.			
DE L'ANGLETERRE VERS L'ALLEMAGNE.				DE L'ALLEMAGNE VERS L'ANGLETERRE				DE LONDRES VERS LES RHÉNANS.				DES RHÉNANS VERS LONDRES.							
PAR CILIS ET MOESKES.		PAR OSTENDE.		PAR MOESKES ET CILIS.		PAR OSTENDE.		PAR ANVERS.		PAR OSTENDE.		PAR ANVERS.		PAR OSTENDE.					
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.				
2,034	53,231 30	101	2,575 50	1,159	30,339 20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15,744	203,305 40		
1,314	30,843 30	525	14,388 60	1,013	26,455 65	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12,269	144,293 80		
"	"	"	"	"	"	146	2,093 "	345	4,312 50	188	3,854 "	189	2,362 50	370	7,585 "	1,238	21,107 "		
"	"	"	"	"	"	18	279 "	141	1,330 50	223	3,456 50	106	1,097 "	148	2,294 "	636	8,376 "		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	826	2,029 89		
23	327 55	219	4,763 26	277	8,163 91	46	707 61	"	"	"	"	34	314 90	46	707 02	7,513	52,980 10		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	21	1,490 "		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8	326 25		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	21,793	40,935 42		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13,356	89,313 78		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,402 91		
.....	84,402 15	...	21,727 36	.....	64,958 96	...	3,979 61	...	5,652 "	...	7,310 59	...	3,684 40	...	10,586 62	.....	565,560 55		
																27,233 52		565,560 55	

Voir la page suivante.

## TRANSIT.

NATURE DES TRANSPORTS.	REPORT		ANGLO-BELGE-RHÉMAN.				SOUTH-EASTERN-RAILWAY.							
	DES		DE LONDRES		DES RHÉLLES		DE LONDRES VERS LES RHÉMANS.			DES RHÉLLES				
	TRANSPORTS		VERS LES RHÉMANS.		VERS LONDRES.					VERS LONDRES.				
	EN						PAR OUSTENDE.			PAR		PAR		
TRANSIT.									MOUSCRON.		OSTENDE.		MOUSCRON.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs.	Trains express.	1 <sup>re</sup> classe. . .	15,744	203,305 40	1,067	27,208 50	1,451	37,000 50	"	"	149	3,790 50	967	25,335 "
		2 <sup>e</sup> id. . .	12,269	144,293 80	250	4,600 "	255	4,890 "	"	"	374	9,409 20	341	6,700 65
	Id. ordinaires.	1 <sup>re</sup> classe. . .	1,238	21,107 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		2 <sup>e</sup> id. . .	636	8,376 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		3 <sup>e</sup> id. . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	extraordinaires. . . . .	826	2,029 80	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Bagages . . . . .	Quintaux. . . . .	7,513	32,080 10	"	"	"	312	6,644 98	172	5,018 61	"	"	
	Équipages. . . . .	Expéditions . . . . .	21	1,490 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Animaux. . . . .	Id. . . . .	8	326 25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Finances. . . . .	Groups. . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Petits paquets . . . . .	1/2 kil. . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Petites marchandises. Quintaux. . . . .		21,793	40,935 42	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Grosses marchandises. Tonneaux. . . . .		13,358	89,313 78	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Produits extraordinaires. . . . .		"	1,402 91	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Totaux. . . . .		565,560 55	32,008 50	41,896 50	6,644 98	18,317 31	32,035 65						
			565,560 55	73,905 "		56,907 94								

(Suite.)

FINANCES ET PETITS PAQUETS.																TOTAL.	
FRANCE VERS PRUSSE.				PRUSSE VERS FRANCE.				PRUSSE VERS ANGLETERRE.				ANGLETERRE VERS PRUSSE.					
PAR MOUSCRON.		PAR ERQUELINNES.		PAR MOUSCRON.		PAR ERQUELINNES.		PAR OSTENDE.		PAR MOUSCROÿ et CALAIS.		PAR OSTENDE.		PAR MOUSCROÿ et CALAIS.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	19,378	296,648 90
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13,489	170,189 65
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,238	21,107 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	636	8,376 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	826	2,029 89
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,957	64,643 69
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	21	1,490 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6	326 25
"	"	25,261	8,841 35	221	269 50	4,947	11,136 50	"	"	755	498 45	"	"	"	"	31,184	20,765 80
3,177	790 30	89,983	6,519 23	1,455	325 06	75,824	4,871 95	62,315	6,322 80	1,549	361 35	174,154	21,695 25	810	469 95	409,267	43,355 89
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	21,793	40,935 42
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13,356	89,313 78
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,402 91
"	790 30	"	15,300 58	"	814 56	"	16,008 45	"	8,322 80	"	859 80	"	21,695 25	"	469 95	"	760,585 18
64,121 69																760,585 18	

Voir la page suivante.

NATURE DES TRANSPORTS.	TOTAL DES TRANSPORTS EN TRANSIT.		TRANSPORTS INTERNATIONAUX — TOTAL GÉNÉRAL A LA SORTIE ET A L'ENTRÉE.		TOTAL GÉNÉRAL des TRANSPORTS INTERNATIONAUX, DU TRANSIT et des finances et petits paquets.	
	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.
	Voyageurs. { Trains express . . . { 1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> id. . . . . Trains ordinaires. { 1 <sup>re</sup> id. . . . . 2 <sup>e</sup> id. . . . . 3 <sup>e</sup> id. . . . . extraordinaires. . . . .	19,578	296,648 90	67,303	587,936 43	86,683
	13,489	170,189 05	11,663	76,567 60	23,132	216,757 23
	1,258	21,107 »	37,014	137,738 23	58,532	178,845 23
	656	8,576 »	63,010	190,616 73	63,646	198,992 75
	»	»	180,433	274,103 69	180,433	274,103 69
	826	2,029 89	34,541	53,437 73	53,367	37,487 62
Bagages. . . . . (Quintaux) . . .	7,997	64,645 69	40,186	208,987 92	43,183	275,651 61
Équipages . . . . . (Voitures) . . .	21	1,490 »	143	3,704 90	166	10,194 90
Animaux. . . . . (Expéditions). . .	8	326 23	1,430	53,274 46	1,438	53,600 71
Finances . . . . . (Groups) . . . .	31,184	20,763 80	202,370	102,332 70	233,334	123,548 30
Petits paquets . . . . . (½ kilogramme).	409,267	43,333 89	569,171	59,593 33	778,433	82,749 22
Petites marchandises. . . . . (Quintaux) . . .	21,793	40,933 42	76,934	208,522 63	98,747	249,438 10
Grosses marchandises . . . . . (Tonneaux). . .	13,336	89,315 78	846,478	2,483,801 07	839,834	2,373,114 83
Produits extraordinaires. . . . .	»	1,402 91	»	168,693 50	»	170,096 21
TOTAUX. . . . .	760,383 18		4,396,400 83		3,336,986 01	
	760,383 18		4,396,400 83		3,336,986 01	

## N° XXXI.

*Résultats comparés du service intérieur et des services 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 <sup>re</sup> classe . . .	80.01	500,435	63.97	1,888,107 50	19.99	125,035	36.03	1,063,450 60	625,470	2,951,558 10
	2 <sup>e</sup> classe . . .	92.02	1,045,921	81.11	1,913,827 80	7.98	90,799	18.80	445,750 "	1,136,719	2,359,577 80
	3 <sup>e</sup> classe . . .	96.54	5,032,011	94.67	4,859,312 86	3.46	1'0,455	5.33	274,103 69	5,212,466	5,133,416 55
	extraordinaires.	78.68	130,618	79.22	219,102 29	21.32	35,367	20.78	57,487 62	165,935	276,589 91
Bagages . . .	At minimum . .	100.00	Colis. 106,851	100.00	62,841 09	"	Colis. "	"	"	Colis. 106,851	62,841 09
	Au poids . . . .	55.53	Quintaux. 60,174	43.80	213,214 61	44.47	Quintaux. 48,183	56.20	273,631 61	Quintaux. 108,357	480,866 22
Équipages . . . . .	52.20	182	47.27	9,139 60	47.71	166	52.73	10,194 90	348	19,334 50	
Animaux . . . . .	92.29	Expéditions. 17,476	90.22	303,867 60	7.71	Expéditions. 1,458	9.78	32,600 71	Expéditions. 18,934	343,468 31	
Finances . . . . .	31.97	Groups. 109,741	25.50	42,240 31	68.03	Groups. 233,554	74.50	123,348 50	Groups. 343,295	165,588 81	
Petits paquets . . . . .	81.27	1/2 kilog. 3,378,410	68.33	176,572 12	18.73	1/2 kilog. 778,438	31.67	82,749 22	1/2 kilog. 4,156,848	261,321 34	
Petites marchandises . . . . .	68.35	Quintaux. 748,947	81.80	1,121,713 25	11.65	Quintaux. 98,747	18.20	249,458 10	Quintaux. 847,694	1,371,171 35	
Grosses marchandises . . . . .	74.67	Tonneaux. 2,454,911	81.78	11,555,589 45	25.33	Tonneaux. 859,834	18.22	2,573,114 85	Tonneaux. 3,314,745	14,128,704 30	
Produits extraordinaires . . . . .	"	"	67.32	350,465 21	"	"	32.68	170,096 21	"	520,561 42	
Totaux . . . . .			80.92	22,724,013 69			19.08	5,356,086 01		28,080,999 70	

N° XXXII. — *Relevé des accidents arrivés au*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
<b>Accidents survenus aux voyageurs</b>		
7 novembre..	Six personnes....	Se trouvant dans une voiture qui, par suite de la fausse direction donnée à un excentrique, heurta d'autres voitures placées sur une voie d'évitement.
<b>Accidents survenus aux voyageurs</b>		
"	"	Néant.
<b>Accidents survenus aux employés et</b>		
1 <sup>er</sup> janvier....	Un chef piocheur.....	Renversé par un train en traversant la voie.....
10 — ....	Un ajusteur.....	Atteint par une locomotive qui entraît dans l'atelier.....
18 — ....	Un garde excentrique...	Pris entre les buttoirs pendant les manœuvres.....
21 — ....	Un garde-frein.....	Atteint par une pièce de bois en circulant le long des voitures.....
26 — ....	Un garde-convoi.....	Tombé du train en longeant les voitures.....
31 — ....	Un ouvrier chargeur....	Atteint en passant sous les buttoirs pour accrocher des wagons.....
27 février....	Un garde-barrière.....	Renversé en traversant la voie.....
11 mars.....	Un garde-convoi.....	Une locomotive qui manœuvrait se jeta violemment contre le train où il se trouvait.
14 — .....	Un chef ouvrier.....	Tombé sur les rails en décrochant des voitures qui lui passèrent sur le corps.
20 — .....	Un garde-frein.....	Tombé en circulant le long des voitures.....
24 — .....	Un chauffeur.....	Glissé du marche-pieds en remontant sur la locomotive qu'il venait de graisser.
11 avril.....	Un ouvrier.....	Pris entre les buttoirs en accrochant des wagons.....
21 — .....	Un garde excentrique...	Atteint à la tête en se rendant à son excentrique, au moment du passage d'un train.
30 — .....	Un ouvrier.....	Décrochant des wagons, eut la main prise entre les buttoirs.....
11 mai.....	Un garde-frein.....	Tombé d'un train et trouvé dans le fossé près d'un viaduc.....
12 juin .....	Id. ....	Tombé en longeant les voitures.....
15 — .....	Id. ....	Atteint à la tête par un poteau, en circulant le long des voitures.....
4 juillet....	Un garde-barrière.....	Horriblement mutilé en voulant porter secours à un homme qu'un cheval avait entraîné et lancé contre la locomotive d'un train.
6 — ....	Un garde-route.....	Trouvé gisant sur la voie, après le passage d'un train.....
15 — ....	Un facteur rural.....	Jeté sous les roues d'un wagon en sautant d'un convoi qui se trouvait en marche.
17 — ....	Un garde-frein.....	Tombé du train en circulant le long des voitures.....

*chemin de fer de l'État pendant l'année 1859.*

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
<b>par le fait du service.</b>		
Contusions légères.....	La Paix.....	D'après l'enquête, il semblerait que cet accident est dû à la malveillance.
<b>par leur propre fait.</b>		
»	»	
<b>agents de l'exploitation en service.</b>		
Les jambes coupées.....	Dolhain.....	Mort le même jour.
Poitrine et côtes enfoncées, bras droit et épaule gauche fracturés.	Verviers.	
Décédé le même jour.....	Ligne.	
Blessures à la tête.....	Mons.	
Contusions sans gravité.....	Gosselies.	
Fracture de l'épaule droite.....	Bruxelles (Allée-Verte).	Cet accident est dû à l'imprudence de la victime.
Mort instantanée.....	Wichelen.	
Épaule droite fracturée.....	Namur.	
Mort.....	Louvain.....	Accident dû à l'imprudence de la victime.
Commotion violente sans blessures.....	Ternath.	
Pied écrasé.....	Braine.	
Blessures à la main droite.....	Couillet.	
Décédé quelques instants après.....	Ternath.	
Pouce de la main droite fracturé.....	Ninove.	
Fracture du crâne.....	Gingelom.....	Décédé le lendemain. — Tout fait présumer que la victime a été atteinte par les parois d'un viaduc en circulant le long des voitures.
Sans blessures ni contusions.....	Tamines.	
Blessures à la tête.....	Denderleeuw.....	A repris son service, 6 jours après l'accident.
Blessures graves à la tête.....	Jurbise.....	Mort le lendemain.
Mort.....	Louvain.....	Il est à présumer que la victime a été atteinte en traversant la voie.
Trois doigts de la main gauche écrasés, un doigt de la main droite broyé et blessures au front.	Lede.....	A dû subir une amputation. — Cet accident est dû à l'imprudence de la victime.
Contusions légères.....	Hal.....	A repris son service, 5 jours après l'accident.

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
3 août .....	Id. ....	Tombé du train en circulant le long des voitures.....
7 — .....	Un garde-barrière.....	Atteint et renversé par le marche-pieds d'une voiture, en traversant la voie.
7 — .....	Un garde excentrique...	A glissé du marche-pieds d'une locomotive en marche, sur laquelle il voulait monter.
13 septembre.	Un chef ouvrier.....	Tombé sur la voie, et écrasé par les roues d'un wagon qu'il voulait accrocher.
8 octobre....	Un ouvrier.....	Précipité sous les roues d'un wagon à bagages en voulant sauter sur le marche-pieds.
10 — .....	Un chef piocheur.....	Atteint par la locomotive qui manœuvrait, et trainé sur la voie.....
10 — .....	Un chauffeur.....	Précipité sur la voie par suite du déraillement de la locomotive et du tender.
6 novembre..	Un ouvrier.....	Atteint en voulant ôter une pièce de bois qui se trouvait sous les roues d'une locomotive qu'il venait de tourner sur la plate forme.
7 — .....	Un garde-convoi et un garde-frein.	Placés dans un wagon qui reçut un choc d'autres voitures par suite de la fausse direction donnée à un excentrique.
17 — .....	Un garde-frein.....	Tombé du convoi en circulant le long des voitures.....
19 — .....	Un chauffeur .....	Pris entre les buttoirs en graissant la locomotive.....
1 <sup>er</sup> décembre..	Un garde-convoi.....	Tombé en longeant les voitures d'un train.....
5 — .....	Un garde-frein.....	— — — — — .....
21 — .....	Un chauffeur .....	Se trouvant sur un tender, qui fut culbuté par suite d'un déraillement.....
27 — .....	Un graisseur .....	Tombé du marche-pieds en voulant monter dans son lanterneau.....

#### Personnes atteintes en

3 janvier....	Un homme.....	Renversé en traversant la voie à une passerelle.....
15 mars.....	Id. ....	S'est précipité sur la voie au moment du passage d'un train.....
20 avril.....	Un ouvrier étranger à l'administration.	Assistant à un déchargement, a eu le pied accroché dans le levier de la plate-forme, et a été frappé violemment à la jambe par un levier d'enrayage.
5 mai.....	Id.	Renversé en circulant sur la voie et en voulant se garer de deux trains qui se croisaient.
4 juillet....	Un homme.....	Tenant un cheval par la bride, était arrêté à la barrière; le cheval effrayé par le bruit d'une locomotive, franchit la barrière, entraîne son maître, et le lance contre la machine.
28 — .....	Une femme.....	Atteinte par la locomotive en voulant traverser la voie.....
4 août.....	Un homme.....	Conduisant une charrette attelée d'un cheval, qui se trouvait engagée sur les voies de la traverse des boulevards, a été atteint et renversé par un train.
14 — .....	Id. ....	S'est jeté sous les roues de la locomotive d'un train.....
27 — .....	Un ancien agent de l'administration.	Tombé en voulant sauter sur le marche-pieds d'une locomotive en marche...
27 — .....	Un mousse français....	Appuyé contre un wagon qui se trouvait près de l'entrepôt, fut pris entre les buttoirs de ce wagon et ceux d'une autre voiture.
31 — .....	Un enfant.....	Atteint par la locomotive et lancé sur la voie qu'il voulait traverser.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Contusions légères.....	Tamines.	
Mort peu après l'accident.....	Houssu.	
Les jambes broyées.....	Brugelle.....	Mort six jours après l'événement.
Mort instantanée.....	Jemmapes.	
— — .....	Bruxelles (Midi).	
Blessures graves à la tête.....	Termonde.....	La victime, qui se trouvait en état d'ivresse, avait déjà failli se faire écraser par la même locomotive.
Blessures légères au pied.....	Mouscron.	
Doigts du pied droit écrasés.....	Gand.	
Contusions sans gravité.....	La Paix.	
Contusions au côté droit.....	Contich.	
Mort instantanée.....	Châtelineau.	
Sans contusions ni blessures.....	Waremmé.....	A repris son service le même jour.
Contusions légères à la jambe droite.....	Cappelle.	
Blessure légère à la cuisse.....	Charleroi.	
Blessure au bras gauche.....	Bruxelles (Midi).	

**circulant sur la voie.**

Mort instantanée.....	Lens.....	Cet homme était atteint de surdité.
Trois doigts du pied droit écrasés.....	Anvers.....	Décédé dix jours après l'accident. — Cet homme a déclaré avoir eu l'intention de se suicider.
Jambe gauche fracturée.....	Liège.	
Doigts du pied gauche coupés.....	Loth.	
Blessures graves à la tête.....	Jurbise.....	Décédé dix minutes après l'accident.
Bras gauche coupé et blessure grave à la tête..	Bruges.....	Morte quelques instants après l'accident. — Cette femme, atteinte de surdité et à peu près aveugle, s'est obstinée à passer sur la voie malgré les signaux du machiniste et les avertissements d'un garde-d'octroi.
Contusions sans gravité.....	Bruxelles (Midi).	
La jambe droite broyée et les bras coupés....	Gand.....	Mort deux heures après l'accident.
Contusions .....	Vertryck.	
Contusions graves aux côtes.....	Anvers.....	Décédé pendant le transport à l'hôpital.
Mort instantanée.....	Epegghem.	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
1 <sup>er</sup> octobre..	Un ouvrier étranger à l'administration.	Se trouvant entre des wagons et appuyé contre l'un d'eux, a été renversé par un mouvement de recul donné à ces voitures.
6 — ....	Un homme.....	Trouvé gisant sur la voie, la tête séparée du tronc.....
22 — ....	Id. ....	Placé sur une charette qui traversait la voie, a été renversé par une locomotive.
25 — ....	Id. ....	A fait un faux pas en passant sur le tunnel et est tombé sur le pont.....
30 — ....	Id. ....	S'est élané sur la voie au passage d'un train qui l'a littéralement broyé ....
5 novembre..	Une femme.....	Atteinte en circulant sur la voie.....
8 — ..	Un ouvrier étranger à l'administration.	Pris entre les buttoirs d'un wagon qu'il devait décharger.....
24 — ..	Un homme.....	Après avoir passé, avec une brouette, sous une barrière fermée, a été atteint par la locomotive et lancé dans le contre-fossé du railway.
11 décembre..	Un facteur.....	Renversé par la locomotive d'un train en longeant la voie pour se rendre à son domicile.

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Contusions graves.....	Anvers.....	Décédé treize jours après l'accident. — La victime n'a tenu aucun compte des avertissements réitérés donnés par le machiniste.
Mort instantanée.....	Ligne.....	Cet accident est dû à l'état d'ivresse de la victime.
Blessures graves.....	Bruxelles (Allée-Verte).	Mort le même jour. — Cet homme a traversé la voie malgré tous les efforts faits par le garde-barrière, pour le retenir.
Mort instantanée.....	Dolhain.	
— — .....	Nechin.....	La victime était en état complet d'ivresse.
— — .....	Couillet.....	Cet accident est dû à l'imprudence de la victime.
Contusions graves.....	Bruxelles (Allée-Verte).	Mort le lendemain. — La victime s'est obstinée à ne pas vouloir se retirer de la voie malgré les avertissements du chef ouvrier.
Contusions légères.....	Malines.....	A pu continuer sa route immédiatement.
Mort instantanée.....	Couillet.	

(270)



**CHAPITRE CINQUIÈME.****PRINCIPALES DÉPENSES DE 1859. — DÉVELOPPEMENTS.**

I. Rails et fers de la voie . . . . .	94
II. Billes . . . . .	94
III. Combustibles . . . . .	96
IV. Huiles et graisses. . . . .	102

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

I. Services mixtes . . . . .	104
II. Transit et services internationaux. . . . .	106

**CHAPITRE SEPTIÈME.**

Accidents . . . . .	116
---------------------	-----

**CHAPITRE HUITIÈME.**

Télégraphes . . . . .	120
RÉSUMÉ ET CONCLUSION . . . . .	125

**ANNEXES.**

I <sup>a</sup> et I <sup>b</sup> . Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires . . . . .	150 et 152
II. — des billes . . . . .	154
III. Dépenses de premier établissement, à la date du 31 décembre 1859. . . . .	156
IV. Compte de capital et d'amortissement de la ligne de Mons à Manage. . . . .	140
V. Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration payés sur le budget de 1859. . . . .	145
VI. Transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1859 . . . . .	147
VII. État récapitulatif, par mois, du mouvement des transports de voyageurs et bagages . . . . .	148
VIII. État récapitulatif, par mois, de la recette des transports de voyageurs et bagages . . . . .	150
IX. État récapitulatif, par station, du mouvement des transports de voyageurs et bagages . . . . .	152
X. État récapitulatif, par station, de la recette des transports de voyageurs et bagages . . . . .	160
XI. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux. . . . .	168
XII. État récapitulatif, par mois, de la recette des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . . .	170
XIII. État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . . .	175
XIV. État récapitulatif, par station, de la recette des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . . .	184

XV.	Situation, par mois, du matériel <i>locomotives</i> , pendant l'année 1859. . . . .	199
XVI.	— <i>voitures</i> , pendant l'année 1859. . . . .	202
XVII.	Parcours des convois et du matériel des transports . . . . .	204
XVIII.	Transports effectués en vertu de traités spéciaux, avec réduction sur les prix du tarif. . . . .	206
XIX.	Transports effectués en vertu de traités spéciaux, sans réduction sur les prix du tarif. . . . .	218
XX.	Charbons et coke expédiés vers la France. . . . .	220
XXI.	Minerais expédiés de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines de Couillet et de Montigny . . . . .	222
XXII.	État détaillé des recettes figurant dans les comptes comme <i>produits extraordinaires</i> . . . . .	225
XXIII.	Statistique de l'emploi des rails en 1859 . . . . .	252
XXIV.	Situation des voies et indication des renouvellements de rails, au 1 <sup>er</sup> janvier 1860. . . . .	235
XXV.	Statistique de l'emploi des billes, en 1859. . . . .	238
XXVI.	Billes mises hors de service en 1859. . . . .	239
XXVII.	Compte de l'emploi des combustibles en 1859. — <i>Entrées</i> . . . . .	242
XXVIII.	— — — <i>Sorties</i> . . . . .	246
XXIX.	Dépenses faites, en 1859, pour le chauffage des stations et des services qui en dépendent. . . . .	250
XXX.	Importance des services internationaux et du transit. . . . .	252
XXXI.	Résultats comparés du service intérieur, d'une part, et des services internationaux réunis au transit, d'autre part. . . . .	265
XXXII.	Accidents arrivés au chemin de fer, en 1859. . . . .	264