

1

(N° 222.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION DE 1857-1858.

CHEMIN DE FER.

COMpte RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1857.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



Bruxelles,

EM. DEVROYE, IMPRIMEUR DU ROI,

RUE DE LOUVAIN.

1858

2

Messieurs,

Conformément aux prescriptions de l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de remettre à la Chambre le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État, pendant l'année 1857, suivi de l'exposé des opérations du télégraphe, pendant le même exercice.

Bruxelles, le 4 août 1858.

Le Ministre des Travaux Publics,

PARTOES.



4

5

CHEMIN DE FER.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS

PENDANT L'EXERCICE 1857.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

On se plaint, chaque année, du retard qu'éprouve d'ordinaire la publication du compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État. Cependant, ce retard est, en grande partie, indépendant de la volonté et des efforts de l'administration. On sait, en effet, qu'aux termes de nos lois de comptabilité, la durée d'un exercice budgétaire est fixée à vingt-deux mois; d'où il résulte que le chiffre des dépenses d'une année ne peut être déterminé avec exactitude que le 31 octobre de l'année suivante, au plus tôt.

Les indications qui seraient fournies avant cette époque, pour ce qui touche aux *dépenses*, ne pourraient donc être que des évaluations plus ou moins approximatives.

Il n'en est pas de même, toutefois, en ce qui concerne les *recettes*, dont le montant peut être évalué sans long délai.

Relativement à la publication des faits qui se rattachent au mouvement des transports effectués et au montant des recettes qui en sont la conséquence, les relevés mensuels insérés au *Moniteur*, constituent déjà une amélioration; ces relevés, résumés dans un tableau unique qui embrasse l'ensemble du mouvement et du produit de l'année entière, satisfont à un désir exprimé, à différentes reprises, dans le sein des Chambres législatives et ailleurs. On examine, en ce moment même, s'il ne serait pas possible de hâter l'époque de ces publications partielles, en les rapprochant de l'expiration de la période mensuelle à laquelle chacune d'elles s'applique.

Le Département des Travaux Publics fera ainsi tout ce qui dépendra de lui pour mettre promptement en lumière les points les plus saillants de l'exploitation du vaste instrument de transport dont la direction lui est confiée.

C'est encore dans le but de salisfaire, autant que la chose est praticable, aux instances qui se sont produites, que l'on met, cette année, un empressement inusité à fournir le compte rendu relatif aux opérations de l'exercice 1857.

Ainsi qu'il est observé plus haut, les chiffres renseignés actuellement ne sont pas définitifs, sous le rapport des dépenses ; mais ils ont été établis très-approximativement, d'après les éléments que l'administration possède, et en tenant compte aussi bien des *engagements* existants que des faits déjà consommés. De cette façon, le travail, sans s'écarter sensiblement d'une rigoureuse exactitude, mettra fin aux inconvénients signalés et provenant du retard des publications.

Au surplus, il est à remarquer que les comptes rendus antérieurs, quoiqu'ils fussent fournis plus tardivement à la Législature, ne contenaient pas non plus des chiffres qui fussent absolument à l'abri de toute variation ultérieure ; ils ne pouvaient pas donner avec certitude le montant des imputations à faire sur les portions de crédits transférées à des budgets subséquents, conformément à l'art. 30 de la loi du 15 mai 1846 ; ils ne pouvaient, pas plus que le présent compte rendu, prévoir, d'une manière positive, quel serait l'import des crédits supplémentaires à pétitionner éventuellement.

Enfin, les autres éléments du compte rendu sont déjà certains, et permettent ainsi de salisfaire complètement aux prescriptions de l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, sauf uniquement en ce qui concerne le chiffre définitif des dépenses.

Ce sont ces diverses considérations qui ont engagé l'administration à s'occuper, dès maintenant, du rapport dont il s'agit ; et l'on compte pouvoir dorénavant persévérer dans cette voie.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION. — SITUATION DE LA VOIE.

I

Chemins de fer existant en Belgique.

Il a été construit, en Belgique, trois espèces de chemins de fer : ceux du Gouvernement, ceux des compagnies concessionnaires, et ceux qui sont annexés à de grands établissements industriels du pays.

A la date du 31 décembre 1857, le chemin de l'État mesurait une longueur de 567 kilomètres 24 mètres, savoir :

<i>Ligne du Nord.</i> Bruxelles à Anvers	Mètres. 45,795	
Bureau d'Anvers à l'Escaut	2,920	
Bruxelles (Allée-Verte) à l'excentrique (¹).	587	
Contich à Lierre (²)	6,175	
		Mètres. 55,477
<i>Ligne de l'Ouest.</i> Malines à Ostende	122,549	
Gand à la frontière de France	58,722	
Mouscron à Tournay.	19,135	
Bureau de Bruges au bassin.	2,675	
Station de Gand à l'entrepôt	2,348	
		205,229
<i>Ligne de l'Est.</i> Malines à la frontière de Prusse.	133,176	
Station de Louvain au bassin	972	
Bureau de Liège à la Meuse.	716	
Landen à Saint-Trond	10,220	
		145,084
A reporter		405,790

(¹) Ce raccordement avait une longueur de 1,907 mètres ; dans le courant de l'année 1857, il a été supprimé à concurrence de 1,320 mètres et réduit ainsi à 587 mètres. La cause de la suppression provient de ce qu'il a fallu établir de nouveaux raccordements avec les lignes de Dendre-et-Waes et du Luxembourg. Ces nouveaux raccordements ont ensemble une longueur de 1,187 mètres.

(²) C'est par erreur que l'on a, jusqu'à présent, renseigné ce développement à 6,558 mètres.

	Mètres.
Report	403,790
<i>Ligne du Midi.</i> Bruxelles à la frontière de France	80,671
Braine à Namur	78,590
Bruxelles (Allée-Verte) à Bruxelles (Midi)	2,782
Bureau de Namur à la Meuse	1,191
	<hr/>
	163,234
Total, comme ci-dessus (1)	567 024

A la même date du 31 décembre 1857, on comptait, en Belgique, vingt chemins de fer concédés, déjà ouverts à l'exploitation depuis une époque plus ou moins éloignée, et ce non compris les chemins encore en voie de construction, ni ceux qui sont déjà concédés, mais dont les travaux ne sont pas commencés, ni enfin ceux dont le Gouvernement est autorisé à accorder éventuellement la concession.

Les chemins concédés, en exploitation au 31 décembre 1857, sont indiqués ci-après :

	Longueur. Mètr.
Bruxelles à Gand, par Alost	34,171
Dendre-et-Waes.	74,112
Flandre occidentale	120,988
Tournay à Jurbise	47,506
Mons à Manage	32,745
Manage à Wavre	41,091
Charleroi à Louvain	73,667
Erquelines à Charleroi	26,500
Entre Sambre-et-Meuse	105,574
Morialmé à Châtelineau	20,054
Anvers à Gand	49,690
Anvers à Rotterdam (partie belge)	28,573
Lierre à Turnhout	37,373
Saint-Trond à la frontière néerlandaise	42,641
Pepinster à Spa	12,119
Luxembourg (Bruxelles à Namur). (2)	55,437
Namur à Liège	73,444
Audenarde à La Pinte	18,250
Mons à Haumont	26,378
Erquelines au Centre (Baume)	22,601
	<hr/>
Ensemble.	942,914

(1) Il est à observer que ce total de 567 kilomètres et 24 mètres ne représente pas la longueur exploitée par le Gouvernement; cette longueur exploitée a été, en 1857, de 712 kilomètres 593 mètres, ainsi qu'il est établi plus loin, chap. III, I.

(2) Non compris le raccordement formant la ceinture de Bruxelles.

	<small>Mètres.</small>
D'autre part	942,914
Si l'on ajoute à cette longueur celle de deux raccordements, mesurant ensemble	1,187
construits à la sortie de la station de l'Allée-Verte, à Bruxelles, par les sociétés de Dendre-et-Waes et du Luxembourg,	
on arrive à un total général de	<u>944,101</u>

Enfin, il existe quarante et un chemins de fer *industriels*, sur la plupart desquels le matériel de l'État circule, à des conditions et moyennant les prix et redevances fixés par les actes d'octroi de concession.

Les plus importants d'entre ces chemins de fer sont : celui du Haut et du Bas-Flénu, long de 53,786 mètres, celui des charbonnages de Saint-Ghislain, qui mesure 13 kilomètres, celui des carrières de Quenast, d'un développement de 7,500 mètres. — Toutefois, il est à remarquer que ce dernier chemin n'est pas raccordé à celui de l'État.

Les conditions auxquelles ces chemins de fer sont, le cas échéant, reliés au railway du Gouvernement n'ont, jusqu'à présent, rien eu de tout à fait fixe ; l'administration s'occupe d'un travail qui régularise cet objet dont l'importance va croissant tous les jours.

On peut dire cependant que les propriétaires des voies raccordées payent généralement :

- 1° Une redevance, pour emploi du matériel, fixée à fr. 0-20 pour les wagons de moins de 10 tonnes, et à fr. 0-30 pour les wagons de 10 tonnes et plus ;
- 2° Une redevance variable de fr. 0-02 pour les premiers de ces wagons et de fr. 0-03 pour les seconds, par kilomètre de parcours sur les embranchements ;
- 3° Une redevance variant de 200 francs à 820 francs par année, pour frais de surveillance des raccordements, manœuvre des excentriques, etc. ;
- 4° Une amende, en cas de retard dans le renvoi du matériel.

Le tout indépendamment de conditions ou obligations particulières, relatives à l'exécution des travaux, au mode d'exploitation, aux droits que l'État se réserve, etc. C'est principalement en ce qui touche cette partie des conventions à conclure dans l'avenir, que l'on s'occupe d'un travail de régularisation, — ainsi qu'il vient d'être annoncé.

Les chemins *industriels*, quoique aidant considérablement au développement du trafic sur les lignes de l'État, desservent des intérêts essentiellement privés ; on ne croit donc pas devoir s'y arrêter davantage.

D'après ce qui précède, les railways destinés au transport des personnes et des choses, indépendamment des railways industriels, comportent un développement total de 1,511,125 mètres savoir :

Chemins de l'État	567,024
Chemins des compagnies	944,101
	<u>1,511,125</u>
Ensemble	

On voit que le réseau des compagnies dépasse de 377,077 mètres celui du Gouvernement.

Au point de vue de l'exploitation, ces chemins se répartissent ainsi qu'il suit :

	Mètres.
Chemins de fer construits et exploités par l'État.	556,804
— par des compagnies et exploités par l'État.	155,789
	<u>712,593</u>
Chemins de fer construits et exploités par des compagnies. 788,512	
— par l'État et exploités par des compagnies.	10,220
	<u>798,532</u>
	<u>1,511,125</u>

Sous le rapport de la longueur *exploitée*, la différence est donc seulement de 85 kilomètres 939 mètres en faveur des compagnies.

Si l'on jette les yeux sur la carte, on verra que certaines voies concédées font ou sont situées de manière à faire concurrence au chemin de l'État. — Ainsi, l'ouverture respective des lignes de Bruxelles à Namur, par Ottignies, de Charleroi à Louvain, de Namur à Liège, de Bruxelles à Gand, par Alost, etc., a évidemment eu pour conséquence de procurer à ces diverses lignes des transports qui auparavant étaient exclusivement confiés au chemin de fer national.

Pour la concession de ces voies concurrentes, le Gouvernement s'est trouvé dans une nécessité à laquelle il ne pouvait pas se soustraire ; il est, en effet, dans l'obligation de protéger, de sauvegarder les intérêts généraux du pays et tous les intérêts particuliers des localités : à ce double point de vue, il ne pouvait pas refuser son homologation aux concessions sollicitées, alors même que ces concessions devaient devenir préjudiciables à son propre chemin de fer. Celui-ci a donc subi fatalement les conséquences de la nécessité qui a pesé sur le Gouvernement, et il serait injuste de ne pas avoir égard à cette circonstance dans l'appréciation du revenu de l'exploitation et notamment dans l'appréciation de la marche successive des produits.

II

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

Les lignes de l'État étaient, au 31 décembre 1887, établies à double voie sur un développement de 504 kilomètres 734 mètres, de sorte qu'il ne restait qu'une longueur de 62 kilomètres 290 mètres à simple voie.

Les parties à simple voie étaient les suivantes :

	Longueur. Mètres.
Oisene à Harlebeke	14,076
Moucron à Tournay	19,155
Landen à Saint-Trond	10,220
Contich à Lierre.	6,175
	<u>49,606</u>

	Mètres.
D'autre part	49,606
Station de Louvain au bassin.	972
Station de Liège à la Meuse	716
Station de Gand à l'entrepôt	2,348
Station de Bruges au bassin	2,675
Ligne des boulevards, à Bruxelles.	2,782
Station de Namur à la Meuse	1,191
Station de Gand au pont du Strop ⁽¹⁾	1,500
Station d'Ostende à l'entrée des fortifications	500
Soit.	<u>62,290</u>

Ce développement de 62 kilomètres 290 mètres représente seulement 10.98 p. % de la longueur totale du railway de l'État; de sorte que ce railway est établi à double voie, à concurrence de 89.02 p. % de son étendue. Et encore, il importe de ne pas perdre de vue que les 62,290 mètres prémentionnés comprennent, d'une part, plus de 10 kilomètres de raccordements qui doivent rester à simple voie, et, d'autre part, 10,220 mètres qui ne sont pas exploités par le Gouvernement, mais bien par une compagnie (Landen à Saint-Trond). Il ne reste que 39,386 mètres dont la voie soit encore à doubler.

On remarquera que ces chiffres sont fort sensiblement les mêmes que ceux qui sont renseignés dans le compte rendu de 1856, mais on ne doit pas en inférer que la voie n'a été doublée sur aucune de ses parties pendant l'année 1857. En effet, l'on sait que le compte rendu de 1856 a été fait au mois d'octobre dernier seulement; ce document a établi la situation telle qu'elle existait à l'époque de sa rédaction. Mais, au 31 décembre 1856, la double voie ne s'étendait qu'à un développement de chemin de 479,454 mètres; elle a donc été augmentée de 25,280 —
pour atteindre le chiffre de 504,734 mètres,
au 1^{er} janvier 1858.

Le détail des travaux relatifs au doublement de la voie, dans le courant de 1857, est donné ci-après, chapitre V.

Partant des indications qui précèdent, on trouve que le chemin de fer de l'État (sans compter les lignes concédées de Dendre-et-Waes et de Tournay à Jurbise, mais en ayant, par contre, égard à l'embranchement de Landen à Saint-Trond, lequel est abandonné à une compagnie), devrait mesurer une longueur de 2,143,516 mètres de rails; cette longueur est, en réalité, de 2,149,200 mètres, ainsi qu'il ressort du tableau annexé sous le n° XXI.

La différence de 5,684 mètres qui existe entre ces deux derniers chiffres, provient de ce que les nombres du tableau n° XXI, qui sont d'ailleurs arrondis par centaines de mètres, comprennent une faible partie des voies de garage dans les stations.

Les renseignements que l'on vient de lire s'appliquent exclusivement aux voies

(¹) Partie appartenant à la ligne vers Courtrai.

principales, reliant entre elles les stations du réseau ; mais, indépendamment de ces voies principales, il existe encore ce que l'on appelle des *voies accessoires* : ces dernières sont les voies d'évitement établies dans les stations pour les manœuvres du matériel. Ces voies accessoires mesuraient, au 31 décembre 1857, un développement de 203 kilomètres 600 mètres, si l'on y comprend les lignes de la Dendre, de Bruxelles à Gand par Alost, de Tournay à Jurbise et de Landen à Saint-Trond. Si on laisse de côté les trois premières de ces lignes, on trouve une longueur de 176 kilomètres 700 mètres ; enfin, si l'on s'en tient uniquement aux voies *exploitées* par l'État, on trouve 200 kilomètres 500 mètres.

Ces trois longueurs correspondent respectivement à 407,200, 553,400 et 401,000 mètres de rails courants. La première équivaut à 14.76 p. % du développement, en mètres courants de rails, des lignes construites par l'État, y compris celle de Saint-Trond à Landen et les trois lignes concédées exploitées par le Gouvernement ; — la deuxième représente 16.49 p. % des lignes établies par l'État, non compris les voies de Dendre-et-Waes, de Bruxelles à Gand par Alost et de Tournay à Jurbise ; — enfin, la troisième correspond à 14.64 p. % des lignes *exploitées* par le Gouvernement, non compris celle de Landen à Saint-Trond.

On doit ne pas perdre de vue que ces calculs sont établis, en comptant 1 kilomètre de simple voie pour 2,000 mètres de rails, et 1 kilomètre de double voie pour 4,000 mètres.

Ces rapports ont une grande signification ; ils expliquent l'élévation des frais de construction, et il est surtout essentiel d'en tenir sérieusement compte dans l'appréciation de la valeur du chemin de fer. On ne sache pas, au surplus, que les proportions ci-dessus mentionnées de 14.64 à 16.49 p. % aient été atteintes dans aucun autre railway.

Afin d'éviter de la confusion et de rester, d'ailleurs, dans les limites que le présent travail doit embrasser, on se bornera, pour les calculs qui vont suivre, à prendre pour point de départ ou pour terme de comparaison, la longueur réellement *exploitée* par l'État, et comprenant aussi bien les lignes construites par des sociétés que les lignes établies par le Gouvernement.

Les lignes *exploitées* par l'État, au 31 décembre 1857, renfermaient ensemble, tant dans les voies accessoires que dans les voies principales, 3,133,574 mètres de rails, savoir :

	Mètres.
Rails ondulés, de 19 à 22 kilogrammes	172,111
— parallèles, de 25 à 27 kilogrammes	501,584
— à double bourrelet, de 34 kilogrammes	2,459,879
	3,133,574

Abstraction faite des sections qui ne doivent pas être immédiatement munies de rails du poids de 34 kilogrammes au mètre courant, il ne restait, au 1^{er} janvier 1858, qu'une longueur de 344,020 mètres de voie construite avec des rails d'un poids inférieur à celui de 34 kilogrammes. Cette longueur se répartit comme suit :

	Mètres.
Bruxelles à Anvers.	16,500
Malines à Tirlemont	10,100
Tirlemont à Ans	51,250
Ans à la Prusse.	29,200
Malines à Gand.	34,600
Gand à Ostende.	600
Gand à Mouscron	5,900
Tournay à Jurbise.	187,590
Bruxelles à Quiévrain.	10,480
Ensemble.	<u>344,020</u>

La longueur du rail étant de 6 mètres, 57,340 rails étaient nécessaires pour le renforcement complet des parties faibles de la voie.

On sait combien l'emploi des éclisses boulonnées est à désirer dans l'intérêt de la conservation des rails, de la préservation du matériel et de la sécurité des transports.

Au 31 décembre 1857, les rails avaient été consolidés, au moyen du système des éclisses, sur une longueur de près de 343 kilomètres, savoir :

	Mètres.
Bruxelles à Malines.	21,648.55
Malines à Anvers	10,292.95
Malines à Louvain	6,872.20
Louvain à Tirlemont	8,699.40
Tirlemont à Waremmé.	7,252.00
Waremmé à Ans.	7,090.00
Ans à la Meuse	8,582.50
Liège à la frontière de Prusse.	21,727.55
Malines à Gand.	37,396.10
Gand à Ostende.	47,796.53
Gand à Courtrai.	46,168.40
Courtrai à Tournay et à la frontière de France	19,092.97
Bruxelles à Tubise	14,002.50
Tubise à Soignies.	8,412.05
Soignies à Mons.	3,948.70
Mons à Quiévrain	8,764.00
Braine à Namur.	64,663.60
Termonde à Lokeren	612.15
Ath à Termonde.	150.62
Bruxelles à Denderleeuw	40.80
Total.	<u>342,995.17</u>

III

Billes.

Au 1^{er} janvier 1888, il existait dans les voies de chemin de fer exploitées par l'État belge, un nombre de 1,544,234 billes, savoir :

Billes en chêne	1,255,078
— en sapin.	110,283
— en autres essences.	174,576
	<hr/>
	1,539,739
— en bois de fer	8
— en bois de teck.	5
— en métal	4,484
	<hr/>
Ensemble.	1,544,234

Les billes en bois qui, ainsi qu'il vient d'être indiqué, étaient au nombre de 1,539,739, se répartissent ainsi qu'il suit, sous le rapport des procédés qui ont été suivis pour la préparation à laquelle elles ont été soumises avant d'être placées :

Procédé Boucherie	142,845
— Bourdon.	51
— De Schryver	1,609
— Dickschen	76
Huiles pyrogénées.	15,786
Procédé Van Severen.	6,578
— Bethell	21,317
Glu marine.	1,776
Plateaux Pouillet.	3,000
	<hr/>
	193,018
Billes non préparées	1,346,721
	<hr/>
	1,539,739

On voit, d'une part, que le nombre des billes *préparées* qui forme 14.53 p. % du nombre des billes non préparées, correspond à 12.53 p. % du nombre total des traverses en bois, et, d'autre part, que les billes préparées d'après le système Boucherie représentent 7 p. % seulement du nombre total des billes, ou 74 p. % du nombre des billes qui ont été soumises à une préparation quelconque.

Déjà l'administration a eu l'occasion de faire connaître à la Législature que le système Boucherie est celui qui, jusqu'à présent, a le mieux répondu à l'attente. C'est le système Bethell qui vient en deuxième ligne; mais il n'est pas à prévoir que l'on persévère dans ce second mode de préparation.

Le tableau n° II ci-après renferme des indications détaillées sur la situation et la durée des billes qui se trouvent dans la voie; ce qui a été fait pour ces objets, spécialement pendant l'année 1887, sera exposé dans la suite du présent rapport.

IV

Dépenses de premier établissement.

Il résulte du dernier compte rendu publié en exécution de l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, que les fonds mis à la disposition du Gouvernement pour couvrir les frais de premier établissement du chemin de fer de l'État, s'élevaient, au 31 décembre 1856, à la somme globale de fr. 190,149,637 17

Dans le courant de l'année 1857, il a été ouvert deux crédits nouveaux, savoir :

D'une part, la portion rattachée à l'exercice 1857 du fonds spécial de 9,000,000 de francs, alloué par la loi du 21 mai 1854,	
ci	fr. 1,000,000 »
et, d'autre part, le crédit de	255,000 »
alloué par la loi du 19 décembre 1857.	

Ce qui porte à la somme de fr. 191,404,637 17

le total des capitaux votés par la Législature, pour la construction du railway de l'État, à la date du 1^{er} janvier 1858.

A la même date, ces capitaux avaient été absorbés à concurrence de fr. 187,361,146 58

Il restait un excédant disponible de 4,043,490 59

Ensemble, comme ci-dessus. fr. 191,404,637 17

La somme non dépensée se décomposait ainsi qu'il suit :

Loi du 20 décembre 1851	fr. 99,690 20
Loi du 25 avril 1853.	29,029 54
Loi du 21 mai 1854	392,173 61
Loi du 31 décembre 1856	3,203,424 61
Loi du 19 décembre 1857	255,000 »

3,981,517 96

Crédits ouverts à la Régie. fr. 62,172 65

Total égal. fr. 4,043,490 59

Quant à la somme de fr. 187,361,146-58, qui avait déjà été prélevée sur les capitaux prémentionnés, elle avait été employée de cette manière :

Construction proprement dite fr. 186,643,242 58

Frais d'exploitation prélevés sur le produit des emprunts (notamment ceux des années 1855 et 1856). 700,979 58

Reliquats versés dans les caisses du Trésor, ordonnances prescrites, recettes accidentelles par suite du non paiement de sommes ordonnancées, etc. 16,924 82

Ensemble. fr. 187,361,146 58

On vient de dire que les dépenses de construction s'élevaient, au 31 décembre 1857, à la somme de fr. 186,643,242 38

Ce chiffre, comparé à la dépense constatée au 31 décembre 1856, laquelle a été fixée à 182,369,576 66

présente sur celle-ci une augmentation de. fr. 4,273,665 72

Telle est l'importance des ordonnancements faits pendant l'année 1857; en voici la répartition :

Route proprement dite	fr. 1,023,801 47
Stations et dépendances	903,540 11
Dépenses générales	3,657 76
Matériel des transports	2,342,866 58
	<hr/>
	fr. 4,273,665 72

Il a été dépensé par l'État, pour des travaux exécutés aux lignes de Dendre-et-Waes, de Saint-Trond à Hasselt et de Tournay à Jurbise, une somme de fr. 12,934-85; de sorte que les lignes du Gouvernement (longueur de 567 kilomètres 24 mètres) n'ont, en réalité, absorbé que fr. 186,630,307-53, ce qui fait ressortir le coût d'un kilomètre de chemin, à fr. 329,139-96, savoir :

Route proprement dite.	fr. 228,315 18
Stations et dépendances	52,171 17
Dépenses générales	9,162 31
Matériel des transports.	59,491 30
	<hr/>
	fr. 329,139 96

Toutefois, en ce qui touche la moyenne du coût du matériel des transports, elle est établie ci-dessus d'après la longueur *construite* par l'État; tandis qu'il serait beaucoup plus rationnel de la calculer sur la longueur *exploitée*, c'est-à-dire, sur 712 kilomètres 593 mètres et non sur 567 kilomètres 24 mètres.

De cette façon, la moyenne susindiquée de fr. 59,491-30 descendrait à fr. 47,338-57, soit en moins fr. 12,152-93, ce qui ramènerait à fr. 316,987-03 le coût moyen d'un kilomètre de route.

Il est à remarquer que les sommes renseignées ci-dessus n'ont pas été intégralement soldées par le Trésor public, ou du moins qu'une certaine partie doit en être remboursée au Gouvernement. Ainsi, la ville de Bruxelles s'est engagée à intervenir pour une somme de fr. 278,299-24 dans les dépenses d'établissement de la station du Midi; elle est sur le point de payer la deuxième annuité de 50,000 francs, dont elle est redevable de ce chef envers le Trésor public. Ainsi encore, la ville de Gand est tenue de payer au Gouvernement une somme de 200,000 francs, dont celui-ci a fait l'avance pour les travaux du raccordement de la station de Gand à l'entrepôt de la même ville.

Il est à observer, d'un autre côté, que les dépenses énumérées plus haut ne comprennent aucune des imputations faites à charge des crédits de 100,000 francs et de 70,000 francs respectivement alloués par les lois du 31 décembre 1856 et du 30 mars 1857, pour l'établissement de haies de clôture le long du chemin de fer

de Dendre-et-Waes et pour travaux à exécuter à la station de Landen, au moyen de versements équivalents faits dans les caisses du Trésor par les Sociétés concessionnaires de Dendre et-Waes et de Landen à Aix-la-Chapelle. Ce sont là de véritables dépenses pour ordre, faites, pour le compte d'un tiers, à des propriétés qui n'appartiennent pas, comme le chemin de fer de l'Etat, au domaine public.

Un tableau détaillé des frais de premier établissement du chemin de fer, par section et par nature de dépenses, se trouve ci-annexé sous le n° III. Les données de ce tableau dispensent d'entrer dans de plus amples développements sur la construction du réseau et de chacune de ses parties.

On se bornera donc à rappeler que le railway de l'Etat est encore dans un état d'inachèvement qui réclame des mesures promptes et efficaces : on estime que 15,000,000 de francs sont indispensables pour que le chemin soit dans un état complet d'exploitation. C'est là une dépense devant laquelle le pays ne peut pas reculer, d'abord parce que c'est le complément nécessaire des dépenses déjà consommées, et ensuite parce que c'est simplement un placement de fonds qui doit, non-seulement produire par lui-même de bons résultats, mais qui doit aussi rendre les placements antérieurs plus fructueux. Tout le monde est aujourd'hui d'accord sur ce point.

PROCEDE DE LA SOCIÉTÉ ANONYME
DE LA FABRIQUE DE LA BIÈRE
DE LA BIÈRE DE LA BIÈRE DE LA BIÈRE

CHAPITRE II.

SITUATION FINANCIÈRE.

I

Les considérations qui précèdent répondent à la première des questions que l'on peut se faire sur la situation financière du chemin de fer de l'État.

II

Il a été dit, dans le dernier compte rendu remis aux Chambres législatives, que les opérations du chemin de fer, depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1856, soldaient par un déficit de fr. 19,408,466 77

Mais l'on a rattaché au budget de 1857, des dépenses concernant les exercices 1855 et 1856, à concurrence de 317,416 59

De sorte que le déficit réel, au 1^{er} janvier 1857, était de fr. 19,725,883 16

En 1857, cet excédant de dépenses a été réduit de 3,413,421 05

Il était donc descendu à la somme de fr. 16,312,462 11
au 1^{er} janvier 1858.

Le chiffre de fr. 3,413,421-05, qui représente le *bénéfice net* de l'année 1857, se décompose ainsi qu'il est indiqué ci-dessous :

RECETTES.

Produits de l'exploitation	fr. 23,998,536 61
Produits indirects	109,996 60
Valeur des capitaux amortis	2,262,839 35
Ensemble.	fr. 26,371,372 56

D'autre part fr. 26,371,372 56

DÉPENSES.

Dépenses d'exploitation fr.	15,861,961 58	
Intérêts	6,725,987 83	
Capitaux d'amortissement	2,341,301 69	
Frais d'amortissement	12,171 50	
Autres frais concernant les emprunts	16,529 11	
		22,957,951 51

Partant, excédant de recettes. . . . fr. 3,415,421 05

III

Le compte général de l'actif et du passif accuse un déficit de fr. 17,455,748-58. — La différence qui existe entre ce chiffre et celui de fr. 16,312,162-11, renseigné ci-dessus, représente le montant des intérêts *échus* au 31 décembre 1857, mais non encore *exigibles*, sur les semestres au 1^{er} février et au 1^{er} mai 1858, des parties non amorties des emprunts de 1858, de 1852 et de 1853, lesquels intérêts s'élèvent à fr. 1,141,586-27.

IV

La dette du chemin de fer de l'État, envers le Trésor public atteignait au 31 décembre 1856, le total de fr.	54,816,417 78
En 1857, ce total s'est augmenté de	517,116 39
du chef de dépenses arriérées de 1855 et de 1856; ce qui le porte à fr.	55,133,534 17
Par contre, l'année 1857 a amené une diminution de	1,150,620 70
De sorte qu'au 1 ^{er} janvier 1858, les avances du Trésor mon- taient encore au capital de fr.	53,982,913 47

La diminution constatée pendant l'année 1857 se justifie comme suit :

L'excédant des recettes sur les dépenses, a été de fr.	3,415,421 05
Il a été versé dans les caisses du Trésor, sur les crédits ouverts à la Régie pour le service de la construction.	39 »
Ensemble. . . . fr.	3,415,460 05

Mais l'excédant de recettes comprend la valeur des *capitaux amortis*, et l'amortissement ne constitue pas une recette pour le Trésor public, aux termes de l'art. 5 de la loi du 1^{er} mai 1854.

Il y a lieu de retrancher, de ce chef. fr.	2,262,839 55
Reste fr.	1,150,620 70

Provisoirement l'on ne tient pas compte du remboursement de 50,000 francs fait par la ville de Bruxelles (p. 16), parce que l'on n'est pas encore fixé sur l'emploi de cette somme qui semble cependant devoir retourner à sa destination primitive, c'est-à-dire être remise à la disposition du Département pour servir à des travaux du chemin de fer. En attendant, on la renseigne *pour mémoire*.

Les diverses données qui précèdent sont groupées dans les trois tableaux suivants :

TABLEAU N° 1.

Situation générale au 31 décembre 1857.

ACTIF.

	DEPENSES au 31 décembre 1856.	DEPENSES faites en 1857.	TOTAL DES DEPENSES au 31 décembre 1857.
CONSTRUCTION. (Voir le détail aux annexes.)	128,449,323 20	1,023,801 47	129,473,123 67
Route proprement dite.			
Stations et dépendances.	17,338,533 39	903,340 11	18,241,873 50
Frais généraux	5,191,593 08	3,657 76	5,195,250 84
Matériel des transports.	31,380,127 99	2,342,886 38	33,723,014 37
Totaux	182,369,576 66	4,273,605 72	186,643,182 38
Valeurs en caisses chez le directeur de la Régie, et restant disponible sur ses crédits			62,172 63
Restant disponible sur les crédits législatifs			3,981,317 96
Intérêts déduits, mais non encore exigibles. (Voir ci-contre, au passif)		1,141,586 27	17,453,768 38
Excédent des dépenses annuelles. (Voir le bilan n° 3)		16,312,162 11	208,140,481 35
Totaux			208,140,481 35

PASSIF.

	RESTE A AMORTIR :	
	Valeurs nominales.	Valeurs effectives, au taux de l'émission.
Emprunt de 1836 (4 p. %)	16,592,517 55	15,134,879 06
— de 1838 (3 p. %)	28,960 603 51	18,969,166 48
— de 1852 (4 ½ p. %)	1,389,655 66	1,406,654 12
— de 1853 (4 ½ p. %)	105,877,510 63	101,802,413 35
Totaux	150,830,285 25	137,312,913 01
Bons du Trésor (4 p. %)	15,075,000 »	15,075,000 »
Ressources ordinaires	628,068 60	628,068 60
Totaux	166,533,353 86	153,015,981 61
Intérêts déduits au 31 décembre 1857, mais non encore exigibles, sur les semestres au 1 ^{er} février et au 1 ^{er} mai 1858, des parties non amorties des emprunts de 1836, de 1838, de 1852 et de 1853		1,141,586 27
Avances faites pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'art. 5 de la loi du 1 ^{er} mai 1834. (Voir tableau n° 2)		53,982,913 47
Totaux		208,140,481 35

TABLEAU N° 2.

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

1857. Recettes de l'exploitation (part de l'État).....	25,998,856 61	Solde au 31 décembre 1856.....	54,816,417 78
Produits indirects.....	109,996 60	Dépenses de 1855 rattachées au budget de 1857 (*).....	110,027 65
Reliquats de crédits versés au Trésor (fonds spéciaux).....	59 »	Id. 1856 id. (*).....	207,088 76
Solde au 31 décembre 1857.	53,982,915 47	Ensemble.....	55,135,854 17
		1857. Dépenses d'exploitation...	15,861,961 58
		Intérêts de bons du Trésor.	564,106 42
		Intérêts des emprunts....	6,361,881 41
		Capitaux d'amortissement.	2,541,501 69
		Frais d'amortissement....	12,171 50
		Autres frais relatifs aux emprunts.....	16,829 11
	78,091,488 68		78,091,488 68

TABLEAU N° 3.

*Compte des recettes et des dépenses annuelles (1857).***DOIT.****AVOIR.**

Solde au 31 décembre 1856.....	19,408,466 77	Recettes de l'exploitation (part de l'État).....	25,998,856 61
Dépenses de 1855 rattachées au budget de 1857 (*).....	110,027 65	Produits indirects.....	109,996 60
Id. 1856 id. (*).....	207,088 76	Valeur effective des capitaux amortis, calculée d'après le produit réel de l'émission.....	2,262,839 55
Ensemble.....	19,725,585 16	Solde au 31 décembre 1857.....	16,512,162 11
1857. Dépenses d'exploitation...	15,861,961 58		
Intérêts de bons du Trésor.	564,106 42		
Intérêts des emprunts....	6,361,881 41		
Capitaux d'amortissement.	2,541,501 69		
Frais d'amortissement....	12,171 50		
Autres frais relatifs aux emprunts.....	16,829 11		
	42,683,854 67		42,683,854 67

(*) Montant intégral, pour ce qui concerne le chemin de fer : 1° des sommes reportées du budget de 1856 à celui de 1857, conformément à l'art. 50 de la loi de comptabilité; 2° du crédit supplémentaire alloué par la loi du 4 mars 1858; 3° du crédit supplémentaire voté par la loi du 1^{er} juillet 1858.

D'après tout ce qui précède, on reconnaît que les recettes de l'exploitation proprement dite ont atteint la somme de fr. 23,998,536 61 en 1857.

D'un autre côté, les produits indirects recouvrés par le Département des Finances, pour le compte du chemin de fer, montant à 109,996 60

il en résulte que la recette brute de 1857, abstraction faite des parts payées aux Sociétés de Dendre-et-Waes et de Tournay à Jurbise, a été de fr. 24,108,533 21

Les dépenses de l'exploitation s'étant élevées à 13,861,961 58

On constate une recette nette de fr. 10,246,571 63

Cette recette nette a été employée, savoir :

63.64 p. % au paiement des intérêts fr. 6,725,987 83

22.83 p. % à l'amortissement 2,341,301 69

0.28 p. % aux frais d'amortissement et autres. 28,700 44

11.23 p. % à l'extinction de la créance de l'État. 1,150,581 70

100.00 p. % Somme égale fr. 10,246,571 63

La recette nette équivant : à 5.49 p. % des capitaux déjà employés à la construction (fr. 186,643,242-58), — à 5.37 p. % du montant desdits capitaux, augmenté du restant disponible sur les fonds votés (ensemble fr. 190,686,732-97), à 4.92 p. % de la dette totale ou du passif constaté ci-dessus (fr. 208,140,481-55).

A chacun de ces trois points de vue, le tantième du produit net a été réparti ainsi qu'il suit :

	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.
Intérêts	3.60	3.52	3.22
Amortissement.	1.25	1.22	1.12
Frais divers	0.02	0.02	0.02
Versement fait au Trésor.	0.62	0.61	0.56
	<u>5.49</u>	<u>5.37</u>	<u>4.92</u>

ce qui signifie, dans le premier cas, par exemple, que la recette nette a servi à payer : 3.60 p. % d'intérêt sur les fonds *employés*, 1.25 p. % d'amortissement, 0.02 p. % de frais, et 0.62 p. % de dividende.

Les intérêts servis sur la moyenne des capitaux *restant à amortir*, représentent 4.38 p. % de ces capitaux.

On a vu que le Trésor public a fait au chemin de fer de l'État des *avances*, à concurrence de fr. 53,982,913-47 ; mais il importe beaucoup de remarquer que cette somme comprend, entre autres, fr. 38,511,128-73 de capitaux et de frais d'amortissement. — Dans le système de la loi du 1^{er} mai 1834, cette dépense doit, à la vérité, être supportée par le railway ; mais ce système conduit à cette conséquence que le chemin de fer doit se payer au moyen de ses produits, et qu'ainsi la Nation doit, en dernière analyse, se trouver un jour en possession d'un immeuble qui ne lui aura rien coûté et qui aura une valeur de plus

de 200,000,000 de francs. Si l'on défalquait la somme prémentionnée de fr. 38,511,128-75, du montant des avances, on reconnaîtrait que celles-ci ne s'élèvent en réalité qu'au chiffre de fr. 15,471,784-74, c'est-à-dire à un chiffre inférieur au déficit constaté.

Ce déficit lui-même serait considérablement atténué si l'on tenait compte de tous les objets d'approvisionnement qui n'ont pas encore reçu leur destination, et si l'on avait égard à la plus-value que le chemin de fer a puisée dans les dépenses de premier établissement qui ont été supportées par le budget de l'exploitation. On estime que cette plus-value est d'environ 10 p. %; il suffirait qu'elle fût de 8.23 à 8.24 p. % pour que le Trésor public fût entièrement couvert de ses avances de fr. 15,471,784-74.

Les tableaux ci-dessus assignent aux capitaux restant à amortir, une valeur équivalente à celle résultant du taux auquel l'émission des emprunts a eu lieu. Et, en effet, jusqu'à présent les opérations de l'amortissement se sont effectuées dans des conditions telles que les capitaux rachetés n'ont coûté, y compris les frais de commissions de banque, que fr. 122,473-17 de plus que le produit effectif de l'émission des titres. La base adoptée se justifie donc pleinement; d'ailleurs, tout autre mode de procéder ne présenterait pas plus d'exactitude, puisqu'il n'est pas possible de déterminer quels seront les résultats définitifs de l'amortissement, lorsque celui-ci aura successivement éteint tous les titres.

De 1854 à la fin de 1851, c'est-à-dire dans l'espace de dix-huit années, le déficit a toujours été en croissant. Au 1^{er} janvier 1852, il s'élevait à la somme de fr. 31,598,498 84

En six ans, de 1852 à 1857, cette somme s'est réduite de près de 50 p. %, soit de 15,286,336 75
et c'est ainsi qu'il est descendu à fr. 16,312,162 11

Ce sont là des chiffres plus éloquents que tous les raisonnements; ils permettent de dire que le temps des déficit est passé, et de prévoir que dans six à sept ans, l'arriéré aura disparu en entier, pour faire place à un excédant de recette. Tous les esprits seront frappés de ce résultat.



CHAPITRE III.

EXPLOITATION.

I

Longueur exploitée en 1857.

L'État belge exploite, comme on le sait, les lignes qu'il a construites lui-même, et qui ont une longueur de	Mètres. 567,024
Sauf seulement la section de Landen à Saint-Trond, laquelle mesure.	10,220
	<hr/>
Reste.	556,804

L'État belge exploite, en outre, les lignes concédées :

De Bruxelles à Gand, par Alost	34,171
De Dendre-et-Waes.	74,112
De Tournay à Jurbise	47,506

Ce qui donne en tout. 712,593

Mais comme la ligne de Contich à Lierre n'a été ouverte à l'exploitation qu'à dater du 1^{er} février 1857, et comme, d'un autre côté, la branche de raccordement de la station de Gand à l'entrepôt n'a été livrée à la circulation qu'à partir du 1^{er} avril 1857, les longueurs respectives de ces lignes (6,175 et 2,548 mètres) doivent être diminuées au *prorata* de la durée de l'exploitation réelle, pour le calcul de la longueur *moyenne exploitée*. Il en résulte que cette longueur moyenne exploitée a été de 711 KILOMÈTRES 491 MÈTRES pendant l'année 1857, soit 1,502 mètres de moins qu'en 1856.

La différence provient de ce que l'État a exploité en plus les deux sections qui viennent d'être indiquées et qui donnent, ensemble, une augmentation de longueur moyenne de

	Mètres. 7,421
Ensuite, les lignes de la Dendre qui n'avaient été exploitées que pendant une partie de l'année 1856 ont été exploitées en entier, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1857; ce qui donne en plus	13,031

Ci. 20,452

	Mètres.
D'autre part.	20,452
Mais, par contre, la ligne de Landen à Hasselt, qui comptait dans l'exploitation de 1856 pour une longueur moyenne de . . .	20,634
n'a plus été exploitée en 1857 ; et l'on a vu (p. 7) que la section de raccordement de l'Allée-Verte à l'excentrique a été raccourcie de	1,320
Il y donc à déduire.	21,954
Ce qui donne la différence signalée	1,502

Subdivisée par *lignes*, la longueur moyenne se présente ainsi :

	Mètres.
<i>Nord.</i>	52,962
<i>Midi.</i>	163,234
<i>Ouest.</i>	360,431
<i>Est</i>	154,864
	711,491

Une loi du 8 juillet 1858, insérée au *Moniteur* du 31 du même mois, fait entrer la ligne concédée de Mons à Manage dans l'exploitation de l'État, à *partir du 1^{er} janvier 1857*. Toutefois, les résultats de cette nouvelle ligne ne sont pas compris dans le présent rapport, parce que l'exploitation en a eu lieu sur des bases autres que celles qui sont appliquées au réseau de l'État, et parce que cette exploitation constitue, au moins pour l'année 1857, une opération tout à fait spéciale.

II

Recettes et dépenses de 1857.

On a vu déjà que la recette brute du chemin de fer, pour ce qui concerne seulement la part attribuée au Trésor public, s'est élevée, en 1857, à la somme de	fr. 23,998,536 61
non compris le produit de l'exploitation des lignes télégraphiques. A cette somme, il y a lieu d'ajouter celle qui a été bonifiée aux compagnies concessionnaires des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Dendre-et-Waes, ci.	1,509,080 71
On arrive ainsi à une recette totale de	fr. 25,507,617 32
Les dépenses d'exploitation s'étant élevées à	13,861,961 58
il reste pour le service exclusif de <i>l'exploitation</i> , une recette nette de	fr. 11,645,655 74

Mais l'on sait que des dépenses afférentes à la construction sont imputées sur le budget annuel du Département des Travaux Publics.

D'autre part fr. 11,645,655 74

Le rapport présenté aux Chambres législatives, sous la date du 30 septembre 1857, concernant la situation financière du chemin de fer de l'État, explique ces imputations et en fait connaître les conséquences. En 1857, il a été prélevé une somme de 585,564 60 sur le budget annuel, pour solder de véritables travaux de premier établissement.

La recette nette de l'exploitation a donc été, en réalité, de fr. 12,229,220 34

Si l'on prend le chiffre de fr. 11,645,655-74, comme représentant la recette nette de 1857, on trouve que les dépenses ont atteint 54.34 p. % de la recette brute ; si l'on prend, au contraire, le chiffre de fr. 12,229,220-34 pour base du calcul, la proportion est seulement de 52.05 p. %, soit 2.09 p. % en moins.

On trouvera plus loin, dans la partie statistique du présent rapport, la répartition des recettes et des dépenses par kilomètre d'exploitation, par kilomètre de parcours des machines ou des convois, etc.

Voici le tableau développé du mouvement des transports et de la recette générale de l'exploitation en 1857, y compris le montant des transports gratuits ou à prix réduits, effectués pour des administrations publiques, transports dont il n'a été tenu aucun compte dans les calculs présentés ci-dessus, bien que cet objet ait une importance de près de 2,000,000 de francs, si l'on évalue les réductions de taxes accordées auxdites administrations, d'après les bases normales des tarifs (voir l'annexe n° IV) :

NATURE DES TRANSPORTS.		EXPLOI		
		PART DE L'ÉTAT.		
		Mouvement général (°).	Recette.	
1		2	3	
Voyageurs.	Trains express.....	1 ^{re} classe.....	249,072	1,861,806 69
		2 ^e id.	37,657	193,689 70
	Trains ordinaires.....	1 ^{re} classe.....	372,653	1,301,303 59
		2 ^e id.	1,022,020	1,883,887 14
		3 ^e id.	4,388,597	4,233,754 20
		Transports militaires.....	116,906	181,850 89
		Id. extraordinaires.....	23,682	63,636 75
	Id. d'enfants.....	47,826	40,205 52	
TOTAUX du tarif des voyageurs.....		6,438,424	9,784,152 46	
Tarif des bagages.....	Quintaux.....	121,596	614,894 41	
	Colis.....	93,089		
Petites marchandises. (Tarifs n° 1 et 2.)	Grande vitesse..... (Petits paquets.)	Colis soumis à la taxe uniforme (quintaux) (°).....	2,279	86,004 66
		Colis taxés au <i>minimum</i> (quintaux) (°).....	3,237	29,859 51
		Id. au poids (quintaux).....	12,879	153,071 02
	Service accéléré..... (Articles de messagerie.)	Expéditions taxées au <i>minimum</i> (quintaux) (°).....	30,187	66,009 90
		Id. taxées au poids (quintaux).....	735,802	1,110,317 57
	TOTAUX des tarifs n° 1 et 2. (Petites marchandises).....		784,404	1,393,262 46
Grosses marchandises. (Tarif n° 3.)	Petite vitesse..... (Articles de roulage.)	1 ^{re} classe (tonneaux).....	591,076	3,033,860 03
		2 ^e id. (id.).....	308,096	2,362,237 91
		3 ^e id. (id.).....	1,883,584	4,878,577 43
		5 ^e id. par abonnement (tonneaux).....	550	433 »
	Frais accessoires.....	Chargement, déchargement, camionnage et bulletins.	»	936,232 47
TOTAUX du tarif n° 3. (Grosses marchandises).....		2,735,076	11,411,382 84	
Tarif des finances (par groups de 1,000 francs).....		282,800	140,584 57	
Tarif des équipages (par voiture).....		539	51,323 10	
Chevaux et bestiaux.	Grande vitesse (par expédition).....	1 ^{re} catégorie (par expédition).....	2,578	81,663 52
		2 ^e id. (id.).....	2,592	20,187 62
	Petite vitesse.....	2 ^e id. (id.).....	2,022	27,810 70
		3 ^e id. (id.).....	7,961	149,082 07
TOTAUX du tarif des chevaux et bestiaux.....		14,935	278,743 91	
Produits extraordinaires.....		»	332,311 06	
Recettes du chemin de fer.....		»	25,998,336 61	
A ajouter, pour transports gratuits ou à prix réduits. (Pour mémoire.).....		»	1,826,352 39	
TOTAUX.....		»	23,328,009 »	

TATION PAR L'ÉTAT.				TOTALS GÉNÉRAUX DES RECETTES. (Colonnes 3, 5 et 7)	PROPORTION pour cent RELATIVEMENT à la recette.		Observations.
PART DE LA SOCIÉTÉ DE DENDRE-ET-WAES.		PART DE LA SOCIÉTÉ DE TOURNAY A JURBISE.			de chaque tarif.	TOTALS.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.				
4	5	6	7	8	9	10	
1,360	4,445 59	1,445	5,468 »	1,869,718 08	Pour cent. 17.95	Pour cent. 7.55	(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 Tournay à Jurbise.
5	41 85	692	1,210 »	194,941 55	1.87	0.76	
23,850	37,326 01	21,577	29,142 05	1,567,771 65	15.11	5.56	
92,946	82,944 62	59,695	45,880 60	2,014,712 56	19.52	7.90	
462,090	294,247 77	299,956	122,449 87	4,670,431 84	44.78	18.51	
20,596	15,515 29	10,300	5,471 11	200,817 29	1.95	0.79	
»	»	4,492	2,153 50	67,792 25	0.63	0.26	
6,018	2,913 93	»	»	45,119 47	0.41	0.17	
607,043	457,454 88	598,155	207,757 15	10,429,524 47	100.00	40.88	
2,869	5,488 08	5,472	6,963 75	627,045 24	100.00	2.46	
209	4,082 53	138	1,095 77	61,180 96	4.12	0.24	
554	1,866 18	250	427 45	52,153 14	2.17	0.15	
1,647	5,608 83	1,748	1,393 40	158,275 27	9.51	0.54	
3,750	5,547 74	1,454	892 49	72,450 15	4.88	0.28	
58,077	50,804 25	62,704	19,836 68	1,180,978 28	79.52	4.65	
65,997	63,909 55	66,274	25,865 79	1,488,058 78	100.00	5.82	
29,907	116,666 43	59,956	68,253 42	5,218,731 88	26.65	12.62	
25,922	92,451 25	54,142	70,661 57	2,725,530 71	22.55	10.68	
67,714	199,952 42	114,728	90,024 27	5,168,554 12	42.77	20.27	
»	»	»	»	453 »			
»	27,106 56	»	9,533 48	972,874 51	8.05	5.81	
125,545	456,156 44	208,836	258,476 74	12,085,996 02	100.00	47.58	
9,151	1,597 48	7,947	514 55	142,496 20	100.00	0.56	
7	219 50	14	159 40	21,705 80	100.00	0.09	
259	4,254 53	274	2,109 80	88,057 83	30.05	0.55	
159	452 59	169	450 26	21,050 47	7.18	0.08	
162	726 23	105	577 99	28,914 94	9.86	0.11	
775	3,851 54	568	2,275 66	155,187 27	52.95	0.61	
1,553	9,244 91	1,116	5,191 71	295,130 55	100.00	1.15	
»	69,367 48	»	958 74	422,857 28	100.00	1.66	
»	1,025,195 10	»	485,885 61	25,507,617 32	»	100.00	
»	»	»	»	1,326,552 59	»	»	
»	1,025,195 10	»	485,885 61	27,534,149 71	»	»	

Les annexes nos V à XII fournissent le détail des transports relevés dans le tableau qui précède, en les renseignant, d'une part, suivant les stations où la perception de la taxe a eu lieu, et, d'autre part, suivant les mois pendant lesquels les expéditions se sont effectuées. En d'autres termes, ces annexes donnent, sous le rapport de la recette et des transports, la mesure de l'importance relative de chaque station du chemin de fer et de chaque mois de l'année.

Bien que ce paragraphe ne concerne que l'exploitation proprement dite, il semble que l'indication des produits indirects du railway, recouvrés à l'intervention du Département des Finances, peut également y trouver place.

Or, on a vu, dans les tableaux relatifs à la situation financière du chemin de fer (p. 22), que ces produits indirects se sont élevés, en 1857, à la somme de fr. 109,996-60. Cette somme se répartit ainsi :

Locations de bâtiments.	fr.	553 »
— de terrains réservés.		10,423 68
— de cafés et buffets-restaurants.		26,870 90
— d'herbages		12,088 32
— de vidanges		813 »
Argent non réclamé		228 60
Ventes de terrains		18,709 18
— de mobilier et matériel hors d'usage		13,203 70
— d'objets non réclamés		5,119 70
— d'arbres, plantations, herbages, etc		12,884 50
Droits de magasin du hangar d'Anvers		9,300 02
		<hr/>
Total égal.	fr.	109,996 60

Quant aux dépenses d'exploitation, connues actuellement, en y comprenant les engagements pris et les commandes faites, elles ont atteint, en 1857, la somme de fr. 13,861,961-58, savoir :

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE		RAPPORT à la DÉPENSE totale.
	PAR ARTICLE du budget.	PAR SECTION.	
VOIES ET TRAVAUX.			Pour cent.
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	211,543 »		
Salaires des agents payés à la journée.....	1,606,593 83		
Matériel (billes, rails, engins, outils, ustensiles).....	1,674,824 68		
Travaux et fournitures.....	571,826 52	4,064,590 03	29.52
TRACTION ET ARSENAL.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	180,810 »		
Salaires des agents payés à la journée.....	1,880,587 54		
Primes d'économie et de régularité.....	50,723 13		
Combustibles et consommations pour la traction.....	1,917,580 62		
Entretien, réparation et renouvellement du matériel....	2,206,937 56		
Redevances aux compagnies.....	160,971 50	6,397,432 17	46.16
TRANSPORTS.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	953,276 »		
Salaires des agents payés à la journée.....	1,231,539 83		
Frais d'exploitation.....	431,600 »		
Camionnage.....	330,000 »		
Pertes et avaries.....	75,643 93	3,021,861 78	21.79
SERVICES EN GÉNÉRAL (1).			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	48,830 »		
Salaires des agents payés à la journée.....	46,409 43		
Matériel et fournitures de bureau.....	193,378 38		
Subside à la caisse de retraite des ouvriers.....	20,000 »		
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	27,603 81	538,243 64	2.44
RÉGIE.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	36,600 »		
Frais de bureau et de loyer.....	3,233 96	39,833 96	0.29
Total.....		13,861,961 83	100.00

L'annexe n° XIII fournit la désignation et l'évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration effectués en 1837, sur les fonds du budget. — Le

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

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

montant en est de fr. 585,564-60, ainsi qu'il a déjà été indiqué. — Cette somme représente environ 4.21 p. % de la dépense totale de fr. 13,861,961-58; elle devrait venir en déduction de celle-ci, comme afférente exclusivement à la construction et comme ayant servi à couvrir des frais de premier établissement.

On remarquera que, dans le chiffre précité de fr. 585,564-60, il figure une somme de fr. 366,774-60 (62.85 p. %) du chef de la plus-value résultant de la substitution de rails du poids de 34 kilogrammes, par mètre, sans éclisses, aux rails de plus faible calibre remplacés dans les voies pendant l'année 1857, soit 1,861,800 kilogrammes à 197 francs le tonneau.



CHAPITRE IV.

STATISTIQUE.

I

Machines fixes et locomotives.

Au 31 décembre 1857, l'exploitation des chemins de fer de l'État employait 34 machines fixes ayant ensemble une force de 497 chevaux. — Elle possédait, en outre, une machine fixe, non montée, de la force de 3 chevaux, et 2 générateurs servant au chauffage des bâtiments des stations de Gand et de Bruxelles (Nord).

La machine la plus forte est celle qui existe à Haut-Pré et qui sert à remorquer les convois sur les plans inclinés ; elle a une force de 320 chevaux.

Viennent ensuite trois machines, de 13, 28 et 37 chevaux, établies à l'arsenal de Malines. — La force de chacune des autres machines n'excède pas 6 chevaux ; et elles sont principalement employées au service des pompes des stations ou à celui des forges et ateliers de réparation.

Le nombre des locomotives, qui était de 224 au 31 décembre 1856, a été porté à 233 en 1857. — Ces 233 locomotives ont ensemble une force de 20,200 chevaux-vapeur (¹), soit en moyenne 86.7 chevaux par remorqueur.

Indépendamment des machines précitées, 17 locomotives étaient en construction au 31 décembre 1857 : 16 de 406 millimètres et une de 420 millimètres.

L'annexe n° XIV donne la répartition des locomotives, suivant les dimensions

(¹) Il va de soi que cette indication n'a rien d'absolu.

Le travail utile des locomotives est évalué d'après la formule suivante, extraite de l'*Aide-mémoire de mécanique pratique*, d'Arthur MORIN :

$$\frac{n}{60} 8190 v (p - 1,035).$$

n est le nombre de coups de pistons simples en une minute ; v , le volume en mètres cubes engendré par le piston dans une course simple ; p , la pression de la vapeur sur un centimètre carré. — La formule représente l'effet utile des machines exprimé en kilogrammes élevés à un mètre par seconde. Pour obtenir la force en chevaux, on divise le produit par 75, la force-cheval étant évaluée à 75 kilogrammes élevés à un mètre en une seconde.

des cylindres, et indique, en même temps, les transformations qu'une partie de ce matériel a subies dans le courant de 1857.

En 1857, les locomotives ont fait un parcours de 5,372,238 kilomètres, savoir :

Locomotives attelées aux trains de voyageurs (express) . . .	534,197
— — — (ordinaires). . .	2,001,471
— — — (spéciaux) . . .	27,626
— — — marchandises (ordinaires). . .	2,651,264
— — — (spéciaux) . . .	157,680
Ensemble.	5,372,238

Ce parcours s'est effectué de la manière suivante :

	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	RACCORDMENT DES boulevards.
Trains de voyageurs (express)... Locom. kilom.	108,060	193,997	89,790	142,350	"
— — (ordinaires). —	220,752	559,081	795,456	628,202	"
— — (spéciaux). —	4,164	6,788	12,637	4,040	"
— marchandises (ordinaires). —	280,885	554,778	988,874	855,695	21,064
— — (spéciaux). —	12,545	53,249	16,147	55,564	22,577
Totaux.....	596,432	1,167,890	1,900,904	1,665,651	45,641

Le travail des machines a donc été absorbé par le service des trains :

De voyageurs (express), à concurrence de	8.72 p. %	—
— (ordinaires), —	38.48	—
	<u>47.20</u>	—
— (spéciaux), —	0.51	—
	<u>47.71</u>	—
De marchandises (ordinaires), —	49.56 p. %	—
— (spéciaux), —	2.93	52.29 —
	<u>100.00</u>	—
Unité.	100.00	—

La ligne du Nord a pris	11.09 p. % du mouvement.	—
— de l'Est	21.74	—
— de l'Ouest	35.59	—
— du Midi	30.97	—
Le raccordement des boulevards.	0.81	—
	<u>100.00</u>	—

La ligne du Nord a été parcourue . . .	11,256 fois dans toute sa longueur.	
— de l'Est.	8,659	—
— de l'Ouest	5,274	—
— du Midi.	10,130	—
et le réseau entier l'a été	7,551	—

Les dépenses d'exploitation s'étant élevées à fr. 13,861,961-58, chaque locomotive transportée à un kilomètre de distance a coûté, en moyenne, fr. 2.58029; en prenant cette base pour faire l'évaluation des dépenses, on trouverait que l'exploitation a coûté, en 1857 :

Sur la ligne du Nord	fr.	1,538,249 25
— de l'Est.		3,013,801 29
— de l'Ouest.		4,904,893 79
— du Midi (y compris le raccordement des boulevards)		4,408,317 25
Total.	fr.	13,861,961 58

Il va de soi que ces chiffres n'ont qu'une valeur purement statistique : ils reposent d'abord sur une moyenne générale, qui peut fort bien être loin de représenter la dépense réelle de chaque ligne prise séparément ; et, en second lieu, on a vu que la dépense globale de fr. 13,861,961-58 comprend 4.21 p. % de frais de construction, ce qui réduit la dépense effective de la locomotive-kilomètre de fr. 2.58029 à fr. 2.47166, et fait tomber la dépense :

De la ligne du Nord, à	fr.	1,473,491 60
Celle de la ligne de l'Est, à		2,886,637 95
— — de l'Ouest, à		4,698,406 15
— — du Midi, à		4,219,861 50
Et enfin celle du réseau entier, à	fr.	13,278,396 98

La recette totale appliquée au nombre de locomotives-kilomètres, donne une recette de fr. 4.74804 par unité ; ce qui laisse un bénéfice de fr. 2.16775 ou de fr. 2.27638, suivant que l'on prend fr. 2.58029 ou fr. 2.47166, pour base de la dépense.

II

Matériel des transports (voitures).

Au 1^{er} janvier 1857, l'exploitation du chemin de fer disposait de 6,151 voitures, savoir : 1,051 pour le service des voyageurs, 440 pour divers services (bureaux-ambulants, voitures cellulaires, wagons à freins, etc.), et 4,680 pour le transport des marchandises. Au 1^{er} janvier 1858, ces nombres étaient respectivement de 1,091, 514 et 5,063, soit en total 6,668 voitures. — L'augmentation est de 60 véhicules pour ce qui concerne le service des voyageurs, de 74 pour ce qui touche aux services divers et de 383 quant au service des marchandises.

Dans le courant de l'année 1857, il a été introduit dans l'exploitation un matériel entièrement *neuf* de 15 diligences, — 55 wagons à bagages, — 2 wagons de secours pour remise, — 72 wagons pour le transport du coke de l'administration, — 115 wagons fermés, à 4 roues, de 4 à 6 tonnes, — 71 wagons fermés, de 10 tonnes, — 49 wagons plats de 10 tonnes, — 1 wagon à hausses fixes, de 5 à 7 tonnes et 159 wagons à hausses fixes, de 10 tonnes; — ensemble 559 voitures. De plus, 8 wagons à bétail ont été transformés en wagons d'une capacité de 5 à 7 tonnes, dont 6 wagons plats et deux à hausses fixes.

Par contre, il a été mis hors de service pour cause de vétusté : 1 diligence, — 1 char à banc, — 5 wagons couverts (à voyageurs), — 1 wagon découvert (également à voyageurs), — 2 wagons à bagages, — 5 wagons à bétail, — 2 wagons fermés, de 4 à 6 tonnes, — 2 wagons plats, de 5 à 7 tonnes, — et 5 wagons à hausses fixes, ayant aussi une capacité de 5 à 7 tonnes; — ensemble, 22 voitures. Ce nombre serait porté à 30 si l'on comptait les 8 wagons à bétail qui ont été transformés, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

La différence finale est donc de 517 wagons en plus. — Les indications qui précèdent sont données, avec développements, dans le tableau annexé au présent rapport sous le n° XV. Ce tableau montre, en outre, que 529 voitures étaient en construction au 1^{er} janvier 1858; ces voitures achevées, le nombre total sera de 7,197, savoir :

- 1,169 pour le service des voyageurs ;
- 516 pour divers services ;
- 5,512 pour le service des marchandises.

En 1857, il a été dépensé ou engagé sur les allocations du budget ou sur les crédits spéciaux, une somme globale de fr. 2,849,994-56 pour compléter et améliorer le matériel des voitures.

Sur les allocations du budget, il a été adjugé : 15 diligences, pour 126,000 fr. (8,400 francs chacune); 18 chars-à-bancs, pour 89,910 francs (4,995 francs chacun), et 30 voitures-mixtes, pour 209,000 francs (prix moyen de fr. 6,966-66)

Les prélèvements faits ou à faire sur les fonds spéciaux, en suite des marchés conclus en 1857, pour le matériel des voitures, s'élèvent à fr. 2,425,084-56, savoir :

10 diligences à 8,400 francs, ci	fr.	84,000	»
1 voiture-tapissière.		2,000	»
<i>Objets</i> pour 400 wagons à charbon (10 tonnes).	fr.	1,001,841	73
— 200 — plats de 10 tonnes		511,493	65
— 180 — fermés de 10 tonnes		557,394	23
— 20 — fermés, à freins.		73,537	40
— 10 — à bagages		43,631	80
— 25 — plats à 8 roues, de 15 tonnes		151,185	75
		<hr/>	
	fr.	2,425,084	56

Le matériel a fait, pendant l'année 1857, un parcours de 75,133,028 kilomètres, se répartissant ainsi :

	Matériel à voyageurs.	Matériel à marchandises.
A charge	17,586,231	44,176,927
A vide	684,507	12,519,913
	<u>18,240,738</u>	<u>56,696,840</u>
	74,937,578	
Freins-trainaux	195,450	
	<u>75,133,028</u>	

Dans les calculs qui vont suivre, on laissera de côté le parcours des *freins-trainaux* qui doivent ne pas entrer en ligne de compte pour apprécier le travail du matériel des transports proprement dit.

Les 74,937,578 voitures-kilomètres comprenaient, comme cela résulte des chiffres qui viennent d'être posés, d'une part 61,763,158 voitures transportées à charge et 13,174,420 voitures transportées à vide. Ce dernier nombre correspond à 17.58 p. % du mouvement total.

En se plaçant à un troisième point de vue, on trouve que :

	Voit.-kilom.
les convois de voyageurs express ont comporté en 1857	3,567,919
— ordinaires	17,978,947
— spéciaux	332,946
et que les convois de marchandises ordinaires ont comporté en 1857	50,721,011
— spéciaux	2,336,755
Total égal.	<u>74,937,578</u>

Ces chiffres se subdivisent ainsi qu'il suit :

	Matériel à charge.	Matériel à vide.
Convois de voyageurs express	3,567,919	»
— ordinaires	17,911,961	66,986
— spéciaux	275,998	56,948
Convois de marchandises ordinaires	38,741,998	11,979,013
— spéciaux	1,265,282	1,071,473
	<u>61,763,158</u>	<u>13,174,420</u>

En rapprochant ces chiffres du nombre des locomotives-kilomètres constaté dans le paragraphe précédent, on arrive à ce résultat que chaque locomotive :

D'un convoi de voyageurs (express) a trainé	6.68	voitures chargées.
— (ordinaires)	8.94	—
— (spéciaux)	9.99	—
D'un convoi de marchandises (ordinaires)	14.61	—
— (spéciaux).	8.02	—
D'un convoi quelconque (l'ensemble)	11.49	—

Or, une locomotive transportée à un kilomètre coûtant en moyenne fr. 2.47166,

il s'ensuit que la traction d'une voiture chargée, à la distance d'un kilomètre, revient, tous frais payés, à fr. 0.21 1/2 pour l'ensemble du réseau, abstraction faite du matériel circulant à vide.

Dans le même ordre d'idées, une voiture-kilomètre, chargée, rapporté, en moyenne, fr. 0.413, et laisse, par conséquent, un boni de fr. 0.198.

III

Convois.

En 1857, l'on a compté 5,282,961 convois-kilomètres, savoir :

Trains de voyageurs express	542,937
— ordinaires.	1,986,730
— spéciaux	26,068
Trains de marchandises ordinaires.	2,570,822
— spéciaux	156,407
Total égal.	<u>5,282,961</u>

Cette quantité de mouvement s'est répartie ainsi qu'il suit :

		NORD.	MIDI.	OUEST.	EST.	Embranchements des BOULEVARDS.
		Convois-kilom.	Convois-kilom.	Convois-kilom.	Convois-kilom.	Convois-kilom.
Trains de voyageurs...	Express	108,040	202,737	89,790	142,330	"
	Ordinaires..	215,336	372,091	776,317	624,786	"
	Spéciaux...	5,408	6,707	12,023	3,923	"
Trains de marchandises.	Ordinaires..	227,437	578,312	932,049	812,062	20,942
	Spéciaux...	11,273	53,743	13,844	52,966	22,377
Totaux.....		563,316	1,215,612	1,826,223	1,656,089	43,319

D'après ces chiffres, le parcours des convois s'est appliqué :

A la ligne du Nord, à concurrence de.	10.67 p. %.
— de l'Est, —	22.97 —
— de l'Ouest, —	34.57 —
— du Midi, —	30.97 —
A l'embranchement des boulevards	0.82 —
Unité.	<u>100.00</u> —

Et d'un autre côté, les trains se classent ainsi sous le rapport de leur importance, en nombre :

Trains de marchandises ordinaires	48.66 p. %.
— voyageurs ordinaires	37.61 —
— — express	10.28 —
— marchandises spéciaux	2.96 —
— voyageurs spéciaux	0.49 —
Ensemble.	100.00 —

Ces proportions sont fort sensiblement les mêmes que celles constatées ci-dessus (page 34), pour ce qui concerne la répartition du parcours des locomotives.

La fréquentation annuelle de chaque ligne ressort du tableau suivant, lequel indique combien de fois chaque ligne a été parcourue, dans toute son étendue, par les convois, toutes espèces de trains réunies.

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	524,784	6,452	258,752	4,807	565,510	10,659
Est	581,588	5,505	652,087	5,872	1,215,612	7,455
Ouest	878,552	2,456	947,805	2,650	1,826,225	5,066
Midi	771,061	5,717	(a) 908,547	6,757	1,679,608	12,454
Le réseau	2,555,752	5,802	2,727,229	5,855	5,282,961	7,425

Ce renseignement est fourni, pour les années 1851 à 1856, à la page 17 d'un travail distribué aux Chambres législatives dans le courant de leur dernière session et qui a pour titre : « *Renseignements statistiques recueillis par le Département des Travaux Publics (1856).* »

On a vu précédemment (page 34) que l'on a compté, en 1857, un nombre de loc.-kilom. 5,572,238

D'un autre côté, on vient de voir que, dans la même année, il y a eu convois-kilom. 5,282,961

La comparaison de ces chiffres conduit à une différence de kilom. 89,277

(a) Y compris le mouvement appartenant à l'embranchement des boulevards, à Bruxelles.

laquelle représente les trajets faits par les trains remorqués par deux machines.

Le rapprochement des tableaux tracés ci-dessus fait ressortir, ainsi qu'il suit, la répartition de la *différence* qui vient d'être signalée.

		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Embranchements des BOULEVARDS.
		Différence.	Différence.	Différence.	Différence.	Différence.
Trains de voyageurs...	Express....	+ 20	- 8,760	"	"	"
	Ordinaires..	+ 7,396	- 13,010	+ 16,959	+ 3,416	"
	Spéciaux...	+ 786	+ 78	+ 612	+ 113	"
Trains de marchandises.	Ordinaires..	+ 23,596	- 23,834	+ 56,823	+ 23,633	+ 122
	Spéciaux....	+ 1,068	- 496	+ 303	+ 308	"
Totaux.....		+ 52,636	- 43,722	+ 74,679	+ 27,862	+ 122

En d'autres termes, le nombre de locomotives-kilomètres comparé au nombre de convois-kilomètres, présente relativement à celui-ci les différences ci-après :

	En plus.	En moins.
Trains de voyageurs express	»	8,740
— ordinaires	14,741	»
— spéciaux.	1,561	»
Trains de marchandises ordinaires	80,442	»
— spéciaux	1,273	»
	<u>98,017</u>	<u>8,740</u>
	En plus.	89,277

Au premier abord, il semble que le parcours des locomotives doit être, dans tous les cas, plus considérable que le parcours des trains; et, en effet, il en est ainsi pour toutes les lignes, sauf pour celle de l'Est, où la différence se présente en sens inverse; cela s'explique par cette circonstance que les trains franchissent les plans inclinés de Haut-Pré, sans le secours des machines.

Voici quelle a été, en 1857, la composition moyenne des convois :

DÉSIGNATION DES TRAINS.		NOMBRE DE VOITURES CHARGÉES, POUR VOYAGEURS.	NOMBRE DE VOITURES CHARGÉES, POUR BAGAGES ET marchandises.	NOMBRE DE VOITURES VIDES.	TOTAL. — VOITURES.
Trains de voyageurs.	Express . . .	4.089	2.482	0.024	6.595
	Ordinaires . .	6.494	2.522	0.060	9.076
	Spéciaux . . .	8.705	1.885	2.198	12.786
	Ensemble . . .	6.005	2.507	0.075	8.587
Trains de marchandises.	Ordinaires . .	0.851	14.259	4.708	19.778
	Spéciaux . . .	0.645	7.445	6.865	14.955
	Ensemble . . .	0.821	13.849	4.852	19.502
Tous les trains réunis		5.529	8.562	2.550	14.221

On a vu (p. 38) qu'une voiture chargée, transportée à un kilomètre de distance, rapporte fr. 0.413 et coûte fr. 0.215. — Appliquant ces prix à la composition moyenne de chaque convoi, on trouve qu'un convoi-kilomètre coûte, ou du moins a coûté en 1857 fr. 2.513, et a produit fr. 4.828, ce qui laisse un excédant de fr. 2.315

Le bénéfice de la locomotive-kilomètre étant de (p. 35) 2.276

Il s'ensuit que le travail des machines d'allège revient à 0.039 par kilomètre de parcours.

IV

Voyageurs.

Le nombre absolu des voyageurs a déjà été renseigné, p. 28. — Cependant on rappellera qu'il a été transporté, en 1857 :

Trains express.	1 ^{re} classe	Voyageurs.	249,072
—	2 ^e —	—	37,657
	A reporter		<u>286,729</u>

		Report . . .	Voyageurs.	286,729
Trains ordinaires.	1 ^{re} classe		—	372,655
—	2 ^e —		—	1,022,029
—	3 ^e —		—	4,588,597
—	Militaires			116,906
—	Extraordinaires.		Voyageurs.	23,682
—	Enfants			47,826
		Ensemble		6,458,424

On sait que les prix des tarifs, pour le transport des voyageurs ordinaires, c'est-à-dire abstraction faite des militaires et des enfants, est, par kilomètre de parcours et par convoi ordinaire :

De fr. 0-08 pour la 1^{re} classe ;
 De fr. 0-06 — 2^e —
 De fr. 0-04 — 3^e —

On sait, en outre, que ces prix sont augmentés de 25 p. %, pour les convois express, ce qui donne :

Fr. 0-10 pour les diligences,
 et fr. 0-075 pour les chars à banc.

Or, les voyageurs transportés en 1857 ont payé :

En trains express	1 ^{re} classe	fr.	1,869,718 08
—	2 ^e —		194,944 55
En trains ordinaires	1 ^{re} classe		1,367,771 65
—	2 ^e —		2,014,712 36
—	3 ^e —		4,670,451 84

En divisant ces nombres par les bases respectives du tarif, on aura la quantité de voyageurs de chacune des cinq catégories indiquées, qui ont été, en moyenne, transportés à la distance d'un kilomètre. Le quotient s'éloignera quelque peu de la réalité, parce que les tarifs ne sont pas appliqués à la distance *effective*, mais à la distance *légale*, et parce qu'il existe un *minimum* de taxe. Toutefois, le résultat présentera, semble-t-il, une exactitude suffisante pour des recherches purement statistiques.

En procédant de cette façon, on arrive aux résultats que voici :

		Nombre de voyageurs-kilomètres.
Trains express	1 ^{re} classe	18,697,181
—	2 ^e —	2,599,220
Trains ordinaires	1 ^{re} classe	17,097,145
—	2 ^e —	33,578,537
—	3 ^e —	116,761,296
	Ensemble.	188,733,379

Cela fait ressortir comme suit la distance moyenne franchie et la taxe moyenne payée par chaque voyageur :

		Parcours moyen.	Prix moyen.
Trains express	1 ^{re} classe.	kil. 75.06	7 51
—	2 ^e —	69.02	5 18
Trains ordinaires	1 ^{re} classe.	45.88	3 67
—	2 ^e —	32.85	1 97
—	3 ^e —	25.45	1 02
	L'ensemble.	30.10	1 61

Dans un nombre de 1,000 voyageurs, l'on comptait, en 1857 :

Trains express	1 ^{re} classe.	38.6	voyageurs.
—	2 ^e — (1).	5.8	—
Trains ordinaires	1 ^{re} classe.	57.7	—
—	2 ^e —	158.2	—
—	3 ^e —	710.5	—
—	militaires,	18.1	—
—	extraordinaires	3.7	—
—	enfants.	7.4	—
		<u>1,000.0</u>	

Et dans une recette de 1,000 francs, les voyageurs

Des trains express	1 ^{re} classe, figuraient pour	fr.	179 30
—	2 ^e —	—	18 70
Des trains ordinaires	1 ^{re} classe,	—	131 10
—	2 ^e —	—	193 20
—	3 ^e —	—	447 80
Les militaires	figuraient pour	—	19 30
Les voyageurs extraordinaires	pour	—	6 50
Les enfants	pour *	—	4 10
		Fr.	<u>1,000 00</u>

V

Bagages.

Le tarif des bagages ne comporte que deux bases : un *minimum* de fr. 0-50 par colis, et une taxe de fr. 0-06 par quintal-kilomètre.

En 1857, 95,089 colis ont été taxés au *minimum* ; ils ont produit fr. 47,544-50 dont :

Au profit de l'État	fr.	43,110 62
Au profit de la compagnie de Dendre-et-Waes	—	1,638 38
Au profit de la compagnie de Tournay à Jurbise	—	2,795 50
	Fr.	<u>47,544 50</u>

(1) On sait que la plupart des trains-express n'ont qu'une classe de voitures.

La tarification au poids a été appliquée à 121,596 quintaux de bagages, pour lesquels il a été perçu :

Au profit de l'État.	fr. 571,483 79
Au profit de la compagnie de Dendre-et-Waes.	3,846 70
Au profit de la compagnie de Tournay à Jurbise	4,168 25
	<u>Fr. 579,498 74</u>

Cette dernière somme correspond à une quantité de 9,658,312 quintaux-kilomètres ayant parcouru, en moyenne, une distance de 79.43 kilomètres et ayant payé fr. 4-76 $\frac{1}{2}$.

En résumé, la recette provenant du transport des bagages s'est élevée à fr. 627,043-24, somme qui représente 2.46 p. % de la recette totale.

VI

Marchandises.

a.) PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.

Dans le courant de l'année 1857, le chemin de fer de l'État a transporté :

1° A la taxe uniforme de fr. 0-50 (1) par expédition, 227,932 colis (petits paquets), ce qui, à raison d'un poids moyen de 1 kilogramme par colis, représente un poids total de quintaux. 2,279

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

2° A la taxe de fr. 0-03 par kilogramme et par zone de 37 $\frac{1}{2}$ kilomètres, plus fr. 0-25 de remise à domicile, 1,287,977 kilogrammes de petits paquets du poids de 2 à 10 kilogrammes, soit quintaux. 12,879

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 fr. 1-00 (1) pour tout parcours dépassant 150 kilomètres, une quantité de 81,459 colis (petits paquets) du même poids que ceux indiqués sous le n° 2 (2 à 10 kilogrammes), soit, sur le pied de 4 kilogrammes par colis quintaux. 3,257

4° A la taxe de fr. 0.002 par kilomètre et par 10 kilogrammes plus fr. 0-20 pour remise à domicile et fr. 0-20 de frais fixes par expédition et par 100 kilogrammes, des colis du poids de 10 à 500 kilogr., comportant ensemble quintaux. 755,802

5° A la taxe *minima* de fr. 0-60 par colis, (y compris fr. 0-20 pour remise à domicile) une quantité de 150,936 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. 30,187

Total. 784,404

quintaux de petits paquets et articles de messageries.

(1) Y compris fr. 0-25 de taxe obligatoire pour remise à domicile.

Ces transports ont rapporté :

Ceux de la 1 ^{re} catégorie	fr.	61,180 96
— 2 ^e —		52,153 14
— 3 ^e —		138,273 27
— 4 ^e —		72,450 13
— 5 ^e —		1,180,978 28
Soit ensemble.		1,485,035 78

ou 5.82 p. % de la recette totale de 1857.

Ces chiffres font ressortir le prix perçu, NON COMPRIS la remise à domicile, savoir :

Pour les transports de la 1 ^{re} catégorie, à fr. 0-26 par colis ou fr. 26-00 le quintal.				
— 2 ^e — — — —		10-74	—	
— 3 ^e — — — —	0-59	—	9-75	—
— 4 ^e — — — —	—	—	1-60 ¹ / ₂	—
— 5 ^e — — — —	0-49	—	2-45	—
pour l'ensemble de ces transports,	—	—	1-89	—

Les différences existant entre ces moyennes et celles qui, au premier abord, semblent devoir résulter de l'application des taxes mentionnées ci-dessus, proviennent uniquement de ce que les quantités transportées sont déterminées d'après des évaluations générales.

Un calcul assez approximatif et qui offre autant de garanties d'exactitude qu'on peut en exiger en cette matière, a fait reconnaître que les petites marchandises ont effectué, en 1857, un parcours correspondant à 46,782,255 quintaux-kilomètres.

Il en résulte que chaque quintal de petites marchandises a parcouru, en moyenne, 59.64 kilomètres, pour chacun desquels il a été payé de fr. 0-031 à fr. 0-032, les frais de remise à domicile non compris.

b.) GROSSES MARCHANDISES.

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), etc., les grosses marchandises, c'est-à-dire, celles dont le poids excède 500 kilogrammes, sont soumises aux taxes suivantes :

Chaque tonne embarquée paye, en tout état de choses, une somme de 1 franc pour *frais fixes*. Cette somme n'est pas proportionnelle au parcours; elle constitue une perception unique; elle est réduite à fr. 0-50 pour les transports de

(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.)

houille, de minerais et autres marchandises, etc. (1), qui se font en service mixte avec des chemins de fer en relation, c'est-à-dire pour les transports de houille, de minerais, etc., qui sont soumis 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 fr. 0-10, soit fr. 0-08, soit fr. 0-06, pour chaque kilomètre de parcours. — Toutefois, les tarifs sont appliqués par demi-myriamètre, ou lieue de 5,000 mètres.

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

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

C'est sous l'empire de ces règles de taxes normales, que l'année 1857 s'est écoulée tout entière et a amené les transports suivants :

1 ^{re} classe	Tonnes.	391,076
2 ^e —	—	508,096
3 ^e —	—	1,885,554
Abonnement	—	350
		2,785,076
Ensemble	—	2,785,076

Ces transports ont produit respectivement :

Ceux de la 1 ^{re} catégorie	fr.	3,218,781 88
— 2 ^e —		2,725,350 71
— 3 ^e —		5,168,534 12
— 4 ^e —		455 »
		11,113,121 71

Chargement, déchargement, camionnage et bulletins d'inscription 972,874 31

Total. fr. 12,085,996 02

Ou 47.38 p. % de la recette totale de l'exploitation.

D'après ces chiffres, la moyenne du prix perçu pour chaque tonne embarquée (abstraction faite des frais accessoires), ressort :

(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.

Pour la 1 ^{re} classe, à	fr. 8 23
— 2 ^e —	5 36
— 3 ^e —	2 74
Pour les abonnements, à	4 30
Pour l'ensemble, à	fr. 3 99
La moyenne des frais accessoires est, par tonne, de	» 35
De sorte que la moyenne perçue s'élève à	fr. 4 34

La quantité de tonnes d'articles de roulage, transportées à 1 kilomètre, ou pour employer l'expression consacrée, le nombre de *tonnes-kilomètres* de grosses marchandises transportées, en 1857, a été approximativement de 101,909,000; ce qui donne, pour chaque tonne confiée au chemin de fer, un parcours moyen de 36.61 à 36.62 kilomètres.

La moyenne de la taxe perçue par tonne-kilomètre serait ainsi de fr. 0.118.

Mais les calculs qui précèdent reposent, en partie, sur des éléments dont il importe de faire abstraction, pour ne pas altérer sensiblement l'exactitude des résultats obtenus. On veut parler des expéditions de charbons et de coke qui se font du bassin de Mons vers la France, par Erquelines et par Quiévrain, ainsi que des quantités de minerais envoyées de l'Entre-Sambre-et-Meuse en destination des usines de Montigny et de Couillet.

A raison du court trajet qu'elles parcourent, — eu égard à cette circonstance qu'elles se font au moyen d'un matériel étranger, — eu égard encore aux conditions spéciales qui les entourent, quant à la taxe, — ces expéditions doivent être considérées comme formant une véritable exception dans l'exploitation, et ce sont les *règles* et non les *exceptions* qu'il s'agit ici de déterminer.

Or, en laissant ces transports de côté, on trouve :

Que chaque tonne transportée à la 3^e classe du tarif des grosses marchandises rapporte fr. 3-45 (au lieu de fr. 2-74);

Que chaque tonne du tarif n° 3, en opérant sur l'ensemble des articles de roulage, produit fr. 5-44 (au lieu de fr. 4-34);

Que le parcours moyen d'une tonne est de 42.81 kilomètres (au lieu de 36.61 à 36.62 kilomètres);

Enfin, que le produit moyen d'une tonne-kilomètre peut être évalué à fr 0-15 (au lieu de fr. 0.118).

Les transports exceptionnels dont il vient d'être parlé sont renseignés dans les deux tableaux annexés *sub* nos XVII et XVIII.

Cependant ces expéditions ne sont pas les seules qui ont été effectuées, en 1857, en dehors des conditions générales des tarifs, telles qu'elles ont été succinctement définies plus haut.

Sans parler des réductions ordinaires de taxes accordées en cas d'expositions publiques, de concours agricoles ou de circonstances analogues, l'administration a passé l'année dernière, une série assez nombreuse de *traités spéciaux* dont il paraît utile de faire mention.

Par ces traités, l'expéditeur s'engageait à fournir au railway de l'État, une quantité déterminée de transports, à effectuer entre des points fixés. Chaque contrat avait une durée qui variait suivant les cas.

De son côté, l'administration accordait au contractant une réduction sur les tarifs ; cette réduction était tantôt de 25 p. %, tantôt de 30, 35 ou 50 p. %. Elle était invariable pour tous les transports qui s'opéraient en vertu d'un même contrat ; mais chaque traité avait, sous ce rapport, une base qui lui était propre.

L'administration était entrée dans cette voie, à la fois, dans le but d'attirer les transports et par conséquent d'augmenter les produits du chemin de fer, et dans le but de s'assurer les moyens d'utiliser les *retours à vide* de son matériel.

Au fond, c'était introduire dans l'exploitation le système des tarifs différentiels.

L'efficacité et l'opportunité de ce système ont donné lieu à de sérieuses controverses, au milieu desquelles l'administration belge n'a pas encore pu fixer son opinion d'une manière définitive.

On recherche le moyen d'arriver à un système qui concilie à la fois les intérêts du chemin de fer et ceux des particuliers, sans présenter les inconvénients résultant des traités spéciaux.

En attendant, l'on a cru devoir abandonner le système des contrats particuliers. Ceux qui ne sont pas arrivés à l'expiration du terme qui leur a été assigné continuent nécessairement de sortir leurs effets ; il s'en fait même de nouveaux dans des conditions analogues et pour une durée calculée sur le temps pendant lequel les contrats existants ont encore à courir. Mais ils doivent prendre tous fin au 31 décembre 1858, au plus tard.

Pour le moment, on se bornera à la publication des résultats obtenus en 1857, en suite des traités spéciaux. Cette publication satisfait aux prescriptions de l'art. 14 de l'arrêté royal du 8 juin 1853, concernant les bases des tarifs à appliquer aux transports des marchandises par le chemin de fer de l'État.

Cet article autorise le Ministre des Travaux Publics à accorder des réductions de taxes, dans des circonstances spéciales ou en vue d'un accroissement de produits ; mais cette autorisation est accompagnée de l'obligation de rendre aux Chambres législatives un compte de l'usage qui aura été fait de la faculté de réduire les prix de transport. On s'acquitte de cette obligation en donnant ci-après le tableau n° XIX.

VII

Finances, équipages, chevaux et bestiaux.

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

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

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 fr. 0-40 par kilomètre de parcours ;

2° A la petite vitesse, 1^{re} classe (1 cheval, 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 3 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons), 3 francs de frais fixes et fr. 0-12 par kilomètre de parcours;

3° A la petite vitesse, 2^e classe (2 chevaux, 3 ou 4 bœufs ou vaches, 6 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons), fr. 4-50 de frais fixes et fr. 0-18 de frais variables pour chaque kilomètre de parcours;

4° A la petite vitesse, 3^e classe (3 chevaux, 5 ou 6 bœufs ou vaches, 1 wagon de petit bétail), 6 francs de frais fixes et fr. 0-24 par kilomètre de parcours.

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

La taxe est perçue par demi-myrriamètre et non par kilomètre.

En 1857, 282,800 groups de 1,000 francs ont été transportés par le chemin de fer; ils ont produit ensemble fr. 142,496-20, soit fr. 0-56 p. % de la recette totale. Chaque group a payé, en moyenne, fr. 0.50387, ce qui correspond à un parcours moyen de 130 à 150 kilomètres (26 à 30 demi-myrriamètres).

359 équipages ont été remis au chemin de fer; leur transport a produit fr. 21,703-80, soit, en moyenne, fr. 60-45 de recette, et 90 kilomètres de parcours, par voiture.

Le tableau de la page 28 donne l'indication des transports de bestiaux et de chevaux, ainsi que le relevé des recettes faites pour chaque catégorie de ces transports. L'ensemble de ces recettes s'est élevé à fr. 293,180-53, soit 1-15 p. % de la recette totale de 1857.

Voici la comparaison des recettes faites par l'État (non compris la part des Sociétés de Dendre-et-Waes et de Tournay à Jurbise), pendant l'année 1856, d'un côté, et pendant l'année 1857, de l'autre, pour ce qui concerne les transports de finances, d'équipages, de chevaux et bestiaux :

	1856.	1857.	DIFFÉRENCE :	
			EN PLUS.	EN MOINS.
Finances	121,068 29	140,884 37	19,816 08	°
Équipages	24,036 27	21,523 10	°	2,751 17
Chevaux et bestiaux	242,459 43	278,745 91	56,284 48	°
	587,565 99	440,653 58	58,800 56	2,751 17
Soit en plus, en 1857	53,069 39		53,069 39	

VIII

Produits extraordinaires.

Il reste à mentionner les produits dits extraordinaires, dérivant à la vérité de l'exploitation, mais ne provenant cependant point du service des transports. Ce

sont des frais de magasinage et de dépôt, des redevances pour usage des voies, bâtiments, matériel, etc.; des surtaxes non remboursées, déduction faite des surtaxes remboursées, le produit de la vente des livrets réglementaires, le produit des cartes de circulation sur la voie, etc., etc.

Tous ces produits extraordinaires réunis, se sont élevés à la somme nette de fr. 422,837-28, laquelle représente 1-66 p. % de la recette totale.

IX

Comparaison avec 1856.

La comparaison des produits de l'année 1857 avec ceux de l'année 1856 peut porter, d'une manière générale, sur trois points essentiels : le *mouvement*, la *recette* et la *dépense*. De simples tableaux feront, mieux que les raisonnements, ressortir les différences.

MOUVEMENT ET RECETTE.

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT		DIFFÉRENCE EN 1857,		RECETTES		DIFFÉRENCE EN 1857,	
	en 1856.	en 1857.	en plus.	en moins.	en 1856.	en 1857.	en plus.	en moins.
Voyageurs. 1 ^{re} classe	624,302	621,727	"	2,575	3,184,333 30	3,163,110 28	"	21,243 02
" 2 ^e "	1,016,209	1,059,686	43,477	"	2,037,713 41	2,079,376 84	41,663 43	"
" 3 ^e "	4,140,482	4,588,597	448,115	"	3,916,076 21	4,253,754 20	337,677 99	"
Extraordinaires.	181,714	188,414	6,700	"	335,217 46	287,691 14	"	47,526 32
Bagages. Quatans.	117,002	121,586	4,584	"	608,902 17	614,594 41	5,692 24	"
Équipages	420	359	"	61	24,056 27	21,326 10	"	2,731 17
Animaux. Expéditifs.	12,434	14,953	2,519	"	242,459 43	278,743 91	36,284 48	"
Finances. Groupes.	214,934	282,800	67,866	"	121,068 29	140,564 37	19,516 08	"
Petits paquets. Quatans.	12,503	18,415	5,912	"	214,388 87	218,935 19	4,546 32	"
Petites marchandises.	709,505	765,989	56,484	"	1,141,960 97	1,176,237 27	34,366 30	"
Grosses marchandises. Tonnage.	2,545,205	2,783,076	237,870	"	10,971,203 31	11,411,382 84	440,179 53	"
Produits extraordinaires	"	"	"	"	356,716 79	353,511 06	"	4,205 73
					23,154,116 48	23,995,536 61	820,126 37	75,706 24
Parts des sociétés de Dendre-et-Waes et de Tournay à Jurbise					1,424,423 90	1,509,060 71	84,636 81	"
					24,578,540 38	25,507,617 32	1,804,783 18	75,706 24
					+ 929,076 94		+ 929,076 94	

DÉPENSE.

NATURE DE LA DÉPENSE.	DÉPENSE		DIFFÉRENCE EN 1857,	
	EN 1856.	EN 1857.	EN PLUS.	EN MOINS.
Voies et travaux.....	5,948,753 10	4,064,590 03	118,836 84	»
Traction et arsenal.....	7,539,108 54	6,597,432 17	»	991,676 17
Transports.....	2,987,288 61	3,021,861 78	54,875 17	»
Services en général.....	592,817 30	338,243 64	»	54,373 86
Régie.....	59,994 27	59,833 96	»	160 51
	14,757,961 91	13,861,961 38	180,410 01	1,046,410 54
	— 896,000 53		— 896,000 53	

Ainsi, en 1857, la recette a augmenté de fr. 929,076 94
 et la dépense a diminué de 896,000 33

Différence finale. fr. 1,825,077 27

La plus grande partie de la diminution des dépenses est applicable au service de la « traction et de l'arsenal » En effet, la dépense du *combustible* de l'année 1857 a été inférieure de fr. 478,741-96 à la dépense correspondante de l'année 1856 ; et il s'en est fallu de fr. 595,607-28 que *l'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel* absorbassent, en 1857, la même somme qu'en 1856.

On a vu que la longueur moyenne, exploitée en 1857, est de 711 kilomètres 491 mètres (p. 25) ; que la recette brute a atteint la somme de fr. 25,507,617-32 (p. 26) ; que la dépense d'exploitation, après déduction des sommes prélevées sur le budget pour couvrir des frais de premier établissement, a atteint le chiffre de fr. 13,278,396-98. Ces données conduisent à cette triple conséquence : que la *recette brute*, par kilomètre de voie, a été de fr. 35,850-95 ; que la *dépense*, également par kilomètre de voie, a été de fr. 18,662-77, ce qui laisse une *recette nette* de fr. 17,188-16.

On a vu aussi :

1° Qu'une locomotive-kilomètre rapporte fr. 4.74804 et coûte fr. 2.47166 (p. 35) ;

2° Qu'un convoi-kilomètre rapporte fr. 4.828 et coûte fr. 2.513 (p. 41) ;

3° Qu'une voiture-kilomètre chargée rapporte fr. 0.413 et coûte fr. 0.215 (p. 38).

Ces différentes unités de recettes et de dépenses se répartissent ainsi qu'il suit :

RECETTE BRUTE (1857).

NATURE DE LA RECETTE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR convoi-kilomètre.	PAR voiture-kilomètre CHARGÉE.
Voyageurs fr.	14,635 86	1.94100	1.974	0.1688
Bagages	884 95	0.11680	0.119	0.0102
Petites marchandises	2,086 52	0.27654	0.281	0.0259
Grosses marchandises	16,986 17	2.24962	2.287	0.1957
Finances	200 77	0.02659	0.027	0.0023
Équipages	52 27	0.00427	0.004	0.0004
Chevaux et bestiaux	412 29	0.05460	0.056	0.0048
Produits extraordinaires	595 12	0.07882	0.080	0.0069
Totaux	35,850 95	4.74804	4.828	0.4150

DÉPENSE (1857).

NATURE DE LA DÉPENSE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR convoi-kilomètre.	PAR voiture-kilomètre CHARGÉE.
Voies et travaux fr.	5,471 92	0.72469	0.757	0.0650
Traction et arsenal	8,614 74	1.14092	1.160	0.0992
Transports	4,066 62	0.55857	0.548	0.0469
Services en général	455 37	0.06031	0.061	0.0053
Régie	54 12	0.00717	0.007	0.0006
Totaux	18,662 77	2.47166	2.515	0.2150

RECETTE NETTE.

ANNÉE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR convoi-kilomètre.	PAR voiture-kilomètre CHARGÉE.
1857 fr.	17,188 16	2.27638	2.315	0.1980

CHAPITRE V.

PRINCIPALES DÉPENSES DE 1857. (DÉVELOPPEMENTS.)

I

Rails et fers de la voie.

Dans le courant de l'année 1857, la voie a été doublée sur une étendue de 25 kilomètres 280 mètres : 5 kilomètres de la ligne de Gand à Courtrai, et 21 kilomètres 600 mètres de la ligne du Midi, section de Braine-le-Comte à Namur ; — ensemble 26 kilomètres 600 mètres, dont à déduire la longueur de 1,520 mètres de voie supprimés à la sortie de la station de l'Allée-Verte (p. 7); reste 25 kilomètres 280 mètres.

Les quantités de fer que ces travaux ont exigées sont comprises dans celles renseignées ci-dessous comme ayant été employées en 1857.

Au 31 décembre 1856, il existait en dépôt	12,745.62
mètres courants de rails <i>neufs</i> , et	69,981.88
mètres courants de <i>vieux</i> rails de remploi.	

Ensemble.	82,727.50
-------------------	-----------

En 1857, le remaniage des vieux rails et les fournitures faites à l'administration ont mis à la disposition du service une quantité de 294,464.95 mètres de rails neufs.

De plus, il a été ôté des voies.	288,221.40
mètres de rails.	

Ce qui donne un total de	665,413.85
mètres de rails, se composant de :	

rails neufs, à concurrence de	507,210.57
et de vieux rails, à concurrence de	558,203.28

665,413.85

Il a été employé :

Aux renouvellements : rails neufs	Mètres.	232,689.77	
— vieux rails		51,396.60	Mètres.
			<u>284,086.37</u>
Aux voies nouvelles : rails neufs		59,643.90	
— vieux rails		15,830.63	
			<u>75,474.53</u>
Parmi les rails ôtés des voies, une quantité de			193,285.83
a été mise hors de service.			<u>552,846.73</u>
			<u><u>552,846.73</u></u>
	Mètres.		
Soit : rails neufs		292,333.67	
— vieux rails		260,513.06	
			<u>552,846.73</u>
			<u><u>552,846.73</u></u>
	Mètres.		
Au 1 ^{er} janvier 1858, il restait donc en dépôt :			
Rails neufs		14,876.90	
Vieux rails		97,690.22	
			<u>112,567.12</u>

Les tableaux annexés sous les nos I, XX et XXI, fournissent la répartition de ces rails, suivant leur poids et leur espèce.

En 1857, le prix des rails a varié entre fr. 184-90 et fr. 209-40 le tonneau de 1,000 kilogrammes. Le prix moyen, appliqué aux achats de toute l'année, a été de 197 francs. — En 1856, ce prix moyen avait été 211 francs, d'où résulte une différence de 14 francs en faveur de 1857.

Il a été remis aux entrepreneurs du remaniage une quantité de 5,901,589 kilogrammes de vieux rails, en échange desquels ces entrepreneurs ont fourni à l'administration 4,289,919 kilogrammes de rails neufs; ce qui fait ressortir le rendement du remaniage à 726.90 kilogrammes par tonneau.

On a ôté des voies, en 1857, 193,286 mètres courants de rails, savoir :

Rails ondulés, de 19 à 22 kilogrammes	80,196
— parallèles, de 25 à 27 —	92,376
— à double bourrelet, de 34 —	20,714
	<u>193,286</u>

Les rails de la première catégorie avaient servi pendant une durée moyenne de dix-sept ans sept mois; ceux de la seconde, pendant seize ans et un mois; ceux

de la troisième pendant dix ans deux mois. La durée moyenne de la totalité des 193,286 mètres avait été de quinze ans onze mois.

La durée *réelle* de tous ces rails se présentait ainsi :

DURÉE.		RAILS ONDULÉS.	RAILS PARALLÈLES.	RAILS DOUBLE BOURRELET.	TOTAL.
Ans.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
5	1,210	1,254	"	"	2,444
8	"	1,940	91	"	2,051
9	"	"	5,643	"	5,643
10	"	"	9,815	"	9,815
11	5,791	273	7,467	"	15,256
12	"	560	"	"	560
15	"	520	"	"	520
14	2,500	19,016	"	"	21,516
15	6,027	11,286	"	"	17,515
16	80	10,685	"	"	10,765
17	7,753	7,556	"	"	15,511
18	41,584	51,403	"	"	72,787
19	15,169	8,500	"	"	23,469
20	480	"	"	"	480
TOTAUX . .	80,496	92,576	20,714	"	193,286

Ces calculs et renseignements ne concernent que les rails mis hors de service pendant l'année 1857 ; si l'on opère sur tous les rails ôtés de la voie depuis 1835 jusqu'au 1^{er} janvier 1858, on trouve qu'ils ont eu, en moyenne, une durée de douze ans.

De même, on trouve que tous les rails existant dans le chemin de fer au 31 décembre 1857, y gisaient déjà depuis six ans.

Les prix des fers ont été sensiblement inférieurs à ceux des années précédentes : le tonneau de coussinets n'a été payé, en moyenne, que 135 francs, et la tonne de chevilles et clavettes est restée au taux moyen de 250 francs.

Quant aux coins en bois, qu'on renseignera ici comme l'accessoire indispensable des fers de la voie, le coût en a varié de fr. 0.0796 à fr. 0.09 la pièce. Ces prix sont ceux qui avaient déjà été constatés en 1856 ; ils sont un peu moins élevés que ceux de 1855.

II

Billes.

	Billes.
Au 1 ^{er} janvier 1857, il restait en réserve une quantité de	25,227
y compris 1,441 traverses en métal.	
En 1857, il a été acheté	156,607
Ensemble	<u>161,834</u>

Ces billes ont été employées :

Aux remplacements, à concurrence de	112,821
Et à l'établissement de voies d'évitement et de doubles voies, à concurrence de	<u>37,576</u>
	<u>150,397</u>
La réserve comprenait donc au 1 ^{er} janvier 1858	11,437

Les 112,821 billes qui ont servi à l'entretien proprement dit, ont remplacé 118,869 billes et traverses mises hors d'usage. La différence qui existe entre ces deux chiffres provient de ce que les rails anciens auxquelles les billes retirées de la voie servaient d'appui, n'avaient qu'une portée de 0^m,90, tandis que la portée des rails nouveaux est de 1^m,02.

Les 118,869 billes hors de service se composaient :

De 113,483 billes en chêne,	
de 5,341 — d'autres essences,	
et de 45 — en métal.	
<u>118,869</u>	

La durée moyenne des 113,483 billes en chêne avait été de douze ans ; les 5,341 billes d'essences diverses ont duré, l'une portant l'autre, treize ans cinq mois ; la durée moyenne, calculée sur l'ensemble de ces traverses a été de douze ans un mois.

Quant à la durée *réelle* de tous ces bois, elle est indiquée dans le tableau qui suit, déduit de l'état ci-annexé sous le n° II rapproché du relevé analogue qui se trouve joint au compte rendu de 1856 :

DURÉE.	BILLES EN CHÊNE.	BILLES de DIVERSES ESSENCES.	TOTAL.
Ans. 1	10	"	10
4	"	36	36
5	"	31	51
6	1,178	"	1,178
7	1,945	"	1,945
8	7,555	"	7,555
9	4,421	480	4,901
10	40,105	2,256	42,561
11	25,125	"	25,125
12	15,141	"	15,141
15	9,929	"	9,929
14	18,956	"	18,956
15	17,751	225	17,976
16	5,571	642	4,215
18	"	541	541
19	"	1,530	1,530
TOTAUX . .	115,485	5,541	118,824

La durée moyenne de la totalité des billes existant dans les voies, au 1^{er} janvier 1858, était de cinq ans six mois.

Le prix moyen des billes achetées dans le courant de 1857 a été de fr. 5.004, en comprenant dans les bases du calcul 2,000 plateaux en chêne du système Pouillet qui ont coûté fr. 7-25 pièce. Abstraction faite de ces plateaux, le prix moyen descend à fr. 4-97.

Les tableaux nos XXII et XXIII contiennent sur la durée et l'emploi des billes des indications utiles à consulter.

III

Combustible.

Un des objets qui, dans l'exploitation des chemins de fer, doivent le plus spécialement fixer l'attention, à cause de l'importance des sommes qui y sont engagées, c'est la consommation du *combustible* et notamment la consommation du combustible de la traction.

On a vu, page 31, que les charbons et autres consommations de *la traction*, ont absorbé, en 1857, une somme de fr. 1,917,380-62. Voici quel a été l'emploi de cette somme :

20,498,810 kilogrammes de coke fournis par l'industrie . . . fr.	555,726 58
33,028.14 mètres cubes de charbon pour la fabrication du coke dans les fours de l'administration	425,642 86
966,443 kilogrammes de houilles et gailleteries employées à l'alimentation des locomotives.	24,533 41
5,721.5 mètres cubes de houille en roche pour les machines fixes des plans inclinés de Haut-Pré.	59,395 40
22,194,513 kilogrammes de briquettes de charbon aggloméré. . .	382,167 10
Bois d'allumage et fagots	29,169 78
Ensemble. fr.	1,476,635 13
Droits d'entrée en Prusse sur la houille destinée à la station d'Herbesthal	
	1,652 37
Salaire des ouvriers employés à la fabrication du coke dans les fours de l'administration, etc.	
	38,175 75
Soit pour le <i>combustible</i> fr.	1,516,463 25
Les huiles et graisses ont coûté	397,406 12
Sel de soude, sel ammoniac, etc.	3,511 25
Total égal. fr.	1,917,380 62

Au moyen des chiffres qui viennent d'être indiqués on peut calculer le prix de revient de chaque espèce de combustible employée. C'est ainsi que l'on trouve :

a. Pour le coke, un prix moyen de fr.	Par mille kil. 27 11
b. Pour le charbon destiné à la fabrication du coke, un prix moyen de	Par mét. cube. 12 89
c. Pour la houille et les gailleteries, un prix moyen de	Par mille kil. 25 58
d. Pour la houille des machines fixes, un prix moyen de	Par mét. cube. 10 38
e. Et pour les briquettes, un prix moyen de	Par mille kil. 17 22

Le charbon pèse environ 81 kilogrammes par hectolitre ou 810 kilogrammes par mètre cube; cette donnée permet de réduire en kilogrammes les quantités énoncées ci-dessus en mètres cubes, et l'on est ainsi mis à même d'établir le prix moyen de l'ensemble du combustible, toutes les qualités réunies. Ce prix moyen ressort à fr. 19-29 par tonne, pour ce qui touche aux prix soldés aux fournisseurs, c'est-à-dire, non compris les frais occasionnés par la fabrication du coke.

Si l'on fait abstraction des charbons destinés aux machines de Haut-Pré, le prix moyen monte à fr. 20-28 ou à fr. 19-71, suivant que l'on a égard ou que l'on n'a pas égard aux *salaires* des ouvriers employés à la fabrication du coke.

Il résulte du tableau annexé sous le n° XXIV que 32,413^m,94 de charbon ont été employés, en 1857, à la fabrication du coke, dans les fours de Malines, Hal, Ans et Jemmapes.

Ce charbon a donné 20,729,086 kilogrammes de coke, sans compter le menu coke et les cendres; le rendement moyen par mètre cube de charbon (810 kilogrammes) a été de 639.4 kilogrammes de coke. Le prix de revient du coke est de fr. 22-49, par tonne, et de 24-66, si l'on y comprend les frais de transport que l'administration a dû supporter, en comptant sur le pied de fr. 0-03 par mètre cube et par kilomètre de parcours.

Le prix du coke fabriqué par l'administration reste donc, au *minimum*, de fr. 2-45 au-dessous de celui du coke fourni par l'industrie; la différence serait de fr. 4-92 si l'on n'avait pas égard aux frais de transport. Toutefois, cette différence ne constitue pas un bénéfice net, puisqu'elle doit couvrir les traitements des surveillants de Haut-Pré, l'intérêt et l'amortissement du coût d'établissement des fours à coke, les frais généraux, etc.

Le tableau annexé sous le n° XXV, renseigne les quantités de combustible consommées en 1857, tant pour l'allumage et pour le stationnement, que pour la traction même. Il résulte de ce tableau que les locomotives ont brûlé 66,675,418 kilogrammes de combustible, ce qui correspond à une consommation :

De 12.41 kilogrammes par locomotive-kilomètre (1),
de 12.62 kilogrammes par convoi-kilomètre,
et de 0.89 kilogrammes par voiture-kilomètre.

Quant aux bois et fagots servant à l'allumage, on a vu que la dépense faite de ce chef en 1857, s'est élevée à fr. 29,469-78.

Mais cette somme ne comprend pas la valeur des fagots provenant des plantations existant le long de la voie, ni la valeur des vieilles billes mises hors de service.

On compte que chaque allumage exige $\frac{1}{3}$ de mètre cube de bois et deux fagots.

Si l'on calcule l'ensemble des dépenses de combustible, on trouve que la moyenne peut être évaluée :

A fr. 0.2822 par locomotive-kilomètre,
0.2870 par convoi-kilomètre,
et 0.0202 par voiture-kilomètre.

Le rapport de cette dépense est à la dépense totale dans la proportion de 41.42 p. %.

(1) D'après le compte rendu de 1855, la consommation par locomotive-kilomètre aurait été seulement de 8.98 kilogrammes en 1854 et de 7.88 kilogrammes en 1855; ces chiffres présentent, relativement à ceux renseignés ci-dessus, une différence qui a besoin d'être expliquée, attendu qu'il est constant que la consommation diminue, au lieu d'augmenter. Cette différence provient exclusivement de ce que, jusqu'en 1857, on a suivi une marche vicieuse pour déterminer le parcours et notamment le travail dit travail improductif des locomotives. Une nouvelle comptabilité a été introduite à cet égard, et les résultats qu'elle accuse sont beaucoup plus exacts que ceux constatés par le mode antérieur.

Voilà pour ce qui concerne le combustible de la traction: Mais il a, en outre, été payé sur le budget de 1857 :

A. Pour le service de l'entretien du matériel (forges et ateliers) d'une part 5,812.7 mètres cubes de charbon gailleteux, ayant coûté ensemble fr.	86,024 10
et d'autre part 706,145 kilogrammes de même charbon, pour une somme de	17,847 26
fr.	<u>103,871 36</u>

B. Pour le service de l'exploitation proprement dite (bureaux, salles d'attente, etc.), 5,127.2 mètres cubes de gailleteries, coûtant	44,403 39
fr.	<u>148,274 75</u>

Ce qui, avec les dépenses renseignées pour la traction, ci	1,516,463 25
porte à fr.	<u>1,664,738 00</u>

le chiffre de la somme employée par le chemin de fer de l'État à l'achat et à la préparation des combustibles de toute nature.

IV

Huiles et graisses.

On ne s'occupera dans ce paragraphe que des huiles et des graisses employées au service de la traction.

Or, on a vu, page 58, que ces huiles et graisses ont coûté en 1857, une somme de fr. 397,406-12.

Il a été acheté :

1° 100,560.50 kilogrammes de suif de bœuf fondu, à raison de fr. 1-58 le kilogramme, ci	fr. 157,831 55
2° 34,950 kilogrammes d'huile de palmier, sur le pied de fr. 1-17 le kilogramme	41,050 27
3° 163,645.50 kilogrammes d'huile de graissage, à fr. 1-29 le kilogramme	210,438 67
4° 7,292 kilogrammes d'huile de colza non épurée, à fr. 1-11 le kilogramme	8,085 63
	<u>Fr. 397,406 12</u>

Cette dépense est inférieure de fr. 12,631-05 à celle qui a été constatée en 1856, laquelle montait à fr. 410,037-17.

Relativement aux prix de 1856, les prix de 1857 ont offert une hausse de fr. 0-05 par kilogramme de suif de bœuf fondu ; par contre, ils ont offert une baisse, au kilogramme, de fr. 0-07 sur l'huile de palmier, de fr. 0-03, sur l'huile de graissage et de fr. 0-08 sur l'huile de colza.

Les quantités achetées ont été à peu près les mêmes en 1857 qu'en 1856. Dans le courant de la première de ces années, elles ont dépassé les fournitures faites pendant la seconde :

De 392.50 kilogrammes pour le suif ;
de 1,287.50 — pour l'huile de palmier ;
et de 1,285 — pour l'huile de colza.

Mais les fournitures de 1857 sont restées de 16,703.50 kilogrammes au-dessous de celles de 1856 pour ce qui concerne l'huile de graissage.



CHAPITRE VI.

CHEMINS DE FER EN RELATION.

I

Services mixtes.

Les seules conventions avenues en 1857 pour régler ou modifier les relations de service du chemin de fer de l'État belge avec des chemins appartenant à des compagnies, concernent :

- 1° Le chemin de fer de Lierre à Turnhout,
- 2° Celui de Mons à Hautmont, et
- 3° Celui de Pepinster à Spa.

Lierre à Turnhout. — La station de Lierre est déclarée commune aux deux exploitations, qui supportent chacune la moitié des dépenses, soit d'appropriation au double service, soit d'entretien, soit de réparation. Cependant le service intérieur de la station se fait sous la direction exclusive du chef de la station de l'État. La compagnie paye la moitié des traitements et salaires du personnel de ladite station.

Un tarif mixte est arrêté de commun accord.

Le service entre Lierre et Anvers est réglé de manière à se trouver en coïncidence à Contich avec les trains donnant la correspondance de ou vers Bruxelles. Le trajet entre Lierre et Anvers est direct quand les convois ne peuvent être mis à Contich, dans le délai de trente minutes, en correspondance de ou vers Anvers.

Les wagons à marchandises des deux administrations sont admis à *charge complète, jusqu'à destination.*

Chaque administration reçoit pour l'emploi fait de son matériel sur les lignes en relation, tant pour la circulation à vide que pour la circulation à charge, par kilomètre de parcours :

Pour une locomotive allumée	fr. 1-00
Pour une diligence à 4 roues	0-046
Pour un char à banc ou un wagon à voyageurs, à 4 roues.	0-034
Pour un wagon à bagages (4 roues)	0-034

Pour les voitures à plus de 4 roues, les prix sont augmentés de fr. 0-50 p. % par paire de roues.

Pour toute autre voiture, de moins de 10 tonnes de capacité. . . fr. 0-02
 Pour toute autre voiture, de 10 tonnes et plus 0-03
 Ces dispositions ont pris cours à partir du 1^{er} février 1857.

Mons à Hautmont. Le chemin de la Compagnie est raccordé à la station de Mons, aux frais de la Société, qui supporte également toutes les dépenses d'entretien, ainsi que le salaire des gardes-excentriques placés sur le raccordement.

Les machinistes, chauffeurs, gardes et gardes-frein de la Compagnie sont, pour ce qui touche au service du raccordement, soumis à l'agrément de l'administration de l'État.

La Compagnie paye pour le parcours des voies de l'État entre le point de raccordement et la station, dans l'un ou dans l'autre sens :

Par locomotive	fr. 1 10
Par voiture à voyageurs (à charge ou à vide)	» 05
Par wagon à marchandises (à charge ou à vide)	» 03

La station de Mons est commune aux deux exploitations. La Compagnie supporte les frais d'appropriation de cette station, tant pour le présent que pour l'avenir. L'État est chargé de l'entretien de toutes les parties de cette même station.

La Compagnie paye une double redevance annuelle, savoir :

Pour l'eau d'alimentation	fr. 730
Pour l'usage de la station.	6,100

Ces indemnités seraient modifiées en cas d'améliorations apportées aux bâtiments, voies et constructions affectés au double service.

Le service de la station est sous la direction de l'État.

La Compagnie paye $\frac{1}{6}$ des traitements et salaires du personnel de cette station.

Provisoirement, il n'existe pas de *tarif mixte*.

L'emploi réciproque du matériel est placé sous les mêmes conditions que celles stipulées pour la ligne de Lierre à Turnhout.

Ces dispositions ont été mises en vigueur à partir du 12 décembre 1857, date de l'ouverture de la ligne concédée.

Pepinster à Spa. Une convention du 4 juin 1857, porte :

Que la Compagnie de Pepinster à Spa construira et entretiendra une nouvelle voie de raccordement reconnue utile au service de l'exploitation ;

Que la rampe conduisant à la station de Pepinster, ainsi que le bâtiment construit par l'État, seront, à l'avenir, *entretenus* par celui-ci, les travaux de renouvellement et de réparation restant à frais communs ;

Que la Compagnie ne payera plus la moitié, mais seulement le *tiers* des dépenses de traitements et de salaires du personnel de la station de Pepinster.

Les transports et les recettes provenant des services mixtes, en relation avec le chemin de fer de l'État, sont détaillés dans les tableaux annexés sous les nos V à XII ci-après, au moyen desquels on peut déterminer l'importance de chacun de ces services considéré comme affluent.

II

Transit et services internationaux.

Les tableaux nos XXVI et XXVII comprennent le relevé du mouvement et de la recette des services internationaux et du transit, avec la comparaison de ces transports relativement à ceux du service intérieur.

Le service franco-belge a produit	fr.	2,218,606	22
— belge-rhénan		1,704,371	88
— belge-prussien		198,594	39
— prusso-néerland-belge.		649,523	31
— hollando-belge.		162,243	96
— franco-belge-rhénan.		708,123	94
— anglo-belge-rhénan		77,284	80
— des finances et petits paquets (transports interna- tionaux et transit).		122,803	25
Ensemble	fr.	5,841,337	73
Le service intérieur comporte		19,666,239	39
Ensemble, pour tous les services réunis	fr.	23,507,617	32

La recette totale se répartit donc ainsi qu'il suit :

Services internationaux	fr.	19	34	p. %
Transit.		3	08	—
Finances et petits paquets des services internationaux et du transit.		»	48	—
	Fr.	22	90	p. %
Service intérieur		77	10	—
	Fr.	100	»	p. %

En 1856, la répartition s'est produite ainsi qu'il est indiqué ci-dessous :

Services internationaux	fr.	17	03	p. %
Transit		2	57	—
Finances et petits paquets, etc.		»	51	—
	Fr.	20	13	p. %
Service intérieur		79	87	—
	Fr.	100	»	p. %

Les transports internationaux et en transit sont spécialement considérables pour ce qui concerne les voyageurs de 1^{re} classe, les bagages, les équipages et les finances; cela s'explique naturellement.

En 1856, les services internationaux et le transit ont produit ensemble une recette de 4,949,624 francs, ce qui accuse une augmentation de fr. 891,733-73 en 1857.

Il y a augmentation de fr. 742,916 76
 sur les produits des services internationaux, et de. 153,023 74
 sur les produits du transit.

Ensemble. fr. 895,942 50

Par contre, il y a eu diminution de. 4,208 77
 sur le produit du transport des finances et des petits paquets,
 pour ce qui concerne les services belge-prussien, anglo-belge,
 franco-belge-prussien et anglo-belge-prussien.

Reste une augmentation de. fr. 891,733 73

Pour les services intérieurs, l'augmentation a été seulement de fr. 37,343-21.

L'augmentation de fr. 891,733-73 mentionnée ci-dessus, se répartit ainsi qu'il suit :

Voyageurs et bagages.	fr.	311,220 84
Équipages, finances et bestiaux		38,596 52
Petits paquets et petites marchandises.		36,941 34
Grosses marchandises.		480,973 13
Produits extraordinaires.		24,000 10
Somme égale.	fr.	891,733 73

La recette des services internationaux et du transit s'applique :

	Pourcent.
Au produit du transport des voyageurs et bagages, à concurrence de.	42.01
— des équipages, finances et bestiaux	2.94
— des petits paquets et des petites marchandises.	5.54
— des grosses marchandises	46.59
et aux produits extraordinaires, à concurrence de	2.92
	<u>100.00</u>

Les cinq espèces de produits qui viennent d'être indiquées représentent respectivement :

Le premier, 21.99 p. % du produit *total* du transport des voyageurs et bagages, les services intérieur, internationaux et du transit réunis ;

Le deuxième, 37.06 p. % du produit *total* du transport des équipages, finances et bestiaux, les mêmes services réunis ;

Le troisième, 21.80 p. % du produit *total* du transport des petits paquets et des petites marchandises, les mêmes services réunis ;

Le quatrième, 22.51 p. % du produit *total* du transport des grosses marchandises, les mêmes services réunis ;

Le cinquième, 40.39 p. % de *l'ensemble* des produits extraordinaires, les mêmes services réunis.

CHAPITRE VII.

ACCIDENTS.

Quand on songe aux nombreuses et effrayantes causes de dangers que l'exploitation d'un chemin de fer sème autour d'elle avec une inévitable fatalité, on ne peut se défendre d'un sentiment de satisfaction et d'étonnement, en voyant combien les accidents sont rares sur le chemin de fer de l'État belge. — On pourrait presque dire que les accidents y sont inconnus.

Ainsi, en 1857, nos voitures ont transporté 6,458,424 personnes; *une seule* a été tuée; *une* sur 6,458,424! et encore l'accident est-il dû à l'imprudence de la victime.

Les accidents survenus à des *personnes circulant sur la voie* ont fait, en 1857, 24 victimes : 15 morts et 9 blessés; — l'imprudence, l'ivresse et le suicide sont les causes de la presque totalité des événements.

Mais l'administration a à déplorer la mort de 17 de ses agents; 16 autres employés ont été blessés dans l'exercice de leurs fonctions.

En résumé, pendant 1857, on a constaté au chemin de fer de l'État, 35 morts et 25 cas de blessures. (*Voir*, annexe XXVIII.)

Du 1^{er} janvier 1849 ⁽¹⁾ au 31 décembre 1857, on n'a eu à enregistrer que 212 décès et 338 cas de blessures, soit, en moyenne, 23 décès et 37 cas de blessures par année.

Dans cet espace de temps, deux voyageurs seulement ont été tués par le fait du service. Voici, au surplus, les chiffres exacts; ils parlent d'eux-mêmes :

Accidents survenus au chemin de fer de l'État, depuis le 1^{er} janvier 1849 jusqu'au 1^{er} janvier 1858.

	Tués.	Blessés.
A des voyageurs par le fait du service	2	49
— par leur propre fait	5	17
A des personnes circulant sur la voie	415	67
Aux employés de l'administration	90	205
	<u>212</u>	<u>338</u>

Sur les 49 voyageurs blessés, on en compte 35 pour l'année 1854; c'est alors qu'est survenu l'accident de Rosoux (5 mars 1854). Il reste donc 14 blessés pour les huit autres années indiquées, c'est-à-dire moins de deux par année.

(1) On a pris l'année 1849 pour point de départ parce que c'est depuis cette année que les comptes rendus ont cessé de donner le relevé des accidents survenus au chemin de fer.

CHAPITRE VIII.

TÉLÉGRAPHES.

Chaque année, l'administration publique, à l'appui du projet de loi relatif à la taxe des correspondances télégraphiques, un rapport détaillé sur le service des télégraphes.

Ce serait faire un véritable double emploi que de ne pas se borner ici à un simple résumé des faits constatés dans le rapport précité.

Voici le résumé du travail fait sur l'année 1857 :

En 1857, aucun crédit nouveau n'a été mis à la disposition du Gouvernement pour la construction et l'établissement des lignes télégraphiques : les crédits ouverts, jusqu'à ce jour, s'élèvent donc, comme au 31 décembre 1856, à la somme de 750,000 francs.

Cette somme avait été absorbée, au 1 ^{er} janvier 1857, à concurrence de fr.	568,190 86
Sur l'excédant, il a été dépensé	107,567 74
en 1857; de sorte que les imputations faites, à la date du 1 ^{er} janvier 1858, montaient ensemble, à fr.	675,558 60
et qu'à la même date il existait encore un restant disponible de.	74,441 40
Total égal fr.	750,000 »

Les fonds employés avaient été appliqués :

A l'établissement de 868 kilomètres de lignes, mesurant un développement de 3,016 kilomètres de fils. fr.	400,489 81
A l'achat d'appareils, piles, mobiliers, etc.	161,629 45
Au rachat des lignes concédées de Bruxelles à Anvers et de Verviers à la frontière de Prusse (dont le développement est compris dans les 868 kilomètres comptés ci-dessus).	72,000 »
Approvisionnements divers.	41,439 36
Fr.	675,558 60

Le coût d'un kilomètre de *fils* revient ainsi à fr. 223-99 en moyenne.

Le restant disponible est destiné à l'établissement des lignes télégraphiques sur le chemin de fer du Luxembourg (Bruxelles à Arlon), et sur le chemin de Mons à Hautmont, sans compter le raccordement intérieur de Liège.

La dépense d'exploitation des lignes télégraphiques s'est élevée, en 1857, à la somme de fr. 177,672-94, savoir :

Traitements des employés	fr. 124,050 »
Salaires des ouvriers	27,654 96
Entretien	25,987 98
	<hr/>
	Fr. 177,672 94

Toutefois, il est à remarquer que ces chiffres ne comportent pas certaines dépenses qui augmenteraient les charges du service des télégraphes, si celui-ci n'avait pas en quelque sorte été associé au chemin de fer. Ainsi l'administration générale est commune aux deux services; les terrains et une grande partie des locaux affectés aux télégraphes appartiennent au chemin de fer ou, du moins, ont été payés sur les fonds qui lui étaient destinés, etc.

Ces circonstances n'ont pas augmenté les dépenses du chemin de fer, mais elles ont diminué celles qui, sans cela, eussent pesé sur les télégraphes.

Les recettes de 1857 se sont élevées à fr. 407,011-67, se composant du produit :

Du service intérieur	fr. 81,647 »
— international	173,434 94
— en transit	146,255 88
Des décomptes et rectifications des offices étrangers	5,673 88
	<hr/>
	Fr. 407,011 67

D'où il résulte que la recette nette est de fr. 229,358-75, soit fr. 33-95 p. % des fonds employés au premier établissement.

Depuis la mise en exploitation de ce service, il a produit une recette de fr. 1,854,207 74

Les dépenses de la même période (1851-1857) ne se sont élevées qu'à 695,252 69

ce qui conduit à un excédant de recette, de fr. 1,158,955 05

Les frais de construction, qui montent à 675,558 60

sont donc couverts; il reste même encore un surplus de fr. 483,396 45

Soit en chiffres ronds, 365,000 francs, si l'on retranche l'intérêt et l'amortissement du capital.

Le nombre des dépêches transmises par la télégraphie électrique, en 1857, a été :

Pour le service intérieur, de	41,434
— international, de	48,367
— du transit, de	29,249
	<hr/>
	119,050

Il a été envoyé 59,571 dépêches de service pour l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, ce qui porte le nombre total des communications à 178,621.

Le bureau de Bruxelles (Nord) a reçu ou transmis, pendant la nuit, 13,795 dépêches.

Le produit moyen d'une dépêche, tous les services réunis, a été de fr. 5-38.

Il existe 62 bureaux télégraphiques en Belgique, lesquels sont en relation avec 1,699 bureaux étrangers; — l'administration belge possède 138 appareils qui fonctionnent, et le travail est assuré par 113 télégraphistes.

Les dépêches se répartissent comme suit :

Communications du Gouvernement	5 p. %
Nouvelles de bourse.	36 —
Transactions commerciales.	39 —
Affaires privées	16 —
Correspondance des journaux.	6 —
	100

En 1856, ces cinq chiffres proportionnels avaient été respectivement de 2, 35, 40, 15 et 8, ce qui accuse, pour 1857, d'une part, une augmentation dans le nombre des communications du Gouvernement, des nouvelles de bourse et des dépêches privées, et, d'autre part, une diminution dans le nombre des dépêches relatives aux transactions commerciales et des correspondances des journaux.

Les chiffres suivants indiquent le mouvement des six dernières années pour l'ensemble du service de la télégraphie. Ils accusent une progression constante :

En 1852.	27,217 dépêches.
— 1853.	52,050 —
— 1854.	60,415 —
— 1855.	61,433 —
— 1856.	99,273 —
— 1857.	119,050 —

CONCLUSION.

C'est ici que le compte rendu des opérations du chemin de fer et des télégraphes se termine. — On a pu voir que l'année 1857 marquera parmi les plus fructueuses de l'exploitation. — La situation financière du railway national s'est sensiblement améliorée ; les recettes ont augmenté, et surtout, les dépenses ont diminué dans de notables proportions.

L'administration a eu la première à se féliciter de cet heureux résultat ; elle ne peut que prendre l'engagement de faire tous ses efforts pour maintenir le chemin de fer dans la voie de prospérité où il semble être entré d'une manière définitive. C'est pour elle un devoir ; elle saura ne pas y faillir.

ANNEXES.

ANNÉES.	VIEUX FERS REMANIÉS. (KILOGRAMMES.)			PRODUITS DU REMANIAGE.							VALEUR DES PRODUITS EN				TERME DE SERVICE.	SERVICE DES RAILS OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)				SERVICE DÉJÀ FAIT DES RAILS RESTANT DANS LES VOIES, Y COMPRIS LES RAILS DE RÉSERVE.				Observations.
	RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	RAILS.		COUSSINETS.		CHEVILLES.	CLAVETTES.	POIDS.	RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	TOTAL.		ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	TOTAL.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	TOTAL.	
				NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.																	
1845	1,478,425	159,841	»	7,373	1,031,905	10,300	103,323	»	»	»	Fr. 332,200	Fr. 23,900	Fr. »	Fr. 356,100	1/2	»	»	»	»	»	464	291,870	292,334	
1846	50,000	469,478	»	170	29,650	20,800	208,657	»	»	»	9,500	42,800	»	52,300	1	23	755	435	913	»	917	526,886	527,803	
1847	2,621,719	1,541,662	»	8,970	1,511,099	99,331	998,862	»	»	»	497,300	459,800	»	657,100	2	922	2,373	530	3,825	»	»	310,546	310,546	
1848	3,317,152	1,479,462	88,998	12,260	2,126,521	113,967	1,455,825	»	103,097	29,675	457,200	478,000	8,900	644,100	3	2,144	3,594	384	6,092	504	5,705	458,315	464,524	
1849	2,069,278	724,982	414,400	8,220	1,437,997	51,615	544,277	63,068	71,780	36,768	244,500	69,700	41,000	325,200	4	17,049	8,877	525	26,421	»	4,164	481,930	483,094	
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	7,400	232,000	5	48,143	10,120	1,069	59,332	22,690	46,796	201,194	210,680	
1851	2,210,027	927,433	429,783	7,268	1,262,858	59,016	639,620	43,940	57,160	30,213	217,200	81,900	7,500	306,600	6	69,166	48,082	2,479	89,727	»	386	401,066	401,452	
1852	3,903,416	1,810,943	416,588	12,449	2,110,031	107,342	1,415,725	31,060	52,940	25,417	379,800	142,800	7,500	530,100	7	30,504	44,229	5,214	49,947	»	95,920	117,067	212,987	
1853	2,417,426	860,655	409,804	6,182	1,074,407	55,092	614,753	72,335	51,765	36,080	257,900	92,200	9,200	359,300	8	16,436	31,950	8,000	59,386	7,000	3,939	145,775	156,714	
1854	3,010,775	1,313,804	408,453	8,727	1,500,669	90,693	996,032	106,144	31,800	38,914	360,200	109,500	10,700	480,400	9	40,433	58,533	10,000	108,966	»	93,952	167,035	260,987	
1855	3,304,688	1,729,177	432,099	13,530	2,327,161	116,816	1,282,772	107,960	47,967	51,785	489,100	189,900	14,500	693,500	10	73,582	49,912	12,329	135,823	»	33,327	202,671	235,998	
1856	2,805,121	1,303,630	80,986	9,168	1,901,777	97,548	1,004,334	91,300	41,330	37,990	406,600	154,600	11,200	572,400	11	61,440	69,133	7,167	140,740	7,053	69,516	71,310	147,879	
1857	5,901,589	2,774,175	482,811	21,152	4,289,919	195,379	2,189,562	234,229	81,665	89,537	814,100	295,600	22,400	1,161,800	12	43,499	69,599	»	113,098	522	3,888	»	4,410	
	34,553,734	15,818,131	4,176,239	120,229	21,836,385	1,070,160	11,418,916	785,912	597,396	402,419	4,647,900	1,613,000	110,000	6,370,900	13	62,733	110,554	»	173,287	188	13,636	»	13,824	
															14	63,936	76,814	»	140,780	9,538	69,193	»	78,731	
															15	63,405	29,800	»	93,205	19,492	67,591	»	87,083	
															16	55,054	31,564	»	89,618	31,893	81,471	»	116,367	
															17	63,030	33,656	»	96,686	12,003	12,776	»	24,779	
															18	71,284	32,903	»	104,187	17,496	7,660	»	25,156	
															19	15,539	8,300	»	23,839	41,166	»	»	41,166	
															20	480	»	»	480	4,750	»	»	4,750	
															TOTAUX..	801,712	666,798	47,832	1,516,372	174,295	581,304	2,475,665	3,231,264	
															Durée moyenne.	12 ans.	42 1/10	8 2/3	42	14 4/5	11 2/5	4 1/5	6	

N° IV.

Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement, ou avec réduction sur le prix des tarifs, pendant l'année 1857.

INDICATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	SOMMES DUES AU PRIX DES TARIFS.	SOMMES PAYÉES.	MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.	Observations.	
Convois spéciaux.....	»	»	»	»	Gratuit.	
Transports effectués pour la poste.	Dépêches.....	316,586	192,081 60	»	192,081 60 Id.	
	Bureaux ambulants....	1,051,530	509,435 »	»	509,435 » Id.	
	Voitures-kilomètres....		»	»	»	
Transports militaires.	Hommes.....	»	»	»	Id.	
	Bagages.....	»	»	»		
	Chevaux.....	»	»	»		
Id.	Hommes.....	117,118	402,019 68	201,009 84	201,009 84	
	Bagages.....	65,970	1,000 10	500 08	500 08	Remise de 50 p. %.
	Chevaux.....	312	6,229 10	5,114 53	5,114 53	Id.
	de détenus.....	11,048	103,992 »	51,996 »	51,996 »	
	d'émigrants.....	2,807	15,738 74	6,869 57	6,869 57	Id.
	—.....	9,124	49,808 10	29,264 06	20,244 04	Remise de 40.81 p. %.
	de bagages d'émigrants.	464,850	7,775 11	»	7,775 11	Gratuit.
	de douaniers.....	26,859	51,997 50	»	51,997 50	Id.
	d'indigents ophthalmiques.	569	1,701 18	830 39	830 59	Remise de 50 p. %.
	de grains et farines pour la boulangerie militaire et la maison de détention de Bruxelles et Vilvorde.	2,745,670	14,576 20	7,188 10	7,188 10	Id.
	de denrées alimentaires.	»	»	»	»	Gratuit.
	—.....	»	»	»	»	Remise de 50 p. %.
	d'objets pour le chemin de fer.	224,222,000	970,575 13	»	970,375 13	Gratuit.
en service.....	526,100	5,379 75	»	5,379 75	Id.	
d'objets pour expositions.	32,820	920 »	460 »	460 »	Remise de 50 p. %.	
sœurs de charité.....	270	774 46	587 25	587 25	Id.	
divers.....	549,845	1,476 08	758 04	758 04	Id.	
Troupes équestres.	voyageurs.....	168	1,237 05	804 57	452 66	Remise de 36 p. %.
	bagages.....	279,508	4,680 55	2,947 79	1,702 74	Id.
Jardiniers et maréchaux ferrants..	2,947	5,562 16	2,681 08	2,681 08	Remise de 50 p. %.	
Voitures louées à des sociétaires..	879	10,448 40	7,100 »	3,548 40	Id. de 36 p. %.	
Trains de plaisir.....	5,490	54,436 »	17,228 »	17,228 »	Id. de 50 p. %.	
Totaux.....		2,167,171 83	555,139 07	1,854,052 78	»	

N° V.

*État récapitulatif, PAR STATIONS, du mouvement des voyageurs et bagages,
pendant l'année 1857.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE. 2	2 ^e CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 ^{re} CLASSE. 5	2 ^e CLASSE. 6	3 ^e CLASSE. 7	TOTAL. 8
NORD.	Bruxelles (Nord)	50,449	5,634	55,780	68,320	116,433	392,552	577,005
	Vilvorde	3,004	"	3,004	4,495	45,631	68,020	88,146
	Malines	42,862	4,317	44,479	43,304	40,040	155,482	209,423
	Duffel	"	"	"	544	3,008	18,547	22,099
	Contich	"	"	"	1,075	4,550	27,650	33,275
	Vieux-Dieu	"	"	"	587	3,017	23,208	26,812
	Anvers	26,774	397	27,468	28,614	56,248	166,139	250,998
	Lierre	"	"	"	1,084	6,693	25,777	33,554
	TOTAUX	92,786	7,345	400,434	448,014	245,920	877,375	1,244,309
	OUEST.	Audeghem	"	"	"	33	328	3,704
Capelle		"	"	"	260	4,513	45,748	47,521
Londerzcel		"	"	"	462	4,357	40,863	42,682
Malderen		"	"	"	483	669	5,853	6,705
Buggenhout		"	"	"	493	4,314	9,914	44,424
Zèle		"	"	"	257	3,482	41,787	45,526
Lokeren		"	"	"	1,399	4,625	44,424	20,145
Termonde		4,245	"	4,245	3,986	42,780	65,226	81,992
Gysegghem		"	"	"	497	4,662	4,617	6,476
Alost		"	"	"	5,308	46,518	77,181	99,007
Lede		"	"	"	224	2,433	9,230	44,587
Schellebelle		"	"	"	33	289	2,079	2,401
Denderleeuw		"	"	"	438	4,917	46,060	48,415
Ternath		"	"	"	513	2,711	44,731	47,955
Rebaix		"	"	"	2	349	4,092	4,443
Ninove		"	"	"	765	5,938	29,805	36,508
Santbergen		"	"	"	80	717	4,909	5,706
Idegghem		"	"	"	51	834	5,812	6,697
Grammont		"	"	"	1,546	7,200	36,289	45,035
Acren		"	"	"	412	613	6,932	7,657
Lessines	"	"	"	492	4,742	25,096	30,330	
Papignies	"	"	"	44	396	3,387	3,797	
Wichelen	"	"	"	29	475	5,373	5,877	
A reporter	4,245	"	4,245	46,277	72,562	382,809	471,648	

				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	
12,995	3,749	5,786	655,315	11,508	17,451	
527	9	949	92,635	507	103	
7,073	277	2,367	233,319	3,427	1,758	
67	"	179	22,315	161	72	
39	35	288	33,637	434	75	
41	43	347	27,483	"	"	
41,494	280	2,690	292,630	5,523	8,729	
4,523	48	784	35,876	284	122	
33,729	4,381	13,390	1,392,940	21,844	28,313	

"	"	8	4,073	"	"
30	"	145	17,696	30	20
6	1	99	12,788	76	59
16	"	64	6,785	46	14
29	8	115	11,873	72	28
36	40	88	15,690	95	24
224	82	171	20,622	231	94
8,796	79	596	92,708	751	306
7	"	53	6,536	10	20
4,300	58	808	101,173	1,032	593
14	18	109	11,728	70	20
"	"	9	2,410	"	"
34	25	122	18,296	58	3
27	7	179	18,168	97	14
10	"	23	4,476	4	2
80	59	274	36,921	373	171
3	"	38	5,747	22	10
12	15	42	6,766	23	2
305	63	290	45,693	461	305
7	1	124	7,789	19	4
63	25	283	30,701	333	153
5	"	97	3,899	19	4
7	"	42	5,926	"	"
11,011	481	3,779	488,161	3,881	1,746

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE. 2	2 ^e CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 ^{re} CLASSE. 5	2 ^e CLASSE. 6	3 ^e CLASSE. 7	TOTAL. 8
OUEST. (Suite.)	Report.....	4,245	»	4,245	46,277	72,562	382,809	471,648
	Wetteren	»	»	»	4,269	4,330	38,572	44,171
	Melle.....	»	»	»	688	4,756	48,496	23,940
	Gand.....	5,474	22	5,493	24,405	57,917	244,706	297,028
	Landeghem	»	»	»	248	4,343	9,531	44,092
	Hansbeke.....	»	»	»	467	989	5,442	6,598
	Aeltre	»	»	»	324	2,823	46,560	49,707
	Bloemendael.....	»	»	»	370	4,752	44,368	46,490
	Oostcamp.....	»	»	»	4	28	426	458
	Bruges.....	6,444	»	6,444	8,690	22,784	84,886	116,357
	Jabbeke	»	»	»	259	807	44,404	42,467
	Plasschendael	»	»	»	448	4,479	44,885	43,242
	Ostènde.....	6,780	43	6,793	40,353	24,451	50,895	82,399
	Nazareth.....	»	»	»	431	508	4,077	4,746
	Deynze	39	»	39	4,049	6,645	37,889	45,553
	Machelen	»	»	»	43	50	428	491
	Olsène	»	»	»	59	370	3,760	4,189
	Wacreghem	»	»	»	487	2,857	30,853	34,497
	Haeriebeke.....	»	»	»	499	2,061	45,746	48,006
	Courtrai.....	23	»	23	4,755	20,824	82,494	107,770
	Mouscron.....	»	»	»	2,732	8,824	60,242	71,768
	Néchin.....	»	»	»	474	4,094	49,502	20,770
	Templeuve.....	»	»	»	499	945	8,884	9,998
	Tournai.....	»	2	2	8,950	20,582	96,490	125,722
	Havennes	»	»	»	2	264	3,445	3,681
	Bary-Maulde.....	»	»	»	389	637	7,378	8,404
	Leuze	»	»	»	4,656	8,213	40,066	49,935
	Ligne.....	»	»	»	600	4,492	40,939	42,784
Ath	»	»	»	2,447	9,562	64,943	76,622	
Maffles.....	»	»	»	483	692	3,464	4,336	
Chièvres-et-Attres.....	»	»	»	287	4,636	7,445	9,338	
Brugelette.....	»	»	»	578	2,782	45,539	48,949	
Lens	»	»	»	235	2,492	44,408	43,535	
TOTAUX		49,672	37	49,709	87,937	284,255	1,383,800	1,755,998

				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	
44,044	484	3,779	488,164	3,884	4,746	
91	425	274	44,664	312	278	
37	45	205	24,497	84	43	
9,329	1,043	2,460	315,053	4,755	5,256	
47	48	436	44,263	38	7	
8	29	95	6,730	45	45	
127	44	444	49,962	97	63	
76	7	443	46,686	48	26	
"	"	2	460	"	"	
4,376	442	4,050	428,009	4,793	4,935	
477	"	64	42,408	"	"	
46	"	443	43,344	21	3	
4,944	4	796	94,900	4,704	4,944	
"	4	60	4,780	"	"	
2,205	50	348	48,495	529	214	
"	"	8	499	"	"	
"	"	32	4,324	"	"	
450	48	487	34,552	228	69	
39	"	56	48,404	81	48	
4,629	493	491	440,406	4,424	767	
92	409	544	72,483	4,090	742	
48	88	79	20,952	60	44	
46	40	64	40,088	38	48	
3,397	550	864	430,535	2,454	4,720	
4	"	47	3,699	"	"	
32	"	73	8,509	45	20	
446	36	315	50,402	953	509	
44	3	407	42,902	73	78	
4,483	67	492	78,364	839	586	
"	4	39	4,376	24	40	
43	4	74	9,426	82	23	
46	45	457	49,407	454	92	
43	4	444	43,663	418	47	
36,407	2,988	42,902	4,827,704	20,967	49,242	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS-EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE. 2	2 ^e CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 ^{re} CLASSE. 5	2 ^e CLASSE. 6	3 ^e CLASSE. 7	TOTAL. 8
EST.	Haecht.....	"	"	"	422	2,747	44,690	47,859
	Wespelaer.....	"	"	"	420	402	977	4,499
	Louvain.....	6,440	2,920	9,360	44,920	24,097	90,409	426,426
	Vertryck.....	"	"	"	339	4,548	40,438	42,025
	Tirlemont.....	2,486	4,697	4,453	3,700	9,344	54,573	64,647
	Esemael.....	"	"	"	409	248	2,446	2,503
	Landen.....	2,564	273	2,834	4,094	3,486	49,945	24,525
	Yelm.....	"	"	"	"	"	"	"
	Saint-Trond.....	"	"	"	"	"	"	"
	Cortenbosch.....	"	"	"	"	"	"	"
	Alken.....	"	"	"	"	"	"	"
	Hasselt.....	"	"	"	"	"	"	"
	Gingelom.....	"	"	"	98	490	2,554	3,439
	Rosoux.....	"	"	"	84	489	2,286	2,859
	Waremmé.....	"	"	"	4,455	3,273	25,656	30,084
	Fexhe.....	"	"	"	203	2,402	24,359	23,964
	Ans.....	340	408	448	237	4,677	49,202	24,436
	Haut-Pré.....	"	"	"	642	4,905	38,487	44,034
	Liège.....	40,008	4,813	44,821	48,426	38,245	424,970	484,644
	Chénée.....	"	"	"	4,264	6,333	37,540	45,137
	Chaufontaine.....	"	"	"	2,600	7,585	20,464	30,346
	Trooz-Aval.....	"	"	"	608	2,456	24,904	24,665
	Nessonvaux.....	"	"	"	536	2,290	20,463	23,289
Pepinster.....	402	92	494	4,224	4,504	38,846	44,544	
Ensival.....	"	"	"	304	4,063	7,805	9,472	
Verviers.....	9,645	4,503	44,448	6,624	24,476	445,647	443,447	
Dolhain.....	227	"	227	677	2,667	25,785	29,429	
Herbesthal.....	4,480	"	4,480	880	2,863	49,659	23,402	
	TOTAUX.....	33,229	8,406	44,635	53,283	443,960	732,466	929,409

				BAGAGES.		<i>Observations.</i>
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLLE.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	14	
22	46	271	48,468	443	52	
"	"	33	4,532	"	"	
3,605	460	4,469	440,720	2,664	2,036	
48	5	93	42,444	57	42	
644	5	538	69,924	4,333	878	
2	"	42	2,517	"	"	
52	62	300	27,773	455	200	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	29	3,468	"	"	
4	"	30	2,893	"	"	
48	49	274	30,425	528	144	
20	"	490	24,474	408	45	
2,248	75	423	24,030	444	30	
263	4	337	44,635	563	420	
7,228	48	4,405	204,813	4,885	5,577	
53	419	507	43,816	254	277	
4	"	516	30,866	408	249	
3	"	270	24,938	475	23	
5	"	496	23,490	427	48	
64	443	372	45,614	474	474	
8	"	84	9,261	98	28	
644	465	4,045	456,446	5,272	2,650	
"	"	427	29,483	234	89	
40	"	479	24,744	545	444	
44,909	848	7,797	994,568	48,434	42,656	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
MIDI.	Bruxelles (Midi).....	45,755	3,664	49,419	28,451	47,729	200,007	275,887
	Forest.....	"	"	"	55	607	3,645	4,307
	Ruysbroeck.....	"	"	"	388	4,651	28,772	33,814
	Loth.....	"	"	"	808	939	44,574	43,318
	Hal.....	"	"	"	3,894	40,519	88,442	102,825
	Lembecq.....	"	"	"	369	698	3,306	4,373
	Tubise.....	"	"	"	4,390	3,028	26,765	34,183
	Braine-le-Comte.....	483	4,192	4,375	4,438	4,912	45,331	54,681
	Écaussines.....	"	"	"	552	2,097	45,366	48,015
	Manage.....	"	"	"	6,030	12,805	63,724	82,559
	Goy-lez-Piéton.....	"	"	"	421	936	6,357	7,414
	Pont-à-Celles.....	"	"	"	22	592	7,436	8,050
	Luttre.....	"	"	"	478	4,097	44,403	42,678
	Gosselies.....	"	"	"	4,663	5,897	36,694	44,254
	Roux.....	"	"	"	367	3,074	25,668	29,106
	Marchiennes.....	"	"	"	4,525	6,761	36,555	44,841
	Charleroy.....	455	408	263	9,375	37,866	125,913	173,154
	Châtelineau.....	"	"	"	3,128	27,504	91,200	121,832
	Farciennes.....	"	"	"	443	2,246	48,441	21,130
	Tamincs.....	"	"	"	931	5,944	37,655	44,507
	Auvelais.....	"	"	"	488	4,449	28,994	30,634
	Moustier.....	"	"	"	368	4,377	27,244	28,956
	Floreffe.....	"	"	"	764	3,444	32,234	36,409
	Namur.....	6	"	6	5,778	20,044	73,024	98,840
	Soignies.....	"	"	"	4,795	6,488	28,945	36,898
	Jurbise.....	"	"	"	605	2,468	24,234	27,304
	Mons.....	5,469	2,391	7,560	40,699	35,477	465,486	244,062
	Jemmapes.....	"	"	"	809	43,874	59,277	73,957
	Saint-Ghislain.....	"	"	"	4,754	44,628	57,234	70,613
	Boussu.....	"	"	"	4,052	7,800	23,916	32,768
Thulin.....	"	"	"	594	3,874	48,423	22,885	
Quiévrain.....	4,442	727	2,469	4,193	6,080	37,543	44,816	
TOTAUX de la ligne du Midi.....	22,710	8,082	30,792	86,424	293,227	4,460,443	4,840,064	
— — de l'Est.....	33,229	8,406	41,635	53,283	443,960	732,466	929,409	
— — de l'Ouest.....	49,672	37	49,709	87,937	284,255	4,383,806	4,755,998	
— — du Nord.....	92,786	7,345	100,131	418,014	245,920	877,375	4,241,309	
TOTAUX.....	468,397	23,870	492,267	345,655	967,362	4,453,760	5,766,777	
SERVICE	Prusso-Néerlande-Belge.....	4,977	2	4,979	2,737	6,748	22,296	31,784
	De Lierre à Turnhout.....	"	"	"	4,353	5,626	49,087	26,068
	De la Flandre occidentale.....	"	"	"	2,416	5,376	40,505	47,997
	De Mons à Manage.....	"	"	"	"	"	"	"
	De l'Entre-Sambre-et-Meuse.....	"	"	"	"	"	"	"
	Du Nord-Belge.....	43,401	4,613	48,014	2,559	3,768	7,734	44,064
	Franco-Belge, par Mouscron.....	6,437	2,445	8,872	7,244	44,727	32,008	50,979
	Rhénan-Belge.....	34,254	318	34,572	3,654	8,232	42,875	24,761
	Franco-Belge, par Quiévrain.....	45,802	4,416	49,918	4,766	4,444	6,846	43,053
	Prusso-Belge.....	880	24	904	78	266	435	779
	Anglo-Belge-Rhénan.....	2,844	501	3,345	"	"	"	"
	Du South Eastern Railway.....	3,073	4,861	4,934	"	"	"	"
	De Pepinster à Spa.....	3,211	437	3,348	4,655	7,537	22,074	34,363
De Charleroy à Louvain.....	"	"	"	2	"	"	2	
Hollando-Belge.....	4,806	73	4,879	834	846	980	2,660	
TOTAUX.....	249,072	37,657	286,729	372,655	4,022,029	4,588,597	5,993,284	

				BAGAGES.		Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINVAUX.	
9	10	11	12	13	14	
3,076	767	4,862	301,044	5,447	11,306	
"	"	9	4,316	7	"	
7	"	287	34,105	52	5	
"	"	73	43,394	"	"	
407	44	963	403,906	824	364	
2	"	33	4,408	26	2	
36	3	310	31,532	208	58	
60	63	384	53,560	640	313	
45	9	447	48,486	438	61	
204	429	515	83,407	4,232	657	
41	"	404	7,526	"	"	
40	"	448	8,478	"	"	
48	40	97	42,803	83	21	
54	8	326	44,633	466	159	
46	7	333	29,462	457	49	
42	44	227	45,421	373	433	
4,383	64	808	475,669	2,868	4,841	
67	38	619	422,556	4,026	305	
5	3	407	24,245	87	30	
20	99	205	44,834	248	46	
47	174	78	30,897	89	44	
48	"	447	29,091	81	48	
42	"	441	36,562	257	51	
5,569	85	644	405,444	4,728	4,552	
70	464	348	37,477	606	287	
90	44	484	27,589	496	48	
5,218	473	934	224,947	3,278	4,669	
88	2	528	74,575	320	83	
68	"	392	74,073	845	202	
24	4	334	33,424	270	61	
27	"	490	23,402	174	44	
21	47	347	47,370	4,724	4,490	
46,382	4,867	44,692	4,900,794	23,450	20,869	
44,909	818	7,797	994,568	48,434	42,656	
36,407	2,988	42,992	4,827,794	20,967	49,242	
33,729	4,384	43,390	4,392,940	24,844	28,313	
404,427	40,054	45,874	6,446,096	84,692	84,080	
43,353	"	273	47,386	793	4,879	
2,426	"	"	26,068	634	304	
"	2,649	"	23,042	757	788	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	32,075	537	8,012	
"	"	"	59,551	4,522	4,868	
"	9,424	"	65,457	4,793	45,086	
"	"	"	32,971	4,649	5,888	
"	"	"	4,680	2	431	
"	"	"	3,345	580	440	
"	"	"	4,934	377	437	
"	4,385	4,682	41,278	4,630	4,981	
"	"	"	2	44	35	
"	"	"	4,539	445	967	
446,906	23,682	47,826	6,468,424	95,089	424,596	

84

N° VI.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement des voyageurs et bagages,
pendant l'année 1887.*

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8
1857. JANVIER.....	43,914	2,198	46,112	23,780	67,944	297,669	389,390
FÉVRIER.....	43,912	2,159	46,071	23,682	64,610	288,866	374,158
MARS.....	45,546	2,566	48,112	26,046	68,289	338,035	432,340
AVRIL.....	47,596	2,949	50,545	28,525	83,242	363,759	475,526
MAI.....	20,436	3,504	23,937	34,035	83,742	398,493	513,240
JUIN.....	21,746	3,890	25,636	34,639	87,777	443,996	533,442
JUILLET.....	26,538	4,455	30,993	36,776	95,370	425,238	537,384
AOUT.....	33,259	4,404	37,660	42,377	144,620	473,772	630,769
SEPTEMBRE.....	34,454	4,424	38,875	42,974	120,689	489,883	633,546
OCTOBRE.....	22,695	3,430	26,125	33,466	93,729	424,943	531,838
NOVEMBRE.....	17,349	2,444	19,793	27,265	73,507	354,640	435,382
DÉCEMBRE.....	44,627	2,473	47,100	25,420	74,543	349,333	446,296
TOTAUX.....	249,072	37,657	286,729	372,655	1,022,029	4,588,597	5,983,281

			BAGAGES.		<i>Observations.</i>
MILITAIRES.	ENFANTS ET extraordinaires.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	
1,520	2,562	409,584	5,267	5,433	
1,049	2,373	393,654	5,448	5,492	
1,344	5,955	457,748	6,448	6,646	
2,596	8,865	507,532	7,858	8,421	
14,278	6,778	558,233	8,467	9,704	
48,476	6,467	613,394	8,640	10,907	
47,048	8,566	643,664	9,692	14,090	
6,968	14,037	686,434	11,547	18,947	
7,627	9,662	706,440	11,737	17,226	
9,796	5,229	592,688	9,024	12,407	
2,269	2,627	480,044	6,295	7,302	
4,298	4,687	439,084	5,299	5,534	
116,906	74,508	6,458,424	95,089	121,596	

N° VII.

*État récapitulatif, PAR STATIONS, de la recette des transports de voyageurs
et bagages, pendant l'année 1857.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
NORD.	Bruxelles (Nord)	298,818 "	20,382 35	319,200 35	300,085 85	330,924 "	625,517 97	1,256,527 82
	Vilvorde	3,779 "	"	3,779 "	4,837 40	12,088 40	35,457 30	52,383 10
	Malines	38,777 95	3,113 10	41,891 05	32,056 10	65,716 10	145,665 75	243,437 95
	Duffel	"	"	"	1,026 80	3,305 10	11,988 05	16,329 95
	Contich	"	"	"	1,670 10	4,325 90	16,014 35	22,210 35
	Vieux-Dieu	"	"	"	1,470 "	2,175 10	9,214 55	12,859 05
	Anvers	153,027 95	2,665 90	155,693 85	112,751 10	146,455 50	242,193 85	501,400 55
	Licre	"	"	"	2,417 80	9,866 90	22,688 85	34,973 55
	TOTAUX	494,402 90	26,181 35	520,584 25	456,615 15	574,857 "	1,108,750 77	2,140,122 92
	OUEST.	Audeghem	"	"	"	50 "	288 "	2,403 27
Cappelle		"	"	"	674 30	2,114 10	12,280 45	15,068 85
Londerzeel		"	"	"	1,371 40	2,198 30	8,361 95	11,931 65
Malderen		"	"	"	562 40	1,226 80	5,091 15	6,880 35
Buggenhout		"	"	"	540 60	2,080 60	7,962 15	10,582 35
Zéle		"	"	"	343 10	2,968 30	7,275 66	10,617 06
Lokeren		"	"	"	2,561 40	6,501 10	13,029 10	22,091 60
Termonde		4,622 20	"	4,622 20	8,503 15	20,286 60	61,575 89	90,345 64
Gyseghem		"	"	"	544 25	1,680 95	2,610 03	4,835 23
Alost		"	"	"	12,281 40	26,100 55	70,905 95	109,286 90
Lede		"	"	"	448 40	2,621 15	6,573 57	9,638 12
Schellebelle		"	"	"	70 00	278 80	1,575 70	1,923 10
Denderleeuw		"	"	"	280 85	2,066 10	10,446 30	12,813 35
Ternath		"	"	"	845 00	2,877 40	9,831 63	13,554 93
Rebaix		"	"	"	4 90	203 45	2,110 90	2,409 25
Ninove		"	"	"	1,578 90	8,940 35	26,813 07	37,332 92
Santbergen		"	"	"	220 85	970 60	3,740 69	4,932 14
Iddeghem		"	"	"	190 05	1,028 60	4,102 64	5,321 29
Grammont		"	"	"	5,234 90	14,530 75	38,269 30	58,034 95
Acren		"	"	"	340 "	685 40	4,344 56	5,369 96
Lessines		"	"	"	1,546 10	7,704 40	22,778 70	32,029 20
Papignies		"	"	"	21 95	418 55	2,039 14	2,479 64
Wichelen		"	"	"	70 10	533 90	3,647 65	4,251 65
Wetteren		"	"	"	2,530 50	5,373 10	29,732 23	37,635 83
Melle		"	"	"	1,309 55	5,511 90	8,918 51	15,787 96
Gand		41,460 60	93 40	41,554 "	100,874 55	148,774 40	313,544 19	563,193 14
Landeghem		"	"	"	399 50	1,654 40	6,746 52	8,800 42
Hansbeke		"	"	"	350 40	1,063 90	3,811 85	5,226 15
Aeltre		"	"	"	982 50	4,525 70	15,697 65	21,108 85
Bloemendael		"	"	"	1,128 60	2,299 "	11,035 59	14,463 19
Oostcamp	"	"	"	22 10	96 60	319 40	438 10	
Bruges	27,247 60	"	27,247 60	35,268 90	56,606 90	103,991 10	195,866 90	
Jabbeke	"	"	"	449 50	667 30	5,240 20	6,357 "	
Plasschendael	"	"	"	319 "	1,225 90	7,495 25	9,040 15	
A reporter	73,330 40	93 40	73,423 80	181,930 70	336,279 85	834,222 54	1,352,433 00	

				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	
15,532 99	16,102 28	7,710 72	1,615,074 14	5,680 50	90,381 48	96,061 98	
389 61	1 80	337 68	56,891 19	253 50	271 25	524 75	
6,611 18	938 70	1,663 75	296,761 63	1,708 25	5,928 "	7,634 25	
76 84	"	86 10	16,482 89	80 50	59 62	180 12	
18 23	37 87	130 26	22,396 71	217 "	104 90	411 00	
5 31	15 15	78 58	12,958 69	"	"	"	
21,600 49	498 23	2,928 42	682,121 54	2,761 25	39,644 31	42,405 56	
2,039 60	14 94	602 27	37,720 56	142 "	321 89	463 89	
48,474 45	17,608 95	13,846 78	2,740,417 35	10,841 "	138,841 45	147,682 45	

"	"	3 23	2,748 50	"	"	"
20 26	"	87 82	15,156 93	40 "	40 85	88 85
7 64	" 65	50 38	11,090 32	38 "	129 83	167 83
13 06	"	35 66	6,929 07	23 "	36 11	59 11
26 70	6 "	60 17	10,685 22	38 "	65 60	101 60
55 04	73 80	34 99	10,780 89	47 25	61 01	103 26
279 23	244 30	133 34	22,748 47	115 "	230 21	345 21
10,881 57	58 10	454 02	106,362 13	375 25	775 10	1,150 35
7 45	"	28 47	4,871 15	9 50	56 39	65 89
1,390 10	32 01	554 54	111,273 65	512 "	1,020 16	1,532 16
9 75	10 50	51 52	9,700 89	34 25	30 20	64 45
"	"	5 05	1,928 15	"	"	"
45 49	12 "	61 08	12,931 92	28 75	8 41	37 16
13 15	2 93	71 85	13,642 86	48 25	24 91	73 16
18 96	"	10 54	2,438 75	2 "	3 31	5 31
108 78	76 68	155 17	37,873 55	186 "	298 26	484 26
6 76	"	21 09	4,959 99	11 "	20 92	31 92
23 96	12 "	22 10	5,379 35	11 "	8 20	19 20
448 97	135 23	238 41	58,857 56	218 50	736 18	954 68
18 31	1 "	40 93	5,428 20	7 75	14 48	22 23
120 53	28 03	196 63	32,376 39	144 50	321 21	465 71
11 33	"	29 32	2,520 29	6 "	10 73	16 73
6 08	"	18 83	4,276 56	"	"	"
115 78	84 "	135 33	37,970 94	155 75	420 18	575 93
66 25	2 25	77 73	15,934 19	42 "	185 44	227 44
16,719 04	1,913 18	2,584 27	625,083 63	2,372 75	20,855 85	23,228 60
32 55	7 64	57 71	8,896 32	19 "	9 47	28 47
20 40	10 15	46 06	5,302 76	22 50	37 94	60 44
203 62	6 72	86 31	21,405 50	48 50	180 18	228 68
167 61	4 76	54 50	14,710 06	24 "	121 21	145 21
"	"	" 75	438 85	"	"	"
8,717 55	152 55	1,215 08	233,199 69	897 "	7,772 21	8,669 21
441 55	"	16 06	6,814 61	"	"	"
44 69	"	53 04	9,127 88	10 50	18 70	29 20
40,040 16	2,874 48	6,674 59	1,475,440 12	5,486 "	33,400 43	38,885 43

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
OVERT. (Suite.)	Report	73,330 40	93 40	73,423 80	181,930 70	338,279 85	834,222 54	1,352,433 09.
	Ostende	84,065 80	14 60	84,110 40	58,695 85	68,852 70	81,219 95	206,768 50
	Nazareth	"	"	"	226 20	491 20	2,460 20	3,197 60
	Deynze	377 70	"	377 70	2,832 60	10,005 10	34,939 90	47,777 60
	Machelen	"	"	"	23 40	62 30	355 30	441 "
	Olsène	"	"	"	118 "	510 90	2,780 30	3,409 20
	Waereghem	"	"	"	1,138 "	4,361 60	24,988 35	30,507 95
	Haerlebeke	"	"	"	535 70	2,105 40	10,068 81	12,789 91
	Courtrai	412 90	"	412 90	78,269 40	36,837 25	80,912 72	134,039 37
	Mousseron	"	"	"	8,104 60	15,024 15	57,396 42	81,425 17
	Néchin	"	"	"	437 90	1,111 10	10,378 75	12,127 75
	Templeuve	"	"	"	485 35	797 75	4,011 85	5,294 95
	Tournai	"	3 "	3	31,251 10	41,636 80	95,992 60	168,790 70
	Havannes	"	"	"	8 50	109 40	667 53	783 43
	Bary-Maulde	"	"	"	576 20	528 70	4,184 91	5,289 81
	Leuze	"	"	"	4,586 75	11,259 40	29,876 45	45,722 60
	Ligne	"	"	"	1,818 25	990 85	4,972 11	7,781 21
	Ath	"	"	"	6,207 45	12,516 20	48,148 93	66,930 58
	Haffles	"	"	"	463 30	586 95	2,337 08	3,387 33
	Chièvres-et-Attres	"	"	"	693 60	1,984 55	5,195 73	7,873 88
Bruglette	"	"	"	1,714 85	3,427 20	8,942 58	14,084 63	
Lens	"	"	"	558 10	2,500 05	6,560 97	9,619 12	
	TOTAUX	153,216 80	111 "	153,327 80	316,735 80	552,079 40	1,350,762 18	2,220,477 38

				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	
40,040 10	2,874 48	6,674 59	1,475,446 12	5,486 "	33,499 43	38,885 43	
4,777 72	2 50	1,449 61	297,108 73	850 50	40,611 "	41,461 50	
"	2 70	22 27	3,222 57	"	"	"	
3,901 39	23 08	246 81	52,329 58	264 50	576 71	841 21	
"	"	3 26	444 28	"	"	"	
"	"	15 15	3,424 35	"	"	"	
271 54	10 80	106 78	30,897 07	114 "	155 53	269 55	
78 64	"	21 06	12,890 21	40 50	48 93	89 43	
3,819 40	426 14	437 45	139,135 26	707 "	2,480 39	3,187 39	
293 41	273 89	335 35	82,242 82	527 "	2,581 66	3,108 66	
44 70	197 80	17 72	12,387 97	28 25	60 45	88 70	
40 70	22 "	21 23	5,378 88	16 "	48 26	64 26	
6,558 69	1,232 50	771 96	177,356 85	974 "	5,139 01	6,113 01	
" 67	"	2 35	788 45	"	"	"	
45 34	"	24 38	5,359 53	11 25	59 20	70 45	
225 74	42 55	178 12	46,169 01	238 25	1,175 08	1,413 33	
18 44	4 29	30 22	7,834 16	18 25	253 57	271 82	
1,790 32	71 79	299 58	69,092 27	293 25	1,253 74	1,516 99	
"	" 80	15 55	3,403 68	6 "	26 68	32 68	
16 69	1 23	38 26	7,930 06	20 50	50 53	71 03	
20 66	22 21	67 39	14,194 89	38 50	250 73	289 23	
12 90	1 10	40 25	9,682 37	29 50	108 63	138 13	
61,872 11	5,212 86	10,828 94	2,456,719 09	9,633 25	88,379 55	98,012 80	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
EST.	Ilsecht	»	»	»	805 20	3,842 80	11,919 55	16,567 55
	Wespelaer	»	»	»	236 90	572 70	849 »	1,658 60
	Louvain	23,948 80	6,431 30	30,379 80	36,396 30	53,567 20	114,148 75	204,112 25
	Vertryck	»	»	»	385 10	1,737 40	6,570 65	9,193 15
	Tirlemont	9,238 90	4,549 10	13,788 »	12,343 10	20,225 60	62,304 60	94,873 30
	Esemael	»	»	»	480 60	369 80	1,631 15	2,681 55
	Landen	14,357 70	691 10	15,048 80	4,274 50	9,354 70	28,265 50	41,894 70
	Yelm	»	»	»	»	»	»	»
	Saint-Trond	»	»	»	»	»	»	»
	Cortenbosch	»	»	»	»	»	»	»
	Alken	»	»	»	»	»	»	»
	Hasselt	»	»	»	»	»	»	»
	Gingelom	»	»	»	308 90	676 20	2,049 55	3,034 65
	Rosoux	»	»	»	108 90	691 30	1,752 90	2,643 10
	Waromme	»	»	»	3,100 70	5,415 »	23,861 50	32,467 20
	Fexhe	»	»	»	519 50	2,388 70	12,111 30	15,019 50
	Ans	1,774 30	504 10	2,278 40	943 70	2,101 60	18,311 55	21,356 85
	Haut-Pré	»	»	»	3,511 40	10,688 60	45,834 80	60,035 »
	Liège	62,760 20	8,187 40	70,947 60	75,945 46	85,732 30	164,392 85	326,070 55
	Chénée	»	»	»	3,783 25	4,707 20	22,130 50	30,620 95
	Chaufontaine	»	»	»	4,810 »	5,353 30	7,361 55	17,524 85
	Trooz-Aval	»	»	»	941 10	1,644 90	9,506 15	12,092 15
	Nessonvaux	»	»	»	843 30	1,940 10	9,370 85	12,154 25
Pepinster	1,371 70	73 60	1,445 30	2,740 40	3,999 20	17,665 10	24,404 70	
Ensival	»	»	»	750 »	829 70	4,685 45	6,375 15	
Verviers	35,130 »	9,000 »	44,130 »	18,915 80	29,483 70	89,344 55	137,744 05	
Dulhain	227 »	»	227 »	1,684 10	2,375 70	10,681 80	14,741 60	
Herbesthal	2,974 20	»	2,974 20	2,371 30	4,317 10	18,320 30	25,008 70	
TOTAUX	151,782 50	29,436 00	181,219 10	176,879 45	252,115 »	683,279 90	1,112,274 35	

				BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
18 40	10 40	142 14	16,738 49	56 50	144 96	201 46	
"	"	19 01	1,677 61	"	"	"	
4,860 22	294 40	1,150 24	240,796 91	1,323 50	6,100 97	7,424 47	
20 13	4 65	45 66	9,263 59	28 50	31 17	59 67	
558 39	5 40	528 64	109,753 73	626 75	2,220 29	2,847 04	
1 90	"	8 63	2,692 08	"	"	"	
77 85	86 34	522 80	57,630 49	227 50	676 89	904 39	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	23 92	3,058 57	"	"	"	
7 20	"	14 47	2,664 77	"	"	"	
62 84	30 97	180 95	32,741 96	261 50	335 44	596 94	
31 82	"	61 08	15,112 40	54 "	48 08	102 08	
5,562 20	316 "	125 23	29,636 68	70 "	174 73	244 73	
640 88	2 05	275 85	60,953 78	274 25	553 90	828 15	
15,639 57	321 85	1,596 49	414,576 06	2,333 "	21,430 56	23,763 56	
111 65	288 67	180 23	31,201 70	133 75	1,323 98	1,457 73	
11 15	"	156 62	17,692 62	203 "	675 24	878 24	
6 30	"	62 93	12,161 38	87 50	80 56	168 06	
11 76	"	50 81	12,216 82	63 50	47 33	110 83	
127 43	392 25	134 91	26,504 59	231 75	567 02	799 27	
19 71	"	36 94	6,431 80	49 "	103 13	152 13	
645 32	474 23	1,159 83	184,153 43	1,983 "	7,302 95	9,375 95	
"	"	69 31	15,037 91	109 25	181 17	290 42	
30 73	"	153 35	28,166 98	273 50	470 17	743 67	
26,445 65	2,227 21	6,700 04	1,330,666 35	8,389 75	42,559 14	50,948 89	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
MIDI.	Bruxelles (Midi)	120,674 40	17,997 70	138,672 10	118,190 70	128,383 30	270,080 53	510,634 53
	Forêt	"	"	"	68 80	254 70	1,129 59	1,453 09
	Ruysbroeck	"	"	"	431 70	2,112 65	9,565 20	12,069 55
	Loth	"	"	"	677 70	559 50	4,427 13	5,664 33
	Hal	"	"	"	5,125 75	11,278 45	55,877 53	72,281 73
	Lembecq.	"	"	"	562 55	664 30	2,028 32	3,255 17
	Tubize	"	"	"	2,386 30	3,845 40	21,118 18	27,329 88
	Braine-le-Comte	794 40	3,306 30	4,100 70	3,593 55	7,998 36	42,408 42	54,000 32
	Écaussinnes	"	"	"	1,541 20	3,123 30	12,528 83	17,193 33
	Manage	"	"	"	18,560 "	25,703 05	71,439 48	115,692 53
	Gouy-lez-Piéton	"	"	"	325 "	1,213 65	4,830 41	6,369 06
	Pont-à-Celles	"	"	"	52 60	741 53	4,617 69	5,411 84
	Luttre	"	"	"	591 80	1,583 65	7,560 43	9,745 88
	Gosselies	"	"	"	4,544 55	8,577 25	33,754 90	46,876 79
	Roux	"	"	"	966 20	3,633 70	18,649 75	23,240 65
	Marchiennes	"	"	"	4,868 30	8,878 50	28,492 91	42,239 71
	Charleroy	1,151 30	571 80	1,723 10	29,680 30	51,441 20	118,896 83	200,018 33
	Châtelain	"	"	"	7,673 10	21,576 45	53,328 54	82,576 09
	Farciennes	"	"	"	923 30	1,640 05	8,453 35	11,022 70
	Tamines	"	"	"	1,828 90	6,108 75	10,728 02	27,665 67
	Auvclais	"	"	"	368 20	1,559 30	14,923 86	16,851 36
	Moustier	"	"	"	618 10	1,599 80	18,547 58	18,765 48
	Floresc	"	"	"	1,304 20	3,450 10	17,984 76	22,719 06
	Namur	88 35	"	88 35	19,095 70	41,872 40	75,460 54	136,428 64
	Soignies	"	"	"	4,643 25	10,264 35	28,858 77	43,766 37
	Jurbise	"	"	"	1,114 15	2,773 95	17,728 69	21,614 79
	Mons	22,742 40	4,535 30	27,277 70	32,993 50	48,524 90	133,731 10	215,240 50
	Jemmapes	"	"	"	2,455 "	9,545 05	28,866 76	38,866 81
Saint-Ghislain	"	"	"	3,607 50	9,908 15	31,017 44	44,533 09	
Boussu	"	"	"	2,143 05	6,714 30	13,831 14	22,688 49	
Thulin	"	"	"	1,190 20	4,049 25	9,903 71	15,203 16	
Quiétrain	7,038 "	3,351 "	10,389 "	3,701 35	9,681 80	45,044 75	58,427 90	
TOTAUX de la ligne du Midi	152,488 85	29,762 10	182,250 95	275,796 50	439,257 10	1,220,841 23	1,935,894 83	
— — de l'Est	151,782 50	29,436 80	181,219 10	176,879 45	252,115 "	683,279 90	1,112,274 35	
— — de l'Ouest	158,216 80	111 "	158,327 80	316,735 80	552,979 40	1,350,762 13	2,230,477 38	
— — du Nord	494,402 90	26,181 35	520,584 25	436,515 15	574,857 "	1,108,750 77	2,140,122 92	
TOTAUX	956,891 05	85,471 05	1,042,362 10	1,225,926 90	1,819,208 50	4,363,634 08	7,403,769 48	
SERVICE	Prusso-néerlandais-belge	12,401 60	5 70	12,408 30	11,690 20	21,082 40	41,391 05	74,166 65
	De Liège à Turahout	"	"	"	2,893 50	7,710 60	10,438 25	27,040 35
	De la Flandre occidentale	"	"	"	7,363 30	12,678 "	17,281 60	37,302 90
	De Mons à Manage	"	"	"	"	"	"	"
	De l'Entre-Sambre-et-Meuse	"	"	"	"	"	"	"
	De Nord-Belge	93,184 45	17,593 20	110,777 65	9,235 40	9,243 15	9,921 54	28,400 09
	Franco-belge, par Mouscron	119,981 15	28,486 05	148,467 20	32,504 75	30,474 60	40,743 30	103,722 65
	Rhénan-belge	390,250 43	3,939 95	394,230 38	20,485 40	37,626 60	33,176 55	91,288 55
	Franco-belge, par Quiétrain	129,985 20	23,666 60	153,651 80	6,642 40	13,202 "	3,771 80	23,616 20
	Prusso-belge	12,312 70	196 "	12,508 70	606 10	1,445 10	1,002 75	3,053 95
	Anglo-belge-rhénan	65,030 25	8,703 40	73,742 65	820 35	13 51	"	833 86
	Du South Eastern railway	56,819 10	27,265 40	84,084 50	"	"	"	"
	De Pépinstér à Spa	19,082 30	111 70	19,194 "	17,401 80	13,823 30	18,739 20	49,964 30
	De Charleroy à Louvain	"	"	"	8 60	"	"	8 60
	Hollando-belge	10,262 85	201 50	10,554 35	3,040 90	2,324 "	1,920 85	7,235 75
TOTAUX	1,866,250 08	193,731 55	2,059,981 63	1,338,629 60	1,968,831 76	4,548,001 97	7,855,463 33	
à ajouter la part de la Société de Touray à Jurbise	3,468 "	1,210 "	4,678 "	29,142 05	45,880 60	122,449 87	197,472 52	
TOTAUX	1,869,718 08	194,941 55	2,064,659 63	1,367,771 65	2,014,712 36	4,670,451 84	8,052,935 85	

				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	
4,648 23	1,607 50	1,608 17	663,170 53	2,625 »	49,614 96	52,239 96	
»	»	1 63	1,454 72	3 50	» 98	4 48	
12 75	»	57 73	12,170 03	25 75	14 46	40 21	
»	»	15 79	5,080 12	»	»	»	
53 55	3 30	367 18	72,705 76	410 50	456 31	866 81	
» 70	»	13 82	3,269 69	12 50	6 05	18 55	
21 05	3 25	147 81	27,501 99	102 75	117 18	219 93	
47 15	40 44	257 16	58,445 79	311 25	685 41	996 66	
11 82	6 75	86 12	17,298 02	67 50	150 99	218 49	
180 41	163 10	335 51	116,431 55	607 »	1,657 98	2,264 98	
11 »	»	57 83	6,437 89	»	»	»	
12 39	»	62 15	5,486 38	»	»	»	
20 70	12 65	50 52	9,829 75	41 25	55 51	96 76	
63 10	6 15	247 56	47,193 60	230 75	468 60	699 35	
22 27	8 75	247 25	23,527 92	78 25	176 23	254 48	
52 08	13 75	148 64	42,452 18	179 25	404 71	583 96	
1,608 42	88 75	580 65	204,019 25	1,420 75	5,771 51	7,192 26	
89 18	251 »	254 57	83,170 64	512 »	682 18	1,194 18	
11 22	4 35	41 42	11,079 69	43 50	60 44	103 94	
27 70	49 50	87 75	27,830 62	123 75	103 61	227 36	
29 »	90 »	26 77	16,997 13	44 50	32 48	76 98	
23 60	»	45 18	18,834 26	40 50	35 70	76 20	
51 55	»	50 59	22,821 20	128 50	121 44	249 94	
12,186 24	196 81	591 90	149,491 94	862 50	4,478 75	5,341 25	
56 16	247 20	215 86	44,285 59	286 25	560 55	846 80	
72 10	11 »	91 01	21,788 90	75 75	86 50	162 25	
10,057 61	259 17	686 58	253,530 56	1,480 25	4,386 31	5,866 56	
215 85	5 30	171 30	39,259 26	154 25	233 63	387 88	
106 66	»	187 73	44,827 48	409 25	393 47	802 72	
37 45	1 45	136 79	22,864 18	129 25	188 17	317 42	
42 26	»	93 50	15,338 92	86 25	150 43	236 68	
36 28	79 98	400 92	69,334 68	847 75	6,384 55	7,232 30	
29,808 48	3,156 75	7,425 41	2,158,529 82	11,340 25	77,479 09	88,819 34	
28,445 65	2,227 21	6,700 04	1,330,866 35	8,399 75	42,559 14	50,948 89	
61,872 11	5,212 86	10,828 04	2,456,719 09	9,633 25	68,379 55	98,012 80	
48,474 45	17,608 95	13,646 78	2,740,417 35	10,841 »	136,841 45	147,682 45	
168,600 69	28,199 17	38,601 17	8,686,532 61	40,204 25	345,259 23	385,463 48	
22,070 37	»	367 76	109,013 08	232 75	7,185 63	7,418 38	
»	»	»	27,040 35	316 »	541 19	857 19	
6,675 12	2,470 10	»	46,448 12	371 50	1,773 65	2,145 15	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	139,177 74	268 50	0,769 11	31,037 61	
»	»	»	250,189 85	738 25	34,291 13	35,029 38	
»	29,764 06	»	515,292 99	448 25	110,772 68	111,220 93	
»	»	»	177,268 »	809 50	27,272 52	28,082 02	
»	»	»	15,562 65	» 50	3,307 44	3,307 94	
»	»	»	74,576 51	290 »	1,402 20	1,692 20	
»	»	»	84,084 50	188 50	1,377 70	1,566 20	
»	5,223 40	4,150 54	78,532 24	803 »	8,464 30	9,287 30	
»	»	»	8 60	5 50	101 11	106 61	
»	»	»	17,840 10	72 50	2,812 60	2,885 10	
107,346 18	65,656 73	43,119 47	10,221,567 34	44,749 »	575,330 49	620,079 49	
3,471 11	2,135 50	»	207,757 13	6,963 75	»	6,963 75	
200,817 29	67,792 23	43,119 47	10,429,324 47	627,043 24	»	627,043 24	

N° VIII.

*État récapitulatif, PAR MOIS, de la recette des transports de voyageurs
et bagages, pendant l'année 1857.*

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE. 2	2 ^e CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 ^{re} CLASSE. 5	2 ^e CLASSE. 6	3 ^e CLASSE. 7	TOTAL. 8
JANVIER.....	86,924 30	10,368 80	97,293 10	82,730 70	123,014 80	277,894 66	482,680 16
FÉVRIER.....	88,112 20	9,654 80	97,767 »	81,469 75	112,098 75	284,786 58	478,355 08
MARS.....	102,455 90	12,010 50	114,466 40	91,321 85	124,997 80	325,234 62	541,554 37
AVRIL.....	119,081 35	13,686 55	132,747 90	102,430 85	160,403 05	370,744 19	633,578 09
MAI.....	144,710 05	18,258 35	162,969 »	107,526 50	155,626 10	396,037 40	658,190 »
JUIN.....	164,904 20	18,642 65	183,546 85	107,907 50	163,832 15	401,949 85	673,689 50
JUILLET.....	224,416 »	23,474 80	247,890 80	134,285 05	193,894 30	435,515 56	763,694 91
AOÛT.....	301,630 30	23,989 10	325,678 40	170,976 35	244,507 25	482,830 90	898,314 50
SEPTEMBRE.....	266,301 28	25,506 80	291,810 08	162,948 65	249,694 90	499,531 71	812,175 26
OCTOBRE.....	164,847 60	17,034 20	181,882 10	114,871 35	181,793 20	423,919 44	720,583 90
NOVEMBRE.....	109,827 30	11,347 60	121,174 90	93,035 45	133,727 25	345,195 50	571,958 20
DÉCEMBRE.....	93,049 70	9,805 40	102,855 10	69,075 50	126,242 21	305,371 56	520,689 27
TOTAUX.....	1,866,250 08	193,731 55	2,059,981 63	1,338,629 60	1,968,831 76	4,548,001 97	7,855,463 33
A ajouter la part de la Société de Tourney à Jurbise	3,468 »	1,210 »	4,678 »	29,142 05	45,880 60	122,449 87	197,472 52
TOTAUX.....	1,869,718 08	194,941 55	2,064,659 63	1,367,771 65	2,014,712 36	4,870,451 84	8,052,935 85

			BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	ENFANTS ou extraordinaires.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	
2,057 21	2,633 04	584,663 51	2,498 50	23,623 46	26,121 96	
1,333 06	2,821 14	580,376 28	2,583 »	24,346 20	26,929 20	
1,835 68	9,469 06	667,316 51	2,502 50	29,561 53	32,464 03	
3,582 14	15,277 57	785,185 70	3,689 50	37,410 57	41,080 07	
26,605 92	10,826 63	858,591 55	3,827 75	45,040 72	48,868 47	
79,324 36	7,096 39	943,657 10	4,032 75	52,705 70	56,738 54	
32,291 41	12,516 46	1,056,393 58	4,536 25	71,014 81	76,451 06	
11,574 42	24,132 54	1,259,599 87	5,404 50	98,690 09	104,094 59	
11,749 »	13,784 58	1,229,518 92	5,542 75	85,661 76	91,224 51	
16,824 32	6,029 98	925,320 39	4,255 50	52,587 28	56,842 78	
3,339,70	2,712 36	699,185 16	2,981 75	30,013 54	32,995 29	
6,828 96	1,385 45	631,758 77	2,514 25	23,754 74	26,268 99	
197,346 18	108,776 20	10,221,567 34	44,749 »	575,330 49	620,079 49	
3,471 11	2,135 50	207,757 13	6,963 75		6,963 75	
200,817 29	110,911 70	1,0429,324 47	627,043 24		627,043 24	

102

N° IX.

État récapitulatif, PAR STATIONS, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1857.

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS. — Taux 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 100 kilog. et moins.		Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
NORD.	Bruxelles (Nord).....	67,448	9,334	267,407	15,755	79,723	40,792	70,420
	Vilvorde.....	723	804	5,015	4,257	2,056	1,047	3,206
	Malines.....	3,320	3,167	20,928	3,995	9,044	4,927	7,960
	Duffel.....	345	259	596	300	406	267	553
	Contich.....	254	152	330	394	484	260	258
	Vieux-Dieu.....	97	47	244	448	482	93	64
	Lierre.....	4,454	489	3,443	576	4,046	505	714
	Anyers.....	28,475	4,031	99,816	7,585	40,374	27,402	50,438
	TOTAUX.....	404,813	48,253	397,479	30,040	433,309	74,993	433,007
OUEST.	Ternath.....	494	84	509	266	237	437	497
	Lede.....	384	74	407	422	231	434	442
	Schellebelle.....	247	3	153	46	33	47	43
	Capelle.....	449	69	2,395	457	598	463	247
	Londerzeel.....	68	88	306	252	554	348	348
	Malderen.....	404	65	70	448	323	200	525
	Buggenhout.....	244	84	744	482	774	496	683
	Termonde.....	2,585	609	4,548	2,393	4,049	2,594	4,769
	Zele.....	204	96	739	302	4,454	795	4,624
	Lokeren.....	469	383	3,364	628	2,300	4,407	4,744
	Audeghem.....	72	41	46	33	85	65	86
	Gyseghem.....	49	27	449	449	459	83	47
	Alost.....	2,246	4,679	44,789	3,044	5,925	3,293	6,862
	Denderleeuw.....	94	56	345	440	203	436	287
	Ninove.....	4,065	4,420	4,894	4,632	4,728	933	4,520
	Santbergen.....	36	29	579	57	400	50	49
	Idesghem.....	74	52	203	47	439	77	64
	Grammont.....	4,806	789	9,478	2,809	4,765	2,482	2,844
	Acren.....	64	27	498	75	284	448	484
	Lessines.....	578	263	2,954	670	2,346	4,272	2,869
Papignies.....	9	44	84	42	85	52	59	
Rebaix.....	42	5	447	49	96	63	449	
Wichelen.....	55	48	434	407	417	72	248	
Wetteren.....	4,049	293	2,383	665	4,910	4,455	4,389	
A reporter.....	44,815	6,232	46,516	43,952	28,459	46,436	27,450	

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. — Houilles, etc. — Tonneaux.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE PAR WAGON.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. — Tonneaux.	2 ^e CLASSE. — Tonneaux.	3 ^e CLASSE. — Tonneaux.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ. — Tonneaux.	Tonneaux.	1 ^{re} catégorie.				2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	Tonneaux.	
29,364	45,310	9,413	95	»	»	54,479	21,202	99	66	422	93	459	440
897	4,043	477	»	»	»	2,447	477	»	»	2	»	»	2
7,225	7,694	278	»	»	»	45,497	4,489	8	838	227	476	634	4,872
257	360	33	»	»	»	650	46	»	»	»	»	»	»
450	539	54	»	»	»	740	20	»	2	5	2	3	42
47	45	»	»	»	»	62	»	»	»	»	»	»	»
778	830	40	5	»	»	4,623	74	6	2	4	2	9	17
50,388	38,873	39,092	9,858	»	»	438,244	8,340	»	203	447	437	4,599	2,056
89,073	64,694	49,054	9,958	»	»	242,779	30,988	443	4,444	477	440	2,404	4,399
442	404	57	»	»	»	573	26	»	»	»	»	»	»
205	283	»	»	»	»	488	35	»	8	2	2	»	42
47	24	»	»	»	»	44	»	»	»	»	»	»	»
304	4,039	»	»	»	»	4,343	49	»	»	4	2	»	6
87	480	»	»	»	»	567	42	»	»	»	»	»	»
25	260	5	»	»	»	290	65	»	22	44	53	49	435
482	347	»	»	»	»	329	56	»	45	4	8	29	53
7,487	2,594	488	»	»	»	9,966	766	»	45	30	35	404	484
689	75	5	»	»	»	769	35	»	»	2	»	4	3
4,836	4,394	40	40	»	»	3,247	458	»	58	46	28	60	462
37	4	»	»	»	»	44	4	»	»	»	»	»	»
40	37	»	»	»	»	47	4	»	»	»	»	»	»
3,642	2,739	475	42	»	»	6,868	904	4	76	45	3	34	428
435	452	5	»	»	»	292	24	»	4	4	4	»	3
828	2,663	434	»	»	»	3,622	493	2	49	4	5	43	44
49	469	25	»	»	»	243	43	»	»	»	»	»	»
52	387	40	»	»	»	449	44	»	»	»	4	»	4
4,243	1,949	50	»	»	»	3,482	3,030	2	45	9	45	26	65
208	221	»	»	»	»	429	34	»	»	»	»	»	»
3,253	2,425	5,967	»	»	»	44,645	273	»	4	4	3	5	46
78	4	»	»	»	»	82	7	»	»	»	»	»	»
438	436	»	»	»	»	274	4	»	»	»	»	»	»
9	»	»	»	»	»	9	»	»	»	»	»	»	»
1,063	646	»	»	»	»	4,679	463	»	49	21	9	54	103
24,950	48,066	6,028	22	»	»	46,975	6,424	5	252	420	465	375	942

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 TAXÉ. Kilogrammes.		De 100 kilog. et moins.		Au-dessus DE 100 kilog. Quintaux.
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS Quintaux.	POIDS. Quintaux.	
OUEST. (Suite.)	Report.....	44,815	6,332	46,546	43,932	28,459	46,436	27,450
	Melle.....	292	87	680	208	4,016	384	282
	Gand.....	43,346	6,409	73,077	6,554	34,999	49,346	40,279
	Landeghem.....	30	36	282	76	234	453	630
	Hansbeke.....	92	63	442	46	86	42	405
	Aeltre.....	272	241	4,479	343	4,294	603	4,447
	Bloemendael.....	485	442	344	445	469	239	478
	Oostcamp.....	3	4	7	»	7	4	»
	Bruges (Station).....	4,299	2,204	43,420	2,006	6,634	3,472	6,007
	Bruges (Bassin).....	»	»	10	27	72	54	84
	Jabbeke.....	30	7	485	453	62	30	30
	Plasschendael.....	45	29	235	408	204	444	205
	Ostende.....	3,270	2,365	27,430	4,849	44,485	40,448	8,384
	Nazareth.....	24	10	79	34	54	25	45
	Deynze.....	539	285	4,665	543	4,650	943	2,332
	Machelen.....	4	»	»	7	7	4	»
	Olsène.....	45	40	63	83	68	36	50
	Wareghem.....	247	473	730	334	870	492	2,006
	Haerlebeke.....	468	99	544	344	736	386	603
	Courtrai.....	2,432	4,063	43,205	4,810	5,268	3,106	5,847
	Mouscron.....	892	446	8,465	4,382	2,776	4,635	2,836
	Néchin.....	406	47	530	74	236	430	282
	Templeuve.....	408	68	603	74	526	435	96
	Tournay.....	3,243	4,566	46,483	4,782	8,032	4,428	6,783
	Havannes.....	40	4	45	45	26	43	45
	Bary-Maulde.....	68	56	225	45	446	60	50
	Leuze.....	4,344	636	44,450	4,400	8,457	3,844	3,940
	Péruwelz.....	480	402	2,460	»	»	»	»
	Ligne.....	400	92	763	405	37	463	226
	Ath.....	4,084	484	6,960	4,737	3,257	4,786	3,042
Maffles.....	440	48	486	64	473	90	475	
Chièvres-Attres.....	483	38	4,028	450	485	245	244	
Brugelette.....	224	55	4,067	307	809	450	495	
Lens.....	448	65	745	442	585	335	342	
	TOTAUX.....	44,899	22,740	230,437	36,433	424,883	68,992	444,054

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.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES CROUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOYEUR.	GRANDE VITESSE PAR WAGONS.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITIONS.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. — Tonneaux.	2 ^e CLASSE. — Tonneaux.	5 ^e CLASSE. — Tonneaux.	Houilles, etc. — Tonneaux.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TARIF. — Tonneaux.	— Tonneaux.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	5 ^e catégorie.	
21,959	13,066	6,928	22	"	"	46,978	6,124	5	252	120	165	375	912
107	5	"	"	"	"	112	79	"	"	"	"	"	"
24,337	6,970	4,130	1,418	"	"	36,835	6,721	18	447	156	134	512	969
304	36	"	"	"	"	340	7	"	"	"	3	"	3
302	80	"	"	"	"	382	10	"	"	1	4	6	11
4,113	573	"	"	"	"	4,686	157	"	"	20	33	10	63
564	704	"	"	"	"	1,268	26	"	"	7	4	4	15
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,611	779	77	"	"	"	2,367	2,269	"	45	54	51	333	483
188	1,051	2,988	6,963	"	"	11,180	"	"	"	"	"	"	"
3	126	"	396	"	"	525	"	"	"	1	1	"	2
34	116	"	1,225	"	"	1,375	9	"	"	"	"	"	"
4,267	420	663	4,817	"	"	10,197	2,186	6	5	16	6	4	31
13	5	"	"	"	"	18	1	"	"	"	"	"	"
761	1,196	"	"	"	"	1,957	89	"	42	34	60	82	218
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
34	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
752	1,326	846	19	"	"	2,943	165	"	3	6	2	"	11
486	1,570	"	"	"	"	2,056	117	"	"	6	"	7	13
9,233	4,330	1,134	"	"	"	14,697	1,469	2	75	51	59	248	423
1,777	1,007	1,192	613	"	"	4,589	1,955	2	22	12	11	4	19
363	521	36	5	"	"	1,025	66	"	"	"	"	"	"
79	1,830	"	15	"	"	1,924	11	"	1	2	"	"	3
9,126	14,334	9,355	32,011	"	"	64,826	752	2	20	53	18	199	292
23	249	"	"	"	"	272	"	"	"	"	"	"	"
93	2,046	"	"	"	"	2,139	28	"	1	2	"	"	3
4,076	9,195	776	26	"	"	14,073	475	"	5	8	7	18	38
"	"	"	"	"	"	"	85	"	"	"	"	"	"
289	1,506	10	"	"	"	1,805	47	"	1	1	3	"	5
2,834	3,482	2,242	"	"	"	3,528	583	1	8	61	45	66	180
874	5,105	688	35	"	"	7,002	4	"	"	1	"	"	1
51	1,332	4,100	"	"	"	5,483	97	"	"	"	"	"	"
1,144	1,197	65	10	"	"	2,416	132	1	2	4	2	15	23
239	1,305	216	"	"	"	1,760	123	"	"	2	"	"	2
87,036	80,722	35,446	47,605	"	"	250,809	23,850	37	599	610	658	1,883	3,750

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS. — TAXES UNIFORMES.	De 2 à 40 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS DU 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.	
	Haccht	474	436	432	261	526	296	430
	Wespelaer.....	26	32	47	36	79	38	44
	Louvain (Station).....	4,147	2,140	23,218	2,179	11,491	6,493	16,848
	Louvain (Bassin)	"	"	"	"	"	"	"
	Vertryck.....	72	93	609	415	233	413	480
	Tirlemont.....	1,790	823	22,368	1,417	6,458	3,446	8,649
	Jodoigne.....	441	25	434	"	"	"	"
	Esemael	42	48	424	74	407	213	398
	Landen	513	641	4,851	493	1,368	740	951
	Gingelom	43	138	926	204	220	410	460
	Rosoux	50	52	363	208	499	401	425
	Waremme.....	532	389	3,008	638	1,125	691	1,423
	Fexhe	73	42	762	292	474	96	499
	Ans	81	49	1,482	196	492	262	362
	Haut-Pré	382	685	6,432	605	1,087	785	868
	Liège (Station).....	8,572	4,438	68,795	6,406	19,946	13,869	35,396
	Liège (Meuse).....	"	"	"	"	"	"	"
	Chénée.....	400	280	3,774	425	944	678	1,695
	Chaufontaine	87	59	826	422	428	88	411
	Trooz	50	55	852	247	468	405	234
	Nessonvaux	96	22	3,730	269	497	456	311
	Pepinster	264	119	1,693	434	609	473	681
	Ensival	208	114	940	441	1,542	789	881
	Verviers	4,065	926	22,288	4,004	12,678	9,493	43,513
	Dolhain.....	222	460	905	245	805	465	615
	Herbesthal	276	31	289	73	277	222	381
	TOTAUX.....	22,336	11,167	169,240	19,354	61,123	39,692	84,722

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.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE PAR WAGON.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. Tonneaux.	2 ^e CLASSE. Tonneaux.	3 ^e CLASSE. Tonneaux.	Houilles, etc. Tonneaux.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ. Tonneaux.	Tonneaux.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
402	4,537	»	»	»	»	4,639	54	»	»	44	26	75	442
4	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»
10,932	26,646	5,874	20	»	»	43,472	4,705	4	43	160	126	474	473
3,305	44,948	824	444	»	»	49,047	»	»	»	»	»	»	»
56	4,746	46	»	»	»	4,788	72	»	»	4	2	»	3
4,882	13,908	597	»	»	»	19,525	4,085	4	26	479	456	433	794
»	»	»	»	»	»	»	428	»	»	»	»	»	»
607	3,364	5	»	»	»	3,976	»	»	»	»	»	»	»
4,802	5,684	396	»	»	»	7,879	562	»	47	30	33	407	487
470	4,864	»	»	»	»	2,334	»	»	»	»	»	»	»
474	4,347	»	»	»	»	4,548	»	»	»	»	»	»	»
779	7,307	435	»	»	»	8,224	774	»	2	59	46	22	99
478	4,423	4,248	»	»	»	3,449	417	»	4	4	»	»	8
824	4,345	62,380	285	»	»	64,834	425	»	2	21	40	429	462
420	824	4,864	40	»	»	6,442	466	»	»	43	4	4	24
49,934	44,463	40,986	44	»	»	72,097	5,090	42	444	84	48	26	212
468	4,672	44,993	260	»	»	44,393	»	»	»	»	»	»	»
3,855	44,794	22,030	25	»	»	37,704	250	»	4	7	2	25	38
57	2,200	977	562	»	»	3,796	7	4	»	»	»	»	»
424	550	566	4,409	»	»	2,346	4	»	»	4	2	»	3
66	93	44	895	»	»	4,068	20	»	»	4	»	»	4
646	4,597	262	44	»	»	2,549	475	4	4	6	2	3	42
460	439	20	5	»	»	324	94	»	»	»	»	»	»
6,840	2,632	2,686	4,644	»	»	43,769	4,738	5	25	43	6	46	60
228	296	8,844	6,763	»	»	45,798	490	»	»	»	»	4	4
369	3,544	24,698	42,362	»	»	37,973	457	»	»	»	»	»	»
57,540	447,554	486,049	24,436	»	»	385,246	42,504	24	208	560	403	1,045	2,486

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 OU MINIMUM.	POIDS TAXÉS. — Kilogrammes.		De 100 kilog. et moins.		Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
MIDI.	Bruxelles (<i>Midi</i>).....	45,878	4,454	424,454	4,482	23,462	44,642	33,709
	Forest.....	44	46	433	400	464	97	293
	Ruysbroeck.....	455	66	4,286	462	444	242	331
	Loth.....	54	24	407	209	472	404	299
	Hal.....	570	444	4,594	4,443	2,008	4,474	4,744
	Lembecq.....	488	54	442	470	234	441	526
	Tubise.....	648	354	6,473	4,378	4,582	925	2,486
	Hennuyères.....	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte.....	594	644	2,764	2,967	3,342	2,089	3,430
	Écaussines.....	477	257	4,442	389	787	432	607
	Manage.....	4,244	594	6,757	4,204	2,445	4,234	2,045
	Gouy-lez-Piéton.....	39	42	564	430	394	242	446
	Pont-à-Celles.....	20	40	297	33	268	469	226
	Luttre.....	205	405	4,854	279	385	200	376
	Gosselies.....	4,286	95	3,266	4,686	2,444	4,334	2,564
	Roux.....	505	467	2,407	607	4,244	660	4,278
	Marchiennes.....	767	284	5,044	349	4,861	988	2,542
	Charleroy.....	4,429	4,800	47,924	3,827	6,384	2,949	6,467
	Châtelineau.....	4,245	846	3,084	3,424	2,450	4,254	2,692
	Farciennes.....	485	2	4,287	402	276	458	435
	Tamines.....	427	457	620	594	384	224	352
	Auvélais.....	96	75	367	498	244	435	492
	Moustier.....	490	453	4,797	428	493	346	344
	Floreffe.....	349	429	2,508	4,002	965	530	4,484
	Namur (<i>Station</i>).....	4,669	3,244	24,234	3,556	8,854	4,739	9,984
	Namur (<i>Meuse</i>).....	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies.....	359	642	2,652	4,032	2,443	4,384	4,944
	Jurbise.....	85	99	374	220	234	454	402
	Mons.....	6,260	2,494	46,869	5,033	48,427	5,420	7,625
	Jemmapes.....	799	444	2,876	564	4,838	960	4,338
Saint-Ghislain.....	683	342	2,586	890	4,697	892	2,443	
Boussu.....	472	472	2,723	547	749	544	894	
Thulin.....	463	44	608	234	448	230	623	
Quiévrain.....	742	476	4,354	544	2,845	4,340	2,059	
	TOTAUX.....	44,207	44,972	245,363	37,994	89,445	45,363	90,633

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.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES GROUPE DE 1,000 FRANCS.	EQUIPAGES PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE PAR WAGON.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. Tonneaux.	2 ^e CLASSE. Tonneaux.	3 ^e CLASSE. Tonneaux.	Houilles, etc. Tonneaux.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ. Tonneaux.	Tonneaux.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
17,324	6,221	2,847	"	"	"	26,392	38,891	46	96	249	229	674	4,248
415	68	"	"	"	"	483	"	"	"	"	"	"	"
4,475	54	"	"	"	"	4,229	84	"	"	"	"	"	"
429	442	47	"	"	"	288	"	"	"	"	"	"	"
2,005	4,526	443	47	"	"	6,691	460	"	6	42	4	43	35
4,312	614	"	"	"	"	4,926	62	"	"	"	"	"	"
3,434	5,596	4,688	"	"	"	13,438	450	"	"	44	36	83	460
"	"	483	"	"	"	483	"	"	"	"	"	"	"
2,346	2,447	504	270	"	"	5,564	4,367	4	38	27	48	33	416
4,769	27,384	5,850	6,624	"	"	44,624	420	"	"	4	"	"	4
4,507	3,867	20,491	2,492	"	"	30,757	4,970	3	3	47	6	44	67
488	292	"	"	"	"	480	4	"	"	"	"	"	"
494	"	"	"	"	"	494	3	"	"	"	"	"	"
592	4,395	409	"	"	"	2,396	76	4	"	"	4	3	4
2,383	6,244	39,790	34,477	"	"	82,894	599	"	"	"	4	42	43
674	4,208	49,614	44,444	"	"	35,937	387	"	"	1	"	"	4
40,042	24,445	33,207	2,333	70	350	70,087	243	"	"	"	4	2	3
8,540	25,713	86,794	26,347	"	"	447,364	2,432	4	8	44	6	47	42
3,462	8,342	37,085	66,200	"	"	445,089	4,304	"	8	6	4	3	48
96	258	44,082	27,250	"	"	39,586	48	"	"	2	"	"	2
2,368	3,499	7,736	45,576	"	"	29,479	495	"	"	"	4	22	23
4,444	4,325	475	350	"	"	2,964	24	"	"	2	"	"	2
990	2,059	443	705	"	"	3,897	40	"	4	5	"	46	22
4,407	2,376	306	"	"	"	4,089	445	"	"	4	2	"	6
5,639	9,513	7,535	40,242	"	"	32,929	2,504	4	34	44	7	53	405
427	4,464	228	5	"	"	4,824	"	"	"	"	"	"	"
4,995	31,327	3,568	40	"	"	36,900	204	2	6	45	6	31	58
444	4,457	5	"	"	"	4,273	41	4	2	9	5	25	44
4,315	4,315	2,099	2,808	"	"	43,537	4,400	6	20	34	35	477	272
4,763	4,465	56,929	494,759	"	"	254,946	316	"	"	2	"	3	5
2,997	4,742	6,339	488,523	"	"	202,804	4,281	"	4	5	2	7	45
4,828	478	287	4,736	"	"	7,329	476	"	"	"	4	"	4
4,477	542	804	22,527	"	"	25,050	239	"	"	2	"	4	3
4,635	4,436	3,744	4,085	"	"	7,570	3,443	3	40	40	4	20	44
87,743	486,584	353,663	624,480	70	350	4,249,787	60,230	68	239	439	366	4,236	2,280

RÉCAPITULATION

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS. — Taux 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 100 kilog. et moins.		Au-dessus de 100 kilog. Quintaux.
						NOMBRE d'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
	AU DÉPART.							
LIGNES DE L'ÉTAT.	Nord	401,843	48,253	397,479	30,040	433,309	74,993	433,007
	Ouest	44,899	22,740	230,437	36,433	421,883	68,992	444,054
	Est	22,336	44,467	469,240	49,354	64,423	39,692	84,722
	Midi	44,207	44,972	245,363	37,994	89,445	45,363	90,633
	TOTAUX	243,255	67,432	4,042,219	423,494	405,760	229,040	422,416
	A L'ARRIVÉE.							
SERVICES MIXTES.	Flandre occidentale	2,200	4,422	44,690	2,402	5,276	2,872	6,464
	Mons à Manago	906	447	3,277	4,837	4,944	4,244	3,350
	Sambre et Meuse	"	"	"	"	"	"	"
	Nord-belge	2,540	2,284	8,674	4,392	6,204	20,557	5,502
	Pepinster à Spa	563	374	2,493	972	896	449	2,498
	Charleroi à Louvain	95	47	446	432	259	445	349
	Lierre à Turnhout	878	544	2,475	4,404	4,662	962	4,249
	Rhénan-belge (par Herbesthal) ..	"	"	"	3,378	"	8,928	"
	Prussien-belge (id.)	"	"	"	4,296	"	7,466	"
	Franco-belge (par Mouscron) ...	4,220	2,022	"	4,359	"	4,729	"
SERVICES INTERNATIONAUX.	Franco-belge (par Quiévrain) ...	3,824	6,467	"	6,736	"	44,524	"
	Hollando-belge	432	490	2,379	504	"	2,395	"
	Prusso-néerland-belge (par Landen)	2,022	879	47,430	633	5,339	2,470	4,586
	Prusso-belge (petits paquets) ...	"	"	44,594	"	"	"	"
	Anglo-belge (id.)	"	"	42,505	"	"	"	"
	Transit (id.)	"	"	442,928	"	"	"	"
	TOTAUX GÉNÉRAUX	227,932	84,439	4,287,777	450,936	427,307	289,748	446,054

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.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES CROUPES DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE PAR WAGON.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. Tonneaux.	2 ^e CLASSE. Tonneaux.	3 ^e CLASSE. Tonneaux.	Houilles, etc. Tonneaux.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ. Tonneaux.	Tonneaux.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
89,073	64,694	49,054	9,958	"	"	212,779	30,988	113	1,411	477	410	2,401	4,399
87,036	80,722	35,446	47,605	"	"	250,809	23,850	37	509	610	658	1,883	3,750
57,510	117,551	186,049	24,436	"	"	385,246	12,504	24	208	560	403	1,013	2,486
87,713	186,581	353,663	624,480	70	350	1,249,787	60,239	68	239	439	366	1,236	2,280
324,332	449,548	624,212	703,179	70	350	2,098,621	127,581	242	2,457	2,086	1,837	6,535	12,615
9,035	1,932	274	10,887	"	"	22,128	4,506	"	7	115	48	224	394
9,624	14,538	2,373	187,790	"	"	214,325	833	"	"	"	"	2	2
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
20,869	20,938	45,611	207,259	"	"	294,677	11,251	27	132	40	9	134	283
668	309	85	31,641	"	"	32,703	434	9	49	8	18	17	62
287	166	"	"	"	"	453	25	"	"	"	"	5	5
536	933	"	"	"	"	1,469	39	"	1	46	42	53	82
9,111	"	46,891	"	"	"	56,002	"	43	77	"	"	"	77
5,479	"	6,775	"	"	"	12,254	"	1	27	"	"	"	27
1,810	"	4,615	116	"	"	6,511	5,870	12	4	"	"	"	4
4,694	"	6,389	1,568	"	"	12,651	123,143	16	7	"	"	"	7
437	244	3,807	82	"	"	4,570	81	5	1	57	43	515	616
7,194	19,488	"	"	"	"	26,682	682	4	146	100	55	476	777
"	"	"	"	"	"	"	7,541	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	3,964	"	"	"	"	"	"
394,076	508,096	741,032	1,142,522	70	350	2,783,076	282,800	359	2,578	2,392	2,022	7,961	14,953

114

N° X.

État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1887.

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 100 kilog. et moins.		AU-DESSUS DE 100 kilog. Quintaux.
					NOMBRE D'EXPÉDITIONS. Quintaux.	POIDS. Quintaux.	
1857. JANVIER	47,043	8,636	444,977	40,445	27,455	49,846	32,543
FÉVRIER	44,794	4,642	82,977	9,699	29,374	24,224	33,843
MARS	48,338	6,424	95,272	42,260	34,488	25,438	37,944
AVRIL	48,587	6,557	405,346	42,534	36,977	24,844	37,454
MAI	24,765	8,768	446,457	43,647	36,449	24,242	37,592
JUIN	20,438	6,743	402,655	42,485	32,777	22,644	35,656
JUILLET	49,750	6,489	443,793	43,462	35,844	23,876	38,445
AOUT	49,430	8,032	443,943	42,994	36,788	24,783	38,049
SEPTEMBRE	49,475	7,226	449,944	43,823	37,790	26,624	39,243
OCTOBRE	20,454	7,485	420,634	45,006	50,032	29,624	42,497
NOVEMBRE	49,342	6,684	403,606	42,950	35,225	23,974	37,845
DÉCEMBRE	49,449	7,446	404,533	42,264	34,474	22,728	35,603
TOTAUX	227,932	84,439	4,287,777	450,936	427,307	289,748	446,054

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (800 kilog. et plus).							TARIF N° 4.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
Prix par 400 kilog.			TARIF spécial.	Abonnement.		TOTAL.	STANCES GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOYEUR.	GRANDE VITESSE PAR VIOUR.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. — TOMBEUR.	2 ^e CLASSE. — TOMBEUR.	3 ^e CLASSE. — TOMBEUR.	Meilles, etc. — TOMBEUR.	NOMBRE de VOYEURS.	POIDS TAXÉ. — TOMBEUR.	— — TOMBEUR.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
34,743	34,792	56,236	97,088	"	"	219,829	29,192	26	174	170	124	480	945
32,640	37,148	57,274	86,332	"	"	213,364	27,205	13	190	184	148	557	1,076
35,606	44,226	59,479	86,575	"	"	225,886	22,244	16	199	213	194	693	1,299
32,264	44,766	52,420	74,019	"	"	203,466	21,091	20	245	278	188	807	1,518
31,968	48,763	59,172	74,015	"	"	210,918	19,697	41	249	278	235	850	1,612
28,936	43,692	60,279	71,904	"	"	204,808	17,979	27	142	204	199	952	1,497
30,720	44,133	63,182	76,321	"	"	214,356	16,696	39	217	205	189	545	1,156
30,935	44,923	60,634	83,773	"	"	217,265	25,616	54	204	169	152	553	1,078
32,600	44,832	64,074	109,956	"	"	251,462	27,432	40	195	177	135	729	1,236
38,736	45,732	70,735	122,704	"	"	277,907	23,785	44	308	180	158	705	1,354
33,566	40,706	71,812	129,937	56	280	276,304	22,414	20	234	174	144	549	1,098
31,395	37,413	65,738	132,904	14	70	267,517	29,752	19	227	163	156	541	1,087
394,076	508,096	741,032	1.142,522	70	350	2,783,076	282,800	359	2,578	2,392	2,022	7,964	14,953

Main data table with columns for LIGNES, DÉSIGNATION DES STATIONS, and various tariff categories (TARIF N° 1, 2, 3, 4, 5, 6) and totals. Includes sub-sections for NON-POSTES and POSTES.

NON-POSTES

POSTES

POSTES

Landen	445 84	229 52	354 34	729 70	406 90	4,178 64	4,210 50	2,586 04	43,520 57	27,404 34	2,134 44	"	"	"	"	43,056 05	490 90	434 85	"	4,492 "	4,489 67	465 94	44 34	3,296 80	49,859 49	"	590 "	283 80	408 60	2,373 40	3,655 80	314 24	53,829 53	216 50	51,076 03		
Saint-Trond	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	320 "	320 "
Hasselt	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	381 "	381 "
Gingelom	40 68	35 25	35 50	81 43	81 60	451 35	461 97	394 92	2,337 83	7,918 48	"	"	"	"	"	40,276 04	89 "	89 "	"	204 30	453 24	43 50	4 79	461 83	41,214 49	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41,214 49	"	41,214 49
Rosoux	42 44	44 50	48 89	81 60	81 60	446 52	407 84	302 36	545 86	4,415 42	"	"	"	"	"	4,961 28	75 20	75 20	"	459 86	453 73	4 21	390 "	5,699 44	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,699 44	"	5,699 44
Waremmes	440 03	416 38	469 67	426 08	214 80	734 98	4,404 96	2,384 74	3,990 46	29,538 26	332 95	"	"	"	"	33,854 37	263 62	512 "	"	4,073 70	560 30	30 96	40 38	2,487 34	39,143 45	"	32 "	400 40	459 40	405 60	997 40	359 83	40,570 38	405 50	40,575 88		
Fexhe	47 60	45 75	43 24	78 59	99 80	419 48	461 88	380 86	4,812 42	3,629 40	2,920 48	414 "	"	"	"	8,575 40	33 60	478 80	"	486 48	226 44	7 73	4 50	600 95	9,569 40	"	66 40	29 20	"	"	"	"	"	9,665 "	9,665 "		
Ans	22 02	45 62	80 64	448 28	78 40	371 92	375 33	825 65	4,114 31	4,359 78	209,399 43	228 "	"	"	"	218,098 22	45 70	4,979 40	"	302 70	4,121 58	440 90	24 88	3,569 46	222,657 31	"	92 "	251 "	190 30	3,770 80	4,304 40	4,092 73	228,054 14	64 "	228,118 44		
Haut-Pré	98 30	201 92	344 43	644 65	250 40	4,463 75	910 40	2,330 55	2,885 33	2,627 62	46,825 28	8 "	"	"	"	23,316 23	84 75	297 27	"	917 43	336 60	26 21	66 25	4,653 83	27,060 01	"	"	"	"	"	"	"	"	"	27,414 28		
Liège (Station)	2,270 47	4,695 60	5,954 98	9,921 05	2,837 57	22,750 34	43,573 56	69,461 45	476,890 84	81,089 44	440,242 74	29 82	"	"	"	398,252 84	2,406 55	5,312 "	3,377 04	47,458 21	22,925 44	1,875 83	4,620 70	52,601 49	532,343 08	395 40	2,616 95	572 70	238 40	424 70	3,882 75	2,250 29	538,880 52	6,574 62	545,455 44		
Liège (Meuse)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52,688 08	338 40	338 40	"	61 "	47 04	"	52 "	414 96	53,403 04	"	"	"	"	"	"	"	"	"	53,403 04		
Chênée	409 27	406 94	283 43	504 31	469 88	1,062 48	2,516 05	3,778 44	36,763 05	410,394 35	53,701 43	20 "	"	"	"	200,778 83	88 80	4,585 60	"	896 08	43,730 86	461 68	205 82	16,580 74	221,728 12	"	144 "	38 60	32 40	705 80	919 80	239 52	222,887 44	80 50	222,967 94		
Chaudfontaine	28 61	46 99	52 90	98 50	50 90	461 63	608 27	820 80	509 45	9,306 67	2,607 06	481 84	"	"	"	42,904 72	2 95	426 70	"	235 45	45 99	25 54	4 95	458 33	44,285 30	"	24 20	"	"	"	"	"	"	"	44,513 46		
Le Trooz	42 74	48 "	47 87	78 61	85 50	407 34	451 84	344 68	615 09	4,496 84	4,272 20	4,220 23	"	"	"	4,304 36	25 68	68 "	"	463 80	91 23	2 80	"	326 56	5,054 46	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,074 26		
Nessonvaux	24 05	8 25	454 05	483 35	406 80	221 53	237 04	965 37	264 34	230 40	25 70	"	"	"	"	4,253 44	6 60	46 "	"	282 86	48 78	4 40	43 32	337 36	2,056 42	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,056 42		
Pepinster	69 76	52 60	434 71	257 07	471 45	929 23	4,268 26	2,368 94	6,448 66	7,253 04	4,532 37	420 37	"	"	"	45,324 44	59 60	344 70	"	527 80	495 94	98 34	27 51	4,494 29	49,504 34	"	48 20	16 "	79 20	25 50	42 60	463 30	481 76	49,870 60	441 50	20,012 40	
Spa	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,701 50
Ensisval	51 21	39 58	96 43	486 92	468 80	4,892 46	4,756 82	3,817 78	4,468 85	405 32	40 57	"	"	"	"	4,614 74	33 60	67 70	"	714 26	430 40	8 53	39 33	947 54	6,000 55	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,741 95		
Verviers	4,029 96	484 54	2,678 09	4,092 59	4,530 45	49,770 45	23,466 44	44,467 34	60,033 52	49,077 23	5,713 33	3,281 21	"	"	"	94,423 29	4,809 50	2,391 70	453 40	8,409 28	5,287 79	769 78	626 83	47,337 48	161,832 20	430 "	688 "	499 20	425 60	453 66	4,466 46	2,912 79	466,341 45	2,436 50	468,777 95		
Dolhain	58 66	50 79	81 50	4,080 48	87 50	4,080 48	4,383 73	4,736 40	4,736 40	2,554 71	"	"	"	"	"	34,558 28	70 95	385 20	"	631 74	237 41	3 01	33 51	4,290 87	38,665 06	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38,719 99		
Herbesthal	72 25	44 25	21 72	408 22	29 55	338 35	698 51	4,066 44	3,993 73	24,243 40	69,833 08	35,875 40	"	"	"	433,615 61	57 90	597 41	"	294 05	334 48	49 61	40 25	4,275 50	436,423 67	"	"	"	"	"	"	"	"	"	436,950 63		
TOTAUX	6,010 09	4,423 78	43,044 34	23,205 21	7,856 08	67,440 28	113,593 26	488,889 62	470,089 54	636,010 89	888,838 81	62,092 43	"	"	"	4,757,031 67	6,235 43	20,064 76	3,927 04	49,304 "	65,298 55	4,683 67	3,745 45	146,990 47	2,122,351 80	736 80	5,443 60	5,407 55	5,575 47	23,310 31	39,736 93	12,001 62	2,474,827 45	15,616 62	2,490,443 77		

Bruxelles (Midi)	4,031 04	633 58	7,297 39	44,962 04	4,942 88	23,209 55	45,253 24	70,495 67	421,881 62	32,339 20	43,395 71	"	"	"	"	467,616 53	45,354 20	6,400 31	4,473 50	49,487 94	45,540 45	4,545 47	444 44	44,858 81	310,287 22	2,445 40	3,426 60	4,965 75	2,981 87	43,429 61	21,503 83	58,508 78	392,745 23	3,365 50	396,080 73	
Forest	3 32	4 25	8 24	45 81	40 "	441 62	328 42	510 04	788 52	207 48	"	"	"	"	"	996 "	"	47 "	"	467 75	407 81	41 01	31 "	303 94	4,825 76	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,825 76	
Ruysbroeck	37 91	45 38	79 30	432 59	61 80	333 48	377 75	776 03	8,937 51	257 44	"	"	"	"	"	9,494 65	25 40	494 50	"	321 55	1,086 80	40 08	4 87	4,614 70	44,743 07	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44,884 87	
Loth	42 69	5 25	7 99	25 93	83 60	460 08	392 55	636 23	4,176 73	554 50	22 10	"	"	"	"	4,746 73	"	31 80	"	499 35	431 91	"	4 46	364 22	2,773 44	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,773 44	
Hal	450 44	412 98	253 57	516 69	456 60	4,460 41	4,708 63	3,625 61	42,843 70	49,565 96	350 40	39 60	"	"	"	32,799 36	50 49	463 65	"	4,482 95	4,880 88	419 42	45 68	3,962 58	40,954 76	"	84 "	405 "	35 "	492 "	416 "	513 21	41,883 97	406 50	41,000 47	
Lombecq	46 90	44 48	48 70	70 78	68 "	483 48	588 56	840 04	4,446 25	2,746 70	"	"	"	"	"	40,446 25	20 50	482 80	"	844 85	4,278 73	43 60	6 51	2,326 52	43,443 09	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43,443 09	
Tubise	460 62	93 93	320 46	575 01	550 60	4,438 67	2,256 04	3,945 31	47,071 24	20,272 35	49,980 21	"	"	"	"	57,923 80	44 80	664 40	"	4,713 95	2,482 75	58 25	230 40	5,449 44	67,635 06	"	"	"	"	"	"	"	"	"	69,681 73	
Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,544 60	"	4 20	"	"	"	"	"	"	4,548 80	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,548 80
Braine	444 35	464 41	443 44	451 90	4,465 55	2,422 40	2,873 67	6,161 32	42,349 44	9,475 85	2,356 20	4,080 "	"	"	"	24,961 49	446 45	704 05	55 30	2,882 35	2,479 49	88 27	42 48	5,921 94	37,912 50	54 20	776 "	486 90	477 95	492 30	4,633 45	932 43	40,532 28	225 50	40,757 78	
Écaussinnes	420 46	68 24	58 35	247 05	453 25	534 05	509 72	4,497 02	6,420 46	127,040 83	49,444 05	7,359 47	"	"	"	460,231 24	35 95	4,391 65	"	649 96	928 08	73 35	2 60	3,045 64	464,756 87	"	"	"	"	"	"	"	"	"	465,346 77	
Manago	327 44	461 92	382 44	874 40	484 90	4,500 26	2,314 27	4,299 43	26,427 50	22,259 24	70,486 84	8,351 30	"	"	"	427,254 88	625 23	4,210 40	4 40	2,782 43	2,738 27	468 74	835 31	8,066 25	441,089 89	99 60	82 "	464 85	72 30	669 40	988 65	931 66	443,409 80	334 50	443,444 30	
Gouy-lez-Piéton	9 54	41 61	34 03	55 18	52 "	257 46	450 72	459 88	944 78	4,497 42	"	"	"	"	"	2,442 20	35 "	54 50	"	487 30	229 02	4 "	74 "	459 46	3,447 07	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,447 07	
Pont-à-Celles	4 86	44 43	49 57	35 86	33 20	486 68	264 21	484 09	973 02	"	"	"	"	"	"	973 02	4 05	51 20	"	453 90	494 44	"	4 01	400 55	4,894 57	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,894 57	
Luttre	51 02	28 04	44 98	194 04	444 40	312 46	373 77	797 33	3,524 94	7,430 84	2,028 "	"	"	"	"	12,983 75	23 54	411 55	3 45	354 70	958 39	6 46	3 73	4,438 28	45,436 94	45 20	"	"	"	"	"	"	"	45,474 62		
Gosselies	383 46	32 76	201 90	617 82	675 40	4,901 67	2,923 83	5,500 60	49,908 34	40,395 42	463,358 31	56,376 50	"	"	"	280,934 23	433 36	763 30	"																	

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilogrammes et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.	FRAIS ACCESSOIRES.							TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES et MARCHANDISES.	TARIF N° 5. ÉQUIPAGES.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
	De 2 kil. et AU-DESSOUS. — Taxe uniforme.	De 2 à 10 kilog. et plus.		TOTAL.	De 10 à 500 kilog. et plus.			TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TARIF SPÉCIAL.	ABONNEMENT.			TOTAL.	Balléins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Engins extraordinaires et frais imprévus.			TOTAL.	GRAND VITESSE. — Par WAGON.	PETITE VITESSE. PAR EXPÉDITION.							TOTAL.
		EXPÉDITIONS TAXÉES			MINIMUM par expédition.	DE 100 KILOG. et moins.	AU-DESSUS de 100 kilogrammes.						DROIT d'abonnement.	FRAIS de transport.													1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.					
		AU MINIMUM.	AU FOIDS.																															
JANVIER.....	4,481 47	2,168 98	10,012 59	16,662 84	4,780 78	40,151 44	45,851 95	88,764 15	255,606 49	185,452 84	217,412 25	176,465 74	»	»	852,915 52	12,646 28	8,257 16	725 76	50,427 96	52,039 74	2,256 02	5,255 31	76,918 15	1,027,906 74	1,587 20	5,281 23	1,405 50	1,542 81	8,907 95	17,155 49	58,644 67	1,085,274 10	27,815 20	1,115,089 50
FÉVRIER.....	5,925 91	1,800 95	10,019 55	15,744 59	4,592 68	45,116 76	46,584 98	94,094 42	260,445 01	191,076 94	252,208 27	159,755 15	»	»	845,485 57	11,901 03	8,211 74	807 84	28,885 03	51,870 63	2,111 94	2,956 09	74,841 51	1,040,064 54	542 »	5,412 10	1,511 75	1,702 90	10,412 51	19,129 26	25,415 83	1,085,151 65	29,586 85	1,114,558 48
MARS.....	4,802 40	2,442 79	11,291 54	18,556 75	5,828 81	50,364 96	52,124 27	108,516 04	295,892 18	251,665 95	250,256 58	164,464 21	»	»	942,276 72	10,582 78	9,550 45	954 27	52,589 54	53,511 65	2,598 20	5,717 94	84,502 05	1,164,016 52	989 60	6,857 70	1,860 90	2,602 06	15,505 88	24,606 54	51,409 82	1,221,022 28	29,155 25	1,280,175 55
AVRIL.....	4,898 70	2,561 17	11,195 66	18,655 55	5,980 32	47,733 70	50,665 50	104,401 52	270,945 14	255,996 66	210,747 54	145,991 25	»	»	865,678 57	10,555 67	8,601 85	1,082 37	52,566 70	50,443 03	2,646 07	5,291 52	78,654 14	1,075,925 25	797 40	7,984 60	2,200 98	2,447 04	16,845 61	29,566 25	27,972 04	1,154,258 90	28,588 50	1,162,647 40
MAI.....	5,695 61	3,500 12	12,558 55	21,754 28	6,557 74	45,042 61	51,165 44	102,785 79	267,095 60	260,756 99	225,580 62	159,189 06	»	»	890,620 27	10,204 82	9,059 16	1,087 67	55,969 06	51,568 85	2,725 16	5,021 14	81,251 04	1,106,594 20	1,954 20	8,542 25	2,441 82	5,025 91	16,495 40	50,505 58	26,872 42	1,165,724 20	54,789 »	1,200,515 20
JUIN.....	5,572 96	2,607 12	11,175 24	19,155 52	5,774 51	41,455 75	48,705 21	95,955 47	244,538 85	227,407 58	224,598 44	142,719 25	»	»	858,885 92	8,748 91	8,542 40	1,044 47	51,258 49	28,937 91	2,245 61	2,980 95	75,029 85	1,057,751 43	1,955 90	4,605 70	1,882 26	2,495 18	16,249 42	25,250 56	29,596 42	1,094,512 55	52,871 »	1,127,585 55
JUILLET.....	5,240 11	2,571 54	12,577 59	20,188 84	6,107 29	45,130 83	51,669 53	102,927 67	254,695 45	252,215 90	255,540 84	158,487 81	»	»	878,737 98	8,292 55	8,815 59	1,060 27	52,614 71	29,100 71	2,557 99	5,797 58	77,724 65	1,087,871 47	2,497 70	6,851 25	1,788 80	2,521 55	10,689 20	21,650 80	28,653 49	1,140,655 46	54,755 50	1,175,408 96
AOUT.....	5,084 54	2,950 17	12,668 97	20,705 48	6,440 47	46,519 85	51,256 85	105,996 85	249,050 55	215,470 95	214,112 74	165,475 88	»	»	842,090 10	11,458 70	8,749 95	1,065 96	54,208 76	29,240 57	2,204 57	4,505 51	79,772 72	1,058,021 85	5,780 80	6,886 10	1,472 55	2,056 45	11,658 60	22,085 70	25,656 09	1,107,542 42	55,617 96	1,145,160 58
SEPTEMBRE.....	4,905 40	2,786 46	12,066 27	19,756 15	6,525 41	50,928 54	55,199 15	110,655 08	267,048 52	254,070 85	251,084 27	215,005 82	»	»	967,209 44	12,509 83	9,408 22	1,165 95	54,778 68	51,525 85	2,549 21	5,270 85	84,298 72	1,194,427 22	2,679 60	7,558 60	1,555 25	4,691 16	12,656 90	26,219 91	26,867 55	1,250,194 26	57,087 »	1,287,281 26
OCTOBRE.....	5,544 53	2,909 87	12,564 80	20,619 02	7,097 76	56,619 52	56,653 90	120,552 98	282,892 90	255,812 60	265,885 12	214,044 77	»	»	1,026,655 59	11,960 10	10,082 16	1,097 47	57,546 47	55,156 75	2,629 88	4,597 30	89,110 21	1,268,675 70	2,681 60	10,965 20	1,491 »	1,907 22	14,884 56	29,247 98	51,995 59	1,552,598 87	58,068 50	1,570,667 57
NOVEMBRE.....	5,124 64	2,614 84	10,174 72	17,914 20	6,075 71	45,455 55	50,691 96	102,201 22	254,015 58	212,849 85	274,776 07	247,580 89	550	84	989,656 19	12,541 75	9,516 12	895 92	55,265 51	50,011 05	2,567 08	5,775 11	80,050 59	1,202,143 95	1,196 40	7,998 40	1,517 45	1,854 25	10,955 50	22,505 58	71,910 24	1,297,555 97	56,182 70	1,555,756 67
DÉCEMBRE.....	5,215 50	2,811 90	10,778 79	18,805 99	5,797 96	44,451 47	47,820 64	98,050 07	248,508 45	197,924 25	274,675 81	246,865 89	»	21	967,995 58	20,979 61	9,287 27	919 57	55,550 14	51,110 95	2,575 71	4,224 »	81,448 42	1,187,276 47	904 »	7,414 90	1,425 95	1,822 44	9,868 50	20,551 59	58,884 58	1,267,596 44	42,898 25	1,510,494 67
TOTAUX.....	60,087 19	51,725 69	156,679 87	228,492 75	71,557 64	556,952 76	604,168 84	1,252,679 24	5,150,526 46	2,654,679 14	2,872,476 15	2,206,045 70	550	105	10,884,180 45	141,981 85	107,859 85	11,905 52	595,258 87	575,939 47	29,225 84	45,169 28	965,558 85	15,450,675 12	21,544 40	85,918 05	20,620 21	28,556 95	152,915 61	287,988 82	421,878 54	14,182,084 88	407,011 67	14,589,096 55
A ajouter la part de la Société de Tournay à Jurbiac.	1,095 77	427 45	1,595 40	5,414 62	892 49	19,856 68	20,749 17	68,255 42	70,661 57	»	90,024 27	»	»	»	228,941 26	514 55	»	»	9,555 48	»	»	»	9,555 48	262,854 88	139 40	2,109 80	450 26	577 99	2,275 66	5,191 71	958 74	269,164 75	»	269,164 75
TOTAUX.....	61,180 96	52,155 14	158,275 27	251,607 57	72,450 15	1,180,978 28	1,255,428 41	5,218,781 88	2,725,540 71	2,725,540 71	5,168,544 12	»	»	11,115,121 71	142,496 20	»	»	972,874 51	»	»	»	972,874 51	15,715,528 »	21,705 80	88,027 85	21,050 47	28,914 94	155,187 27	295,180 55	422,857 28	14,451,249 61	407,011 67	14,858,261 28	

XIII

*Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration
payés sur le budget de 1857.*

STATIONS.

Bruxelles (Nord) . . .	{	Appropriation de locaux (salles de réception) . . .	4,990	} 2,640 "
		Atelier de lampistes	180	
		Fermeture en vitres d'une partie des ventilateurs de la remise.	440	
Bruxelles (Allée-Verte et entrepôt).	{	Établissement d'un grenier dans le bâtiment des recettes	285	} 7,550 "
		Élargissement d'une porte de hangar	75	
		Barraque pour les ouvriers à l'entrepôt	600	
		Voie et plate-forme pour tourner les locomotives.	6,600	
Vilvorde	{	Pont à bascule (placement) (a)	425	} 345 "
		Pavage aux abords de la rampe (b)	120	
Malines (Station). . .	{	Tambours vitrés au bureau des marchandises. . .	150	} 680 "
		Puits avec pompe.	280	
		Pavage de deux chemins à travers les voies (b) . .	250	
Malines (Arsenal) . . .	{	Deux bureaux vitrés dans les ateliers.	1,040	} 1,540 "
		Deux portes aux bâtiments de la fonderie et de l'atelier des forges.	500	
Malines (Magasin cen- tral).		Appropriation d'un local pour la commission de réception	900	900 "
Duffel		Agrandissement du bâtiment des recettes	2,650	2,650 "
Anvers.	{	Pont à bascule (placement) (a)	425	} 505 "
		Trottoir pavé entre les voies (b)	80	
Louvain (Station, en- trepôt et canal).	{	Voie nouvelle dans la station	4,850	} 12,710 "
		Voies nouvelles dans l'entrepôt	5,060	
		Voies nouvelles au canal.	4,800	
Tirlemont.		Trottoir au bâtiment des recettes.	510	510 "
Esmael		Voie d'évitement nouvelle	4,000	4,000 "
Landen.		Grue de chargement de 5 tonn. (placement) (a).	170	170 "
			A reporter. fr.	54,150 "

(a) Le mécanisme a été acheté sur fonds spéciaux.

(b) Les pavés ont été achetés sur fonds spéciaux.

		Report fr.	54,150 "
Ans	Agrandissement du bâtiment des recettes	670	670 "
Haut-Pré	Forge derrière le bâtiment des chaudières.	720	720 "
Chénée	Remblai pour agrandissement de la station.	1,000	1,000 "
Chaufontaine	Auvent au bâtiment des recettes	2,455	2,455 "
Nessonvaux	Trottoir au bâtiment des recettes (a)	100	100 "
	Prolongement du bâtiment des recettes	2,550	
	Passerelles sur les toits de la gare.	1,120	
	Deux réservoirs nouveaux et tuyaux dans la remise aux locomotives.	6,500	
	Cloisons et guichets au bureau des marchandises.	475	
Verviers	Établissement d'un entresol au bâtiment occupé par le receveur des douanes	720	15,645 "
	Treillage en fer aux fenêtres de la remise aux locomotives	180	
	Nouvelle chaudière pour la machine fixe	1,500	
	Un pont à bascule (placement) (b).	800	
Dolhain	Appropriation du logement du chef de station.	500	500 "
Herbesthal	Un pont à bascule (placement) (b).	1,080	1,080 "
	Un pont à bascule (placement) (b).	470	
Wetteren	Garde-corps à la rampe	250	700 "
Melle	Voie d'évitement.	4,510	4,510 "
	Établissement d'un guichet au bureau des marchandises	15	
Gand	Treillis aux fenêtres de la remise	280	4,795 "
	Voies nouvelles	4,500	
Aeltre	Un pont à bascule (placement) (b).	470	470 "
	Deux aubettes à l'entrée de la station vers Ostende.	2,690	
Bruges	Pompe et tuyaux pour alimentation d'eau, et modifications au bâtiment des recettes	670	5,610 "
	Voie nouvelle et deux plates-formes au bas in de l'entrepôt	2,280	
Plasschendale	Citerne et pompe	570	570 "
Deynze	Un pont à bascule (placement) (b).	470	470 "
	Agrandissement du bureau du télégraphe.	65	
Waereghem	Un pont à bascule (placement) (b).	470	535 "
		A reporter fr.	71,550 "

(a) Les pavés ont été achetés sur fonds spéciaux.

(b) Le mécanisme a été acheté sur fonds spéciaux.

	Report	fr.	71,550	»
Haerlebeke	Agrandissement du bureau des recettes	340	340	»
Contraï	{ Appropriation d'un local des marchandises Un pont à bascule et une grue de 5 tonneaux (placement) (a)	250 1,640	1,890	»
Mouscron	{ Voies nouvelles et une grue hydraulique Un pont à bascule (placement) (a)	6,500 470	6,970	»
Tournay	Un pont à bascule (placement et mécanisme)	2,450	2,450	»
Templeuve	{ Latrine et puits avec pompe Volets au bâtiment des recettes	505 50	555	»
Néchin	Voie d'évitement	950	950	»
Chièvres-Attres	Placement d'une cloche	10	10	»
Ath	{ Bureaux dans le hangar aux marchandises Deux plates-formes devant la remise	260 6,000	6,260	»
Leuze	Pavage (b)	200	200	»
Lessines	Pavage (b)	460	460	»
Alest	{ Latrines pour ouvriers Deux pompes Cases pour dépôt de coke et briquettes	250 250 55	555	»
Lokeren	Appropriation d'un local pour bureau du télé- graphe	215	215	»
Bruxelles (Midi)	Appareils et conduits pour l'éclairage par le gaz .	15,870	15,870	»
Hal	{ Voie de raccordement Pavage (b)	1,200 130	1,350	»
Braine	{ Voie nouvelle avec plate-forme Un pont à bascule (placement et mécanisme)	2,750 2,565	5,415	»
Soignies	Pavage	2,000	2,000	»
Thulin	Modification de voies et extension	1,350	1,350	»
Luttre	Grenier dans le bâtiment des recettes	295	295	»
Gasselies	Prolongement d'une voie de réserve	2,900	2,900	»
Roux	Allongement d'un aqueduc	860	860	»
Marchiennes	{ Agrandissement du bâtiment des recettes Raccordement et prolongement de voie Pavages Un pont à bascule (placement et mécanisme)	2,025 4,050 5,740 2,380	14,195	»
	A reporter	fr.	134,240	»

(a) Le mécanisme a été acheté sur fonds spéciaux.

(b) Les pavés ont été achetés sur fonds spéciaux.

	Report	fr. 154,240	»
Charleroi	Atelier de lampistes	950	
	Clôture en palissade	2,490	
	Placement d'un réservoir supplémentaire	1,060	
	Un pont à bascule (placement et mécanisme)	2,400	10,955
	Plate-forme de 5 ^m ,53 de diamètre pour le hangar aux marchandises	4,200	
	Voie de raccordement sur l'accotement de la route de Philippeville	2,833	
Couillet	Raccordement entre les voies principales	2,200	2,200
Châtelineau	Clôture en palissade	2,430	
	Modifications de voies. — Établissement d'une plate-forme	4,700	7,150
Farciennes	Voie nouvelle et rampe	2,700	2,700
Namur	Allongement et appropriation de hangars	4,680	
	Appropriation du local occupé par le chef de station	1,090	4,400
	Tuyaux pour alimentation d'eau	550	
	Pavage aux abords du bureau	1,280	
Stations en général	<i>Lignes de l'Est.</i> — Appropriation de plates-formes pour tourner les wagons à grand écartement	980	5,070
	<i>Lignes du Midi.</i> — Id. Id.	4,650	
	<i>Lignes de l'Ouest.</i> — Trottoirs entre les voies	440	
			164,715

ROUTES.

Ligne du Nord-Est	Établissement d'une traverse près de la station de Bruxelles (Nord)	790	
	Indemnité pour abattage d'arbres croissant trop près de la voie dans une propriété privée, à Vilvorde	900	
	Relèvement de voies et approfondissement du coffre sur divers points de la section de Tirlemont à Ans	7,600	15,890
	Établissement d'un garde-corps sur le pont n° 5, au Trooz	550	
	Plantations de haies de clôture	6,050	

A reporter fr. 180,605 »

		Report fr.	180,605 "	
Lignes de l'Ouest.	Etat.	24 latrines, 21 puits, une citerne et 17 pompes à des maisons de gardes-route sur les sections de Malines à Ostende	12,420	
		Indemnités pour substitution d'une toiture en dur à une toiture en chaume, à Deynze	90	
	Dendre et Waes.	Ferrements pour fixer les drapeaux sur des maisonnettes du chemin de fer de Dendre-et-Waes	400	
		Indemnités pour substitution de toitures en dur à des toitures en chaume d'habitations qui se trouvent près du railway à Papignies, Overboelaere et Scheedelbeke.	1,140	16,755 "
		Ballast pour le recouvrement des voies à l'effet d'empêcher le soulèvement de la poussière.	2,875	
		Placement d'une cloche de signal à la barrière, n° 57	80	
		Rétablissement d'un chemin.	50	
		Établissement de perrés de soutènement dans des tranchées de la section de Bruxelles à Quiévrain.	6,770	
		Id. Id. à Marchiennes et Oignies.	975	
		Id. d'une barrière mobile manœuvrant à distance, près Bruxelles.	540	19,450 "
Lignes du Midi.	Id. d'un garde-corps sur un viaduc, à Farciennes	490		
	Id. de deux chemins à Flawinne	490		
	Plantation de haies de clôture.	10,185		
Lignes en général.	Différence ou plus-value résultant de la substitution de rails éclissés, de 34 kilogrammes par mètre, aux rails de plus faible calibre remplacés dans les voies pendant l'exercice 1887, soit 1,861,800 kilogrammes à 197 fr. le tonneau.		566,774 60	
		Total général fr.	585,564 60	

124

N° XIV.

Situation, PAR MOIS, du matériel (locomotives), pendant l'année 1887.

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 380 MILLIMÈTRES.	DE 348 MILLIMÈTRES.	DE 343 MILLIMÈTRES.	DE 330 MILLIMÈTRES.	DE 318 MILLIMÈTRES.	DE 305 MILLIMÈTRES.	
AU 1 ^{er} JANVIER 1837.....	8	5	5	27	1	2	64	47	1	12	42	9	5	224	226
» FÉVRIER »	8	7	5	27	1	2	64	47	1	12	42	9	5	226	226
» MARS »	8	8	5	27	1	2	64	47	1	12	42	9	5	227	226
» AVRIL »	8	10	5	28	1	2	65	47	1	11	42	9	5	250	226
» MAI »	8	10	5	28	1	2	66	47	1	11	42	9	5	251	226
» JUIN »	8	10	6	28	1	2	67	47	1	11	41	9	5	254	226
» JUILLET »	8	10	6	28	1	2	67	47	1	11	41	9	5	254	226
» AOUT »	8	10	6	28	1	2	69	47	1	10	38	7	5	251	226
» SEPTEMBRE »	8	10	6	28	1	2	69	47	1	10	38	7	5	252	226
» OCTOBRE »	8	10	6	28	1	2	70	46	1	10	38	7	5	252	220
» NOVEMBRE »	8	10	6	29	1	2	70	46	1	10	38	7	5	254	226
» DÉCEMBRE »	8	11	7	29	1	2	72	46	1	10	38	7	1	253	227
» JANVIER 1838.....	8	11	7	50	1	2	75	45	1	10	54	7	1	253	228

Situation du matériel au 1^{er} janvier 1857.

En bon état	8	4	1	20	2	53	51	1	10	23	4	5	162	188
En réparation.....	1	2	7	1	11	16	2	17	5	62	38			
En construction.....	5	5	2	1	1	15								

Situation du matériel au 1^{er} janvier 1858.

En bon état	7	10	7	22	1	57	50	6	21	4	168	179
En réparation.....	1	1	8	1	16	13	4	13	3	65	49	
En construction.....	1	16	17	12								

Comparaison de la situation au 1^{er} janvier 1857 et au 1^{er} janvier 1858.

Au 1 ^{er} janvier 1857.....	8	5	5	27	1	2	64	47	1	12	42	9	5	224	226
Au 1 ^{er} janvier 1858.....	8	11	7	50	1	2	75	45	1	10	54	7	1	253	228
Différences au 1 ^{er} janvier 1858.	en plus .		6	4	5	9	2	2	8	2	2	9	2		
	en moins.														
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K				

OBSERVATIONS.

A)	3	locomotives de 430 millimètres	fournies par la Société Saint-Léonard [20-83-29].
B)	4	— 430	— — Cockerill [223-226-227-228].
	1	— 430	— — Haine-Saint-Pierre [230].
	1	— 430	[173] qui était de 406.
	Total 6 en plus.		
C)	4	locomotives de 420	— fournies par Couillet [216-217-218-219].
D)	2	— 406	— — Zaman et Comp. [231-232].
	1	— 406	— — Couillet [238].
	1	— 406	— — Saint-Léonard [242].
	Total 4 en plus.		
	Mais..... 1	locomotive de 406	— [175] a été portée à 430.
	Reste 3	— 406	— en plus.
E)	1	— 381	— provient d'une locomotive de 318 transformée [28].
	5	— 381	— — de locomotives de 330 transformées [112-33-71-106 et 109].
	1	— 381	— — d'une locomotive de 343 transformée [37].
	1	— 381	— — — 336 — [73].
	1	— 381	— fournie par Saint-Léonard [3].
	Total 9 en plus.		
F)	1	locomotive de 536	— a été démolie [125].
	1	— 536	— a été transformée en locomotive de 381.
	Total 2	— 536	— en moins.
G)	1	— 345	— a été démolie [35].
	1	— 345	— a été transformée en locomotive de 381.
	Total 2	— 345	— en moins.
H)	3	— 530	— ont été démolies [93-95-117].
	5	— 330	— ont été transformées en locomotives de 381.
	Total 8	— 530	— en moins.
I)	3	— 518	— ont été démolies [20-29-43].
	1	— 318	— a été transformée en locomotive de 381.
	Total 4	— 518	— en moins.
	Mais..... 2	—	qui étaient portées à 303 [5 et 25] ont été ajoutées à celles de 218.
	Différence 2	—	de 518 millimètres en moins.
J)	2	— 518	— étaient portées à 303.
K)	1	tender fourni par Couillet [227].	
	1	— Saint-Léonard [251].	
	Total 2		

DÉSIGNATION DES VOITURES.	CONVOIS DE VOYAGEURS															CONVOIS de VOYAGEURS express, ORDINAIRES et SPÉCIAUX.	CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES											CONVOIS de MARCHANDISES et mixtes, ORDINAIRES et SPÉCIAUX.	TOTAUX PAR CATÉGORIE.		
	EXPRESS.					ORDINAIRES.					SPÉCIAUX.						ORDINAIRES.						SPÉCIAUX.								
	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Embranchement DES BOULEVARDS.	ENSEMBLE.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Embranchement DES BOULEVARDS.			ENSEMBLE.	
Matériel à voyageurs.	Diligences et voitures mixtes.....	551,198	610,115	287,766	563	1,229,642	571,806	657,255	1,112,015	668,848	2,789,924	5,216	7,127	18,775	6,056	57,174	4,036,740	30,715	19,707	298,859	47,556	"	416,797	1,485	28	631	98	"	2,239	419,056	4,475,796
	Chars-à-bancs.....	14,888	87,227	"	69,885	171,998	508,560	645,412	1,006,688	710,775	2,871,255	5,684	7,576	15,827	5,215	28,500	5,071,531	56,422	30,985	585,442	54,050	"	526,883	189	115	5,512	58	"	5,864	550,759	5,602,270
	Wagons.....	"	"	"	"	"	762,000	1,109,904	2,124,561	1,929,215	5,925,678	19,620	32,975	67,597	14,117	154,509	6,079,987	140,510	99,518	772,215	108,653	10,534	1,150,850	1,159	54,446	51,510	27,699	24	94,658	1,225,468	7,505,435
	Voitures-bureaux de poste.....	45,800	175,740	89,790	86,303	595,835	78,840	86,870	251,769	228,851	626,510	"	"	96	"	96	1,020,241	"	"	504	74	"	578	"	"	"	"	"	"	578	1,020,819
	Id. cellulaires.....	"	"	"	5,811	5,811	17,496	25,574	40,006	51,417	112,295	"	"	"	"	"	116,104	1,198	420	575	67	"	2,238	"	"	"	"	"	"	2,238	118,562
Id. étrangères.....	"	57,400	1,107	562,696	421,205	206	535,011	82,600	157,665	575,480	116	898	5,517	2,692	7,025	1,005,706	287	46,246	10,093	5,121	"	59,749	24	45	"	5	"	74	59,825	1,065,529	
Totaux.....	589,886	928,480	578,665	525,460	2,220,489	1,758,708	2,837,826	4,597,659	5,706,745	12,900,918	28,656	68,576	105,612	26,078	226,902	15,548,509	228,952	216,676	1,467,668	215,467	10,534	2,157,097	2,857	54,651	55,475	27,840	24	100,825	2,257,922	17,586,251	
Matériel à marchandises.	Wagons fermés, à bagages et à marchandises.	215,244	516,460	196,677	156,405	1,062,784	285,452	875,058	1,821,519	1,295,148	4,275,157	4,552	10,106	14,128	4,489	53,033	5,570,976	1,155,557	5,186,562	5,695,695	2,358,724	49,288	10,625,806	55,551	64,822	5,956	50,629	56,159	191,077	10,816,885	16,187,839
	Id. à charbons, à équipages, etc., chargés de diverses marchandises.....	"	"	"	"	"	2,804	6,809	11,241	40,274	61,128	144	508	516	60	1,228	62,556	1,668,271	4,065,664	5,701,166	5,080,799	158,015	14,631,915	56,104	79,804	8,487	41,544	100,772	266,511	14,918,424	14,980,780
	Id. chargés de charbons.....	"	"	"	"	"	55	85	5	121	"	"	"	187	"	187	508	35,646	746,108	441,181	1,121,581	66,851	2,429,167	1,072	10,541	1,646	5,411	2,535	18,825	2,447,990	2,448,298
	Id. id. d'équipages.....	60	"	"	37	97	2,516	14,878	6,788	5,771	27,955	428	884	402	"	1,714	29,764	5,907	2,755	7,447	5,947	24	18,058	769	55	"	"	6	850	18,888	48,632
	Id. id. de bestiaux.....	"	"	"	"	"	7,988	7,704	67,590	5,662	86,944	"	"	414	"	414	87,558	56,894	66,509	108,259	62,752	258	274,572	5,624	140	14,588	15	22	18,586	292,938	580,516
	Id. id. de chevaux.....	"	"	"	"	"	5,684	20,055	10,818	6,027	42,562	956	1,905	4,580	2,271	9,690	32,252	17,255	18,447	24,744	25,805	65	86,510	5,555	750	859	9,295	4	16,201	102,511	154,765
	Id. id. de coke pour service.....	"	"	"	"	"	168	177	166	55	544	"	"	108	"	108	692	54,946	44,219	125,710	114,582	7,959	525,596	2,500	1,078	102	266	1,552	5,278	550,674	551,526
	Id. id. pour service.....	"	"	"	"	"	248	412	1,466	115	2,241	"	"	58	"	58	2,299	156,919	215,657	278,998	515,587	14,188	979,129	5,906	65,745	92,954	109,957	2,040	274,582	1,255,711	1,256,010
Id. étrangers.....	100	65,586	15,990	205,075	284,549	4,828	280,069	55,295	196,225	514,415	580	1,555	744	185	2,642	801,604	666,548	2,028,180	922,427	5,577,217	20,178	7,214,550	56,637	148,411	6,426	155,147	48,148	572,769	7,587,510	8,588,925	
Totaux.....	215,404	581,846	212,667	559,515	1,547,450	509,668	1,205,135	1,932,964	1,545,258	5,011,045	6,220	14,754	21,157	7,005	49,096	6,407,569	5,775,881	10,572,039	9,505,607	12,858,372	296,782	56,604,901	125,478	569,126	150,975	528,042	210,856	1,164,457	57,769,558	44,176,927	
Matériel ville.	Voitures de l'État.....	"	"	"	"	"	16,760	5,211	25,135	1,511	46,455	12,772	15,917	15,465	6,919	49,071	95,506	21,520	92,562	265,526	110,501	758	488,044	19,248	5,582	6,996	5,565	2,088	55,477	525,521	619,027
	Id. étrangères.....	"	"	"	"	"	144	246	1,052	2,598	5,820	280	57	461	597	1,575	5,195	1,084	17,077	4,035	6,761	4	28,981	452	25	"	841	6	1,504	50,285	53,480
	Wagons de l'État.....	"	"	"	"	"	5,560	625	6,867	651	11,705	1,064	1,246	5,976	"	6,286	17,989	428,922	1,752,588	1,259,100	2,400,526	70,508	5,871,644	15,071	187,497	140,876	215,025	44,805	605,270	6,474,914	6,492,905
	Id. étrangers.....	"	"	"	"	"	544	171	1,468	5,045	5,028	216	"	"	"	216	5,244	412,865	1,446,414	759,187	2,921,280	30,398	5,390,544	25,962	159,222	14,457	229,025	24,776	451,422	6,021,766	6,027,010
Freins-traineaux.....	"	15,140	"	"	15,140	"	55,568	"	"	55,568	"	550	"	"	550	67,058	"	126,596	"	"	"	126,596	"	2,016	"	"	"	2,016	128,412	195,450	
Totaux.....	"	15,140	"	"	15,140	20,808	59,821	52,520	7,405	120,554	14,552	15,550	19,900	7,516	57,278	190,972	864,191	5,414,857	2,265,668	5,458,868	121,845	12,105,409	88,715	552,542	162,509	448,452	71,673	1,075,489	15,178,898	15,569,870	
TOTAUX GÉNÉRAUX.....	605,290	1,525,466	591,550	862,975	5,581,059	2,069,184	4,122,800	6,585,125	5,257,408	18,052,515	49,188	98,840	144,649	40,599	555,276	21,946,850	4,867,004	14,065,572	15,056,945	18,510,907	428,981	50,847,407	187,048	756,099	528,757	804,554	282,555	2,558,771	55,186,178	75,155,028	
Parcours des convois.....	108,040	292,737	89,790	142,550	542,957	215,556	572,091	776,517	624,786	1,986,750	5,408	6,707	12,025	5,925	26,065	2,355,752	227,457	578,512	952,049	812,062	20,942	2,570,822	11,275	55,745	15,844	52,966	22,577	156,407	2,727,229	5,282,961	
Id. des locomotives.....	108,060	195,997	89,790	142,550	554,197	220,752	539,081	795,456	628,202	2,001,471	4,164	6,785	12,657	4,040	27,626	2,565,294	280,855	554,778	988,874	855,695	21,064	2,631,264	12,545	55,249	16,147	55,564	22,577	157,680	2,808,944	5,572,258	

COMPOSITION MOYENNE DES CONVOIS.

Convois de voyageurs.....	{	Express..... 6,595 voitures.	} 8,387
	{	Ordinaires..... 9,076	
	{	Spéciaux..... 12,786	
			} 14,221
Convois de marchandises et mixtes.....	{	Ordinaires..... 19,778	} 19,502
	{	Spéciaux..... 14,955	

N° XVII.

Relevé des quantités de charbons et de coke expédiées des stations désignées ci-après, en destination de la France, pendant l'année 1857.

STATIONS D'EXPÉDITION.	DISTANCES en kilomètres.		PAR QUIÉVRAIN.			PAR ERQUELINNES.		
	PAR QUIÉVRAIN.	PAR ERQUELINNES.	POIDS	QUANTITÉS	RECETTE	POIDS	QUANTITÉS	RECETTE
			taxé.	DE	(Part de l'État)	taxé.	DE	(Part de l'État)
			Tonnes.	Tonnes-kilom.	Francs.	Tonnes.	Tonn.-kilom.	Francs.
Gosselies.....	75	5	5,610	270,750	14,801	19,490	97,450	16,966
Roux.....	75	5	1,010	75,750	4,444	10,590	51,950	8,512
Marchienne.....	75	"	1,454	107,550	7,709	"	"	"
Charleroi.....	75	"	4,550	524,750	20,581	"	"	"
Chatelineau.....	80	5	60	4,800	556	50,946	154,750	29,405
Farciennes.....	90	10	2,470	222,500	10,875	24,080	240,800	26,488
Tamines.....	90	15	520	46,800	2,606	14,750	221,250	19,550
Auvelais.....	90	15	"	"	"	540	5,100	476
Moustier.....	95	25	"	"	"	650	16,250	1,500
Société de Mons à Manage.	20	25	28,957	578,740	47,456	6,270	156,750	12,540
Mons.....	20	"	2,510	46,200	4,084	"	"	"
Jemmapes.....	15	"	190,551	2,854,965	209,564	"	"	"
Saint-Ghislain.....	10	"	187,745	1,877,450	206,521	"	"	"
Boussu.....	5	"	4,716	25,580	5,771	"	"	"
Thulin.....	5	"	22,512	112,560	18,009	"	"	"
TOTAUX.....			449,983	6,546,175	550,297	106,916	944,280	115,017
Parcours moyen en kilomètres.				14.50			8.00	

N° XVIII.

*Relevé des quantités de minerais expédiées de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers
les usines de Couillet et de Montigny, pendant l'année 1857.*

MOIS.	EXPÉDITIONS DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE — Tonneaux.	<i>Observations.</i>
Janvier	3,118	
Février	1,027	
Mars	785	
Avril	907	
Mai	1,460	
Juin	1,555	
Juillet	2,770	
Août	2,503	
Septembre	1,727	
Octobre	2,072	
Novembre	2,585	
Décembre	2,609	
TOTAL	22,896.	

N° XIX.

*Relevé des transports effectués en vertu de contrats particuliers, du
1^{er} janvier au 31 décembre 1857.*

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	TONNAGE PAR CLASSE DU TARIF.				RECETTE PAR CLASSE DU TARIF.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Tarif spécial.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Tarif spécial.
		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1	Pierres de tonnerre.....	»	33	»	»	»	130	»	»
2	Minerais	»	»	»	9,354	»	»	»	50,247
3	Zinc et plomb.....	»	2,582	»	»	»	19,993	»	»
4	Spiritueux en fûts.....	119	»	»	»	1,031	»	»	»
5	630 tonneaux china-cley	»	836	»	»	»	6,761	»	»
6	380 tonneaux mines de cuivre...	»	»	260	»	»	»	2,036	»
7	Marchandises diverses.....	115	»	»	»	647	»	»	»
8	Charbons.....	»	»	5,143	»	»	»	22,737	»
9	Betteraves.....	936	»	»	»	5,012	»	»	»
10	Charbons.....	»	»	1,040	»	»	»	5,544	»
11	Betteraves.....	2,511	»	»	»	6,666	»	»	»
12	Pierres calcaires.....	»	6,613	»	»	»	7,579	»	»
15	3,000 tonneaux charbons.....	»	»	4,492	»	»	»	10,560	»
14	2,500 à 2,800 tonneaux clous...	»	889	»	»	»	7,649	»	»
13	500 à 600 wagons chaux.....	»	400	»	»	»	444	»	»
16	Charbons.....	»	»	5,448	»	»	»	9,003	»
17	6,300 tonneaux rails.....	»	4,530	»	»	»	12,130	»	»
18	Cendres.....	»	»	398	»	»	»	344	»
19	Rails et accessoires.....	»	1,218	»	»	»	5,778	»	»
20	Transports d'arbres.....	»	4,031	»	»	»	24,308	»	»
21	5,000 tonneaux fontes.....	»	»	3,634	»	»	»	8,592	»
22	Fontes et tuyaux de fonte	»	»	374	»	»	»	5,093	»
23	670 tonneaux fontes.....	»	»	669	»	»	»	4,286	»
24	Charbons pour la France.....	»	»	»	2,520	»	»	»	10,818
25	1 wagon houille par jour.....	»	»	»	150	»	»	»	171
26	Minerais.....	»	»	10,867	»	»	»	23,450	»
27	Minerais pour Haumont.....	»	»	»	1,959	»	»	»	4,219
28	Pierres bouchardées	»	686	»	»	»	4,201	»	»
29	Charbons.....	»	»	310	»	»	»	2,404	»
50	Charbons pour la Hollande.....	»	»	2,633	»	»	»	10,457	»
31	Terres plastiques.....	»	»	1,407	»	»	»	4,458	»
52	Minerais	»	»	»	9,040	»	»	»	20,501
53	1,300 tonneaux minerais.....	»	»	»	432	»	»	»	929
54	10,000 — charbons.....	»	»	»	16,937	»	»	»	29,300
53	1,000 — fontes.....	»	»	»	1,033	»	»	»	2,479
	A reporter.....	3,499	21,662	37,277	41,447	13,576	86,813	108,566	110,173

NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES à un demi-myriamètre.				PRODUIT MOYEN PAR TONNE et par demi-myriamètre.				Observations.
1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Tarif spécial.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Tarif spécial.	
"	593	"	"	"	0.25.0	"	"	
"	"	"	215,142	"	"	"	0.23.2	
"	89,586	"	"	"	0.33.6	"	"	
2,856	"	"	"	0.36.7	"	"	"	
"	19,688	"	"	"	0.54.5	"	"	
"	"	3,980	"	"	"	0.54.0	"	
2,599	"	"	"	0.24.8	"	"	"	
"	"	75,836	"	"	"	0.50.0	"	
11,888	"	"	"	0.45.2	"	"	"	
"	"	10,453	"	"	"	0.52.1	"	
12,445	"	"	"	0.53.6	"	"	"	
"	15,250	"	"	"	0.55.0	"	"	
"	"	31,444	"	"	"	0.52.8	"	
"	20,447	"	"	"	0.37.4	"	"	
"	400	"	"	"	1.05.0	"	"	
"	"	27,240	"	"	"	0.53.1	"	
"	50,510	"	"	"	0.40.0	"	"	
"	"	898	"	"	"	0.91.0	"	
"	10,962	"	"	"	0.54.4	"	"	
"	95,175	"	"	"	0.26.0	"	"	
"	"	25,458	"	"	"	0.52.8	"	
"	"	13,984	"	"	"	0.56.4	"	
"	"	16,723	"	"	"	0.25.6	"	
"	"	"	42,840	"	"	"	0.23.2	
"	"	"	600	"	"	"	0.27.5	
"	"	84,836	"	"	"	0.50.0	"	
"	"	"	15,715	"	"	"	0.30.7	
"	11,662	"	"	"	0.55.9	"	"	
"	"	7,650	"	"	"	0.51.5	"	
"	"	60,603	"	"	"	0.20.0	"	
"	"	12,515	"	"	"	0.55.6	"	
"	"	"	63,280	"	"	"	0.50.7	
"	"	"	5,024	"	"	"	0.50.7	
"	"	"	118,889	"	"	"	0.25.7	
"	"	"	7,585	"	"	"	0.55.5	
29,486	259,855	375,024	464,545	"	"	"	"	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	TONNAGE PAR CLASSE DU TARIF.				RECETTE PAR CLASSE DU TARIF.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Tarif spécial.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Tarif spécial.
	Report.....	5,499	21,662	57,277	41,447	13,376	86,815	108,566	119,173
56	1,500 tonneaux grains.....	"	452	"	"	"	1,176	"	"
57	700 à 800 tonn. rails par mois et un million kilogrammes fonte....	"	5,680	"	"	"	53,533	"	"
58	2,500 tonneaux charbons....	"	"	"	5,490	"	"	"	19,874
59	2 wagons charbons par jour.	"	"	"	770	"	"	"	847
40	5,400 tonn. rails et accessoires.	"	2,528	"	"	"	15,733	"	"
41	500 — houille.....	"	"	"	500	"	"	"	2,950
42	20 — minerais par jour.	"	"	"	2,630	"	"	"	5,035
43	1,200 — minerais.....	"	"	"	8,566	"	"	"	19,243
44	10,000 kilog. minerais par jour.	"	"	"	440	"	"	"	946
45	25,000 — —	"	"	"	500	"	"	"	1,075
46	600 tonn. fers et tôles.....	"	216	"	"	"	541	"	"
47	1,500 — fers en barres....	"	983	"	"	"	2,716	"	"
48	6,000 — minerais.....	"	"	"	1,285	"	"	"	2,956
49	5,000 — pierres.....	"	281	"	"	"	685	"	"
50	3,000 — — calcaires..	"	638	"	"	"	702	"	"
51	1,000 — fers.....	"	502	"	"	"	1,040	"	"
52	5,000,000 de francs.....	(a) 525	"	"	"	1,461	"	"	"
	TOTAUX.....	5,824	52,652	57,277	61,428	14,837	140,741	108,566	172,719
	TOTAUX GÉNÉRAUX....	155,181				456,865			
						Parcours moyen.....			

NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES à un demi-myriamètre.				PRODUIT MOYEN PAR TONNE et par demi-myriamètre.				Observations.
1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Tarif spécial.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Tarif spécial.	
29,486	229,835	573,024	464,545	"	"	"	"	(a) On a compté 10,000 francs comme l'équivalent d'une tonne.
"	3,164	"	"	"	0.37.0	"	"	
"	129,950	"	"	"	0.23.6	"	"	
"	"	"	76,860	"	"	"	0.55.3	
"	"	"	1,540	"	"	"	0.55.0	
"	55,544	"	"	"	0.25.6	"	"	
"	"	"	1,150	"	"	"	0.25.6	
"	"	"	15,780	"	"	"	0.55.8	
"	"	"	66,928	"	"	"	0.28.7	
"	"	"	2,640	"	"	"	0.55.8	
"	"	"	3,300	"	"	"	0.30.7	
"	1,512	"	"	"	0.53.7	"	"	
"	6,671	"	"	"	0.40.7	"	"	
"	"	"	10,280	"	"	"	0.28.7	
"	1,182	"	"	"	0.30.7	"	"	
"	1,276	"	"	"	0.55.0	"	"	
"	3,012	"	"	"	0.54.0	"	"	
5,525	"	"	"	0.26.4	"	"	"	
35,011	460,164	575,024	643,221	0.42.3	0.30.5	0.29.1	0.26.8	
1,511,420				Produit moyen 0.28.2				
8.20	11.30	10.00	10.40					
11.10								

N° XX.

RAILS. — Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1857.

DÉSIGNATION.	NATURE DES RAILS.	MÈTRES COURANTS DE RAILS.			
		ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A double BOURRELET.	TOTAL.
		De 19 à 22 kilog. par mètre.	De 25 à 27 kilog. par mètre.	De 34 kilog. par mètre.	
En dépôt au 1 ^{er} janvier 1857	Neufs.	»	»	12,743 02	12,743 02
	Vieux.	86,511 07	7,534 19	6,515 72	69,981 88
Fournitures faites en 1857 et produits du remaniage	Neufs.	»	»	294,464 95	294,464 95
	Vieux.	28,225 72	212,075 26	47,922 42	288,221 40
ENSEMBLE	Neufs.	»	»	307,210 57	307,210 57
	Vieux.	84,557 69	219,427 45	54,258 14	558,205 28
Employés aux renouvellements	Neufs.	»	»	252,689 77	252,689 77
	Vieux.	1,737 06	54,404 46	13,145 08	31,596 60
Employés à l'établissement de voies nouvelles.	Neufs.	»	»	59,645 90	59,645 90
	Vieux.	401 10	12,856 99	2,302 54	15,850 65
Rails mis hors de service	Vieux.	80,195 48	92,576 »	20,714 53	195,283 85
	ENSEMBLE	Neufs.	»	»	292,555 67
En dépôt au 1 ^{er} janvier 1858	Vieux.	82,535 64	159,707 45	58,451 97	260,815 06
	Neufs.	»	»	14,876 00	14,876 00
	Vieux.	2,184 05	79,720 »	15,786 17	97,690 22

N. B. Le prix moyen des rails adjugés en 1857 a été de 197 francs par tonne de 1,000 kilogrammes.

Produits du remaniage en 1857.

Il a été délivré aux entrepreneurs du remaniage 3,901,589 kilogrammes de vieux rails qui ont produit, d'après les résultats de l'adjudication, une quantité de 4,289,919 kilogrammes de rails neufs, dont le montant est compris dans les fournitures faites en 1857 et renseignées au tableau ci-dessus.

N° XXI.

*Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements
de rails, effectués au 1^{er} janvier 1858.*

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 ^{er} JANVIER 1888.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.
Bruxelles à Malines.....	1858	20	»	46,800	30,100	41,100	33,700	77,000
	1858	»	20					
	1841	5	»					
Malines à Anvers.....	1836	24	»	54,500	9,200	15,000	17,100	93,000
	1838	»	24					
	1840	3	3					
Malines à Louvain.....	1857	24	2	48,900	5,800	9,400	9,600	90,400
	1859	»	10					
	1841	»	12					
Louvain à Tirlemont.....	1857	19	»	33,700	5,100	9,000	5,600	71,600
	1859	»	8					
	1841	»	11					
Tirlemont à Waremme.....	1858	26	»	32,000	4,300	14,900	20,000	77,700
	1859	»	13					
	1841	»	13					
Waremme à Ans.....	1838	20	»	40,100	3,200	15,900	15,900	60,600
	1841	»	20					
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	11,800	11,800	10,700	14,500	20,800
Liège à la frontière.....	1842	4	»	77,100	11,900	8,000	20,600	145,000
	1845	35	39					
Contich à Lierre.....	1855	6	»	6,200	1,800	»	700	15,000
	1857	36	»					
Malines à Gand.....	1839	»	33	115,500	5,500	55,000	12,500	188,000
	1841	»	23					
	1857	2	»					
	1858	67	»					
Gand à Ostende.....	1846	»	6	138,000	6,800	12,800	»	270,000
	1849	»	13					
	1850	»	4					
	1852	»	8					
	1853	»	7					
	1854	»	7					
	1855	»	22					
Gand à Courtrai.....	1839	43	»	70,500	6,000	1,100	1,200	153,000
	1852	»	7					
	1853	»	9					
	1855	»	6					
	1857	»	7					
A reporter.....		500	333	694,800	101,000	170,900	157,200	1,262,100

RAILS MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL	
1840 à 1856.	1857.	TOTAL.	1840 à 1856.	1857.	TOTAL.	1840 à 1856.	1857.	TOTAL.	GÉNÉRAL.	
65,500	2,580	68,880	20,300	10,791	51,291	2,900	1,090	3,990	101,161	<p>lit. carr.</p> <p>Il restait en dépôt, au 1^{er} janvier 1857, une quantité de rails neufs équivalente à 12,745.62</p> <p>Il a été fourni, en 1857, en rails neufs et produit par le remanage 294,464.05</p> <p>Ensemble 307,210.57</p> <p>Les remplacements, pendant l'année 1857, ont exigé l'emploi de 232,688.77</p> <p>Il a été employé pour voies d'évitement 3,425.20</p> <p>pour doubles voies 56,218.70</p> <p>Reste en dépôt, au 1^{er} janvier 1858. 14,876.90</p>
95,800	4,270	100,070	2,400	"	2,400	1,330	1,330	2,880	103,550	
59,390	1,380	60,770	10,100	"	10,100	1,160	"	1,160	72,030	
55,770	480	54,250	23,600	8,610	52,210	2,500	1,270	5,570	70,050	
41,200	500	41,700	21,000	1,460	22,460	5,470	940	4,510	68,470	
58,810	1,090	59,900	8,000	2,290	10,290	5,540	2,409	5,949	56,159	
7,660	1,210	8,870	7,000	5,220	12,220	160	"	160	21,230	
71,635	2,500	75,935	28,300	10,050	58,530	5,400	3,780	9,180	121,643	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
145,140	40,004	183,144	80,900	560	81,260	500	1,530	1,650	256,054	
134,271	12,820	146,791	4,200	5,040	7,240	770	530	1,100	153,151	
1,043	2,065	4,010	64,300	51,253	93,733	160	920	1,080	100,843	
690,921	68,399	739,520	240,700	73,036	513,736	21,510	13,499	33,009	1,108,033	

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 ^{er} JANVIER 1858.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET BOUCLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.
Report.....	560	553	604,800	101,000	170,900	157,200	1,262,100
Courtrai à Tournay et Mouscron à la frontière de France.	1842	54	"	49,900	5,200	800	13,900	98,500
	1847	"	3					
	1848	"	12					
Tournay à Jurbise.....	1847	15	"	97,400	6,000	"	205,700	3,000
	1848	33	"					
	1850	"	48					
Dendre et Waes et Bruxelles à Gand, par Alost.	1833	9	9	207,700	20,900	"	"	437,600
	1833	46	46					
	1856	55	55					
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	"	59,600	15,300	"	27,600	78,500
	1844	"	5					
	1846	"	13					
Tubise à Soignies.....	1841	17	"	55,500	7,600	400	18,900	61,500
	1846	"	17					
Soignies à Mons.....	1841	24	"	48,100	5,800	"	12,000	94,300
	1846	"	15					
	1847	"	11					
Mons à Quiévrain et Quiévrain à la fron- tière de France.	1842	20	"	40,000	11,100	"	25,600	78,500
	1846	"	4					
	1847	"	16					
Braine à Namur.....	1842	14	"	138,200	29,400	"	44,700	529,000
	1845	63	"					
	1846	"	6					
	1847	"	19					
	1849	"	21					
	1852	"	9					
1857	"	25						
TOTAUX.....		710	663	1,569,000	200,500	172,100	501,600	2,460,200
		1,375						

RAILS MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL	
1840 à 1856.	1857.	TOTAL.	1840 à 1856.	1857.	TOTAL.	1840 à 1856.	1857.	TOTAL.	GÉNÉRAL.	
690,921	68,399	759,320	240,700	75,086	515,786	21,510	13,499	35,009	1,108,085	
17,930	4,817	22,767	46,000	3,920	49,920	500	940	1,440	74,127	
"	"	"	4,200	"	4,200	100	"	100	4,300	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2,000	6,000	8,000	28,000	6,620	34,620	580	490	1,040	45,660	
310	80	390	40,000	"	40,000	1,300	400	1,900	42,490	
200	"	200	42,600	100	42,700	700	"	700	45,600	
200	"	200	32,900	"	32,900	400	3,018	3,418	56,518	
100	900	1,000	158,242	8,680	146,922	1,888	2,370	4,228	152,150	
711,881	80,196	792,077	372,642	92,376	668,018	27,118	20,714	47,832	1,504,927	

N° XXII.

BILLES. — Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1857.

DÉSIGNATION.	BILLES					RESTANT en DÉPÔT au 31 décembre.
	EN RÉSERVE au 1 ^{er} janvier.	FOURNIES PENDANT L'ANNÉE.		EMPLOYÉES		
		Quantités.	Prix.	aux remplacements.	à l'établissement de voies d'éri- ment et de doubles voies.	
Billes en chêne non-préparées.....	13,183	63,167	4 95	51,070	23,122	4,158
— en hêtre préparées (procédé Boucherie).	8,603	52,306	4 95	36,970	9,041	3,392
— en bois blanc		11,304	4 70			
— en sapin préparées (procédé Bethell) ...	"	21,540	5 29	23,236	1,015	291
— en hêtre	"	1,300	4 46			
— en bois blanc	"	1,300	4 36			
Plateaux en chêne du système Pouillet	"	2,000	7 25	1,000	1,000	"
— en hêtre	"	1,000	4 95	500	500	"
Traverses en métal	1,441	"	"	45	"	1,396
TOTAUX.....	25,227	136,607		112,821	37,576	11,437
ENSEMBLE.....		161,854		180,397		

N° XXIII.

BILLES. — *Renouvellements effectués pendant l'exercice 1857.*

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^e TRIMESTRE.		
		CHÈNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÈNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD	Bruxelles à Malines.....	784	178	82	1,943	162	16
	Malines à Anvers.....	445	64	8	1,897	103	25
	Contich à Lierre.....	»	»	»	»	»	»
	Malines à Louvain.....	320	»	122	1,553	4	1
EST	Louvain à Tirlemont.....	322	83	»	988	200	»
	Tirlemont à Waremme.....	298	22	»	1,540	54	7
	Waremme à Ans.....	605	»	»	1,223	70	30
VESDRE	Ans à la Meuse.....	887	41	»	1,726	10	»
	Liège à la frontière.....	1,140	»	»	4,640	»	»
OUEST	Malines à Gand.....	5,304	»	1	2,627	»	»
	Gand à Ostende.....	1,241	22	43	611	13	44
	Gand à Courtrai.....	2,426	»	»	3,734	»	»
	Courtrai à Tournay.....	»	»	»	442	166	»
	Tournay à Jurbise.....	»	»	»	1,061	»	»
	Dendre-et-Waes.....	»	»	»	»	»	»
MIDI	Bruxelles à Tubise.....	998	»	»	2,936	»	»
	Tubise à Soignies.....	1,029	»	»	1,849	»	»
	Soignies à Mons.....	520	»	116	1,101	1	339
	Mons à Quiévrain.....	697	»	»	1,169	67	»
NAMUR	Braine à Namur.....	2,037	»	»	5,201	»	»
		17,023	377	342	36,243	832	482
		17,742			37,879		

3° TRIMESTRE.			4° TRIMESTRE.			TOTAUX.			BILLES EN FER.	Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES		
1,509	105	51	5,194	225	81	7,202	605	200	•	Il restait en dépôt, au 1 ^{er} janv. 1857, un nombre de 25,227 Il a été fourni en 1857.. 136,607
459	101	4	1,010	149	11	4,691	419	48	45	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Ensemble..... 161,834
1,686	66	71	2,007	28	64	3,546	98	258	•	Le nombre des billes employées aux renouvellements a été de 112,621 On a employé pour construction de voies d'évitement et doubles voies..... 37,576 150,397
1,815	644	•	991	456	•	4,114	1,333	•	•	
1,939	87	1	1,539	205	20	5,116	366	28	•	Il reste en approvisionnement au 1 ^{er} janv. 1858 11,437
687	14	•	1,250	162	•	5,767	216	50	•	La différence que l'on remarque entre le chiffre de 118,869 billes employées et celui de 112,621 billes employées à leur remplacement, provient de l'emploi de rails à double bourrelet, dont les portées sont de 1 ^m .02 en moyenne, tandis que les portées des rails anciens n'ont que 0 ^m .90.
•	4	31	•	•	•	2,615	55	31	•	
3,706	•	•	2,227	•	•	11,715	•	•	•	Les billes employées se composent de :
5,959	202	128	751	5	7	12,821	205	156	•	76,192 en chêne.
1,852	•	55	303	78	53	3,989	113	155	•	46,911 hêtre et bois blancs préparés. (Procédé Boucherie.)
6,481	•	•	1,890	•	•	16,531	•	•	•	24,249 sapin, hêtre et bois blancs préparés. (Procédé Bethell.)
87	25	•	4,556	21	13	4,865	212	13	•	3,000 plateaux du système Pouillet.
676	•	•	1,564	•	•	3,101	•	•	•	45 traverses en métal.
•	•	•	10	•	•	10	•	•	•	Total 150,397
3,057	•	•	5,454	•	•	10,465	•	•	•	
25	•	•	512	•	•	3,215	•	•	•	
496	•	19	290	•	170	2,207	1	664	•	
257	•	•	410	•	•	2,553	67	•	•	
2,667	•	•	1,079	•	•	8,984	•	•	•	
55,096	1,246	540	27,119	1,503	399	113,483	3,778	1,563	45	
54,682			28,821			118,869				

N° XXV.

Combustibles employés en 1857.

MOIS.	TRAVAIL DES LOCOMOTIVES.				SERVICES DIVERS.			
	COKE.	BRIQUETTES.	CHARBON.	TOTAUX.	COKE.	BRIQUETTES.	CHARBON.	TOTAUX.
	Kilog.	Kilog.	Kilog.		Kilog.	Kilog.	Kilog.	
1857.								
JANVIER	5,921,680	1,809,440	401,020	6,132,740	59,900	681	823	41,406
FÉVRIER	5,468,780	1,787,520	174,640	5,400,740	42,210	1,278	522	45,810
MARS	5,837,680	1,834,940	74,400	5,767,020	15,223	100	10,430	25,753
AVRIL	5,403,080	1,712,760	65,600	5,179,410	14,523	3,000	120	17,643
MAI	5,510,193	1,688,280	65,800	5,062,273	17,880	5,100	5,153	26,083
JUIN	5,069,880	1,722,460	100,820	4,892,850	10,990	1,000	4,511	16,501
JUILLET	5,429,473	1,724,160	91,280	5,244,913	11,550	13,000	53,433	77,983
AOÛT	5,817,483	1,678,140	13,400	5,811,023	38,170	7,200	21,311	66,681
SEPTEMBRE	5,967,103	1,751,020	»	5,698,123	55,973	300	»	36,273
OCTOBRE	5,898,630	2,061,700	»	5,960,330	49,970	708	»	50,678
NOVEMBRE	5,646,263	2,109,740	»	5,756,003	53,123	7,210	»	62,333
DÉCEMBRE	5,770,603	2,299,580	»	6,069,983	53,633	2,859	»	58,524
TOTAUX	45,540,818	22,149,540	983,260	66,673,418	387,173	40,416	93,883	523,476

DÉCHETS, PREINTES, BONIFICATIONS, ETC.				SORTIE TOTALE DES DÉPÔTS.				Observations.
COKE.	BRIQUETTES.	CHARBON.	TOTAUX.	COKE.	BRIQUETTES.	CHARBON.	TOTAUX.	
Kilog.	Kilog.	Kilog.		Kilog.	Kilog.	Kilog.		
3,920	300	13,795	18,215	3,963,300	1,810,621	416,240	6,192,361	<p>(a) Ce chiffre comprend 235,060 kilog. de coke envoyés à l'arsenal par la station de Malines.</p> <p>(b) Ce chiffre comprend 75,430 kilog. de charbon, envoyés à l'arsenal par la station de Liège.</p>
14,873	"	35,615	48,488	5,323,863	1,738,598	208,373	3,495,038	
2,240	3,000	"	5,240	3,835,143	1,838,040	84,850	5,798,013	
1,960	"	17,991	19,951	3,419,333	1,715,760	81,711	5,217,006	
2,273	2,247	"	4,522	5,530,520	1,693,627	68,935	5,092,880	
3,920	"	"	3,920	5,084,760	1,723,460	104,831	4,913,031	
663	400	"	1,063	5,441,690	1,757,360	144,713	5,323,963	
3,673	"	"	3,673	5,839,528	1,685,340	56,711	5,381,379	
62,323	"	"	62,323	4,063,408	1,731,520	"	5,796,728	
67,430	"	"	67,430	4,016,050	2,062,408	"	6,078,438	
910	"	"	910	5,702,500	2,116,930	"	5,819,230	
4,300	145,300	"	149,600	3,830,590	2,447,319	"	6,278,109	
168,498	131,447	63,399	363,344	44,096,491	22,341,205	1,146,344	67,384,238	

NATURE DES TRANSPORTS.	FRANCO-BELGE.		BELGE-RHÉNAN.		BELGE-PRUSSIEN.		PRUSSO-NÉERLANDO-BELGE.		HOLLANDO-BELGE.		FRANCO-BELGE-RHÉNAN.		ANGLO-BELGE-RHÉNAN.		FINANCES ET PETITS PAQUETS Belge-prussien, Anglo-belge, Franco-belge-prussien, et Anglo-belge-prussien.		TOTAUX.			
	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.	Mouvement.	RECETTE.		
Voyageurs.	Trains express	1 ^{re} classe	58,752	545,271 63	55,876	427,546 20	1,261	19,073 »	2,664	17,511 »	2,008	11,583 90	26,949	547,514 05	2,945	67,132 »	»	»	110,455	1,205,051 78
		2 ^e classe	10,957	72,544 03	163	987 »	4	46 60	2	6 70	75	291 30	4,663	57,374 80	305	8,756 90	»	»	16,531	120,177 33
	Trains ordinaires.	1 ^{re} classe	22,612	98,701 60	7,722	49,790 80	115	990 70	5,814	23,584 10	5,532	11,789 »	»	»	»	»	»	»	59,615	186,836 20
		2 ^e classe	57,492	102,596 93	16,134	76,857 70	553	1,977 »	14,106	44,631 40	2,752	7,507 50	»	»	»	»	»	»	70,817	255,170 53
		5 ^e classe	88,279	112,261 79	29,635	69,006 83	490	1,512 53	47,258	87,947 60	5,853	6,507 23	»	»	»	»	»	»	169,495	276,853 84
extraordinaires	2	1 25	6,848	24,134 »	»	»	23,939	41,350 90	»	»	2,276	5,610 06	»	»	»	»	53,065	71,296 19		
Bagages (Quintaux)	22,303	104,243 17	20,456	133,366 07	629	5,571 23	5,385	14,024 42	2,437	6,887 50	11,278	77,128 84	81	1,573 90	»	»	60,949	562,396 95		
Équipages (Voitures)	63	5,193 60	82	7,254 40	8	603 80	11	431 40	9	527 80	22	1,584 »	»	»	»	»	197	13,397 »		
Animaux (Expéditions)	152	4,439 40	229	8,345 33	60	2,664 40	835	14,961 04	392	13,798 90	15	616 30	»	»	»	»	1,881	47,043 79		
Finances (Groups)	176,693	68,950 61	»	»	»	»	1,661	432 43	785	569 50	»	»	»	»	21,404	41,613 17	200,543	111,538 33		
Petits paquets (½ kilogramme).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	682,598	73,218 51	682,598	73,218 51
Petites marchandises (Quintaux)	26,113	78,042 40	13,157	52,865 91	3,174	22,985 67	23,736	40,030 13	4,714	9,622 39	25,687	43,244 51	»	»	»	»	100,585	248,307 03		
Grosses marchandises (Tonneaux)	629,986	1,175,202 63	144,812	792,703 93	23,302	133,743 13	73,708	543,628 81	13,101	83,036 32	24,893	190,759 07	»	»	»	»	912,004	2,721,074 15		
Produits extraordinaires	»	83,533 14	»	41,667 43	»	9,828 49	»	18,343 54	»	7,113 60	»	2,314 53	»	»	»	5,969 73	»	170,794 10		
TOTAUX	2,218,606 22	1,704,571 88	198,894 59	649,523 51	162,243 96	708,123 94	77,284 80	122,803 25	3,841,537 75											

N° XXVII.

Résultats comparés des services intérieur et internationaux.
(Exercice 1887.)

NATURE DES TRANSPORTS.	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES INTERNATIONAUX ET TRANSIT.		SERVICES RÉUNIS.	
	Mouvement.	RECETTES.	Mouvement.	RECETTES.	Mouvement.	RECETTES.
Voyageurs						
1 ^{re} classe	471,681	1,847,581 75	150,046	1,389,007 98	621,727	3,237,489 73
2 ^e classe	972,518	1,856,306 01	87,168	353,347 90	1,059,686	2,209,653 91
3 ^e classe	4,419,104	4,303,610 »	169,493	276,635 84	4,588,597	4,670,451 84
Extraordinaires . .	153,749	240,432 80	35,063	71,296 19	188,814	311,728 99
Bagages (Quintaux) . .	60,647	284,448 31	60,949	382,506 93	121,596	627,043 24
Équipages (Expéditions).	162	8,306 80	187	13,397 »	350	21,703 80
Animaux (Expéditions).	13,072	246,136 74	1,881	47,013 79	14,953	293,180 53
Financés (Groups) . . .	82,257	31,157 67	200,543	111,338 53	282,800	142,496 20
Petits paquets (1/2 kilog.) .	1,892,956	228,839 19	682,509	75,218 31	2,575,554	304,057 50
Petites marchandises. (Quintaux) . .	635,319	932,471 25	100,583	248,507 03	735,802	1,180,978 28
Grosses marchandises. (Tonneaux) . .	1,871,072	9,364,921 89	912,004	2,721,074 13	2,783,076	12,085,996 02
Produits extraordinaires	»	252,043 18	»	170,794 10	»	422,837 28
TOTAUX		19,666,259 50		5,841,357 73		25,507,617 32

152

N° XXVIII.

*Relevé des accidents arrivés au chemin de fer de l'État, pendant
l'année 1857.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
Accidents survenus aux voyageurs		
"	"	Néant.....
Accidents survenus aux voyageurs		
23 avril.....	Un militaire.....	Tombé entre les voitures en voulant monter sur un convoi en marche.....
Accidents survenus aux employés et		
12 janvier....	Un garde-frein.....	Tombé à la renverse sur la voie, avec la portière d'un wagon à marchandises qu'il voulait ouvrir pendant le trajet du convoi.
17 —	Un ouvrier.....	Pris entre les buttoirs en accrochant un wagon.....
19 —	Un garde-frein.....	Tombé en circulant le long des voitures.....
21 —	Un employé.....	Renversé et tué par la locomotive en voulant traverser la voie.....
10 février....	Un ouvrier.....	Pris entre les buttoirs en attachant un wagon.....
17 avril.....	Un chauffeur.....	A eu le bras pris entre les rayons d'une roue de locomotive qu'il graissait ...
26 —	Un garde-frein.....	Tombé sur la voie en circulant le long des voitures.....
27 —	Un garde-barrière.....	Atteint par une locomotive en voulant en éviter une autre
1 mai.....	Un ouvrier.....	Pris entre les buttoirs en voulant passer entre deux wagons pendant les manœuvres.
23 —	Un ouvrier.....	Pris entre les buttoirs de wagons qu'il poussait.....
14 juin.....	Un ouvrier.....	Tombé sur les rails en sautant d'un convoi en marche.....
23 —	Un piqueur.....	Atteint par un train en circulant au milieu de la voie.....
24 juillet....	Un ouvrier.....	Pris entre deux buttoirs en accrochant des wagons.....
28 —	Un garde-frein.....	Tombé sur la voie en circulant le long des voitures.....
28 —	Un machiniste.....	Tombé de la locomotive.....
5 août.....	Un garde-convoi.....	Atteint par les échafaudages d'un viaduc en circulant le long des voitures...
5 —	Un machiniste.....	Renversé de la locomotive par suite d'un déraillement.....
5 —	Un chauffeur.....	— — — — —
5 —	Un garde-convoi.....	Blessé par suite du même accident.....
5 —	—	— — — — —
8 —	Un ouvrier.....	Tombé entre deux wagons chargés de sable.....
8 —	Un garde-barrière.....	Atteint par le convoi en traversant la voie.....
14 —	Un ouvrier.....	Atteint par une bille qu'il déchargeait d'un wagon.....
4 septembre.	Un chef piocheur.....	Renversé par un convoi pendant le croisement de deux trains.....
4 — ..	Un ouvrier de la route..	— — — — —

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
par le fait du service.		
par leur propre fait.		
Fracture de l'avant-bras et contusions.....	Louvain.....	Décédé le même jour. Cet accident est dû à l'imprudence de la victime qu'un ouvrier a voulu empêcher de monter au convoi et qui s'est échappée pour courir après le train.
agents de l'exploitation en service.		
Plaies à la tête et à la lèvre.....	Mouscron.	
Décédé peu après.....	Bruxelles (Allée-Verte)	
Épaule démise et blessure à la jambe.....	Machelen.	
Mort instantanée.....	Verviers.	
Pouce gauche emporté.....	Jurbise.	
Luxation du coude.....	Malines.	
Jambe droite broyée.....	Forest.....	Décédé le 10 mai suivant, après amputation.
Mort instantanée.....	Boortmeerbeek.	
Contusions graves.....	Contich.	
Contusions graves au ventre.....	Haerlebeke.	
Jambes écrasées.....	Contich.....	Décédé le 16 juin.
Mort instantanée.....	Chatelineau.....	Cet accident est dû à l'imprudence de la victime.
Blessures mortelles et contusions graves.....	Dolhain.....	Décédé peu après l'accident.
Contusions à la face et à l'épaule gauche.....	Liège.	
Blessures légères à la tête.....	Moustier.	
Contusions au bras.....	Ensival.	
Mort instantanée.....	Auvélais.	
Blessures graves à la jambe droite.....	—.....	Décédé le même jour, après amputation.
Blessures graves.....	—	
Blessures et contusions.....	—	
Main gauche écrasée, amputation de deux doigts.	Machelen.	
Mort instantanée.....	Termonde.	
Fracture de la cheville droite.....	Machelen.	
Blessures mortelles.....	Farciennes.....	Décédés le même jour. Cet accident est dû à l'imprudence des victimes.
—.....	—.....	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
21 septembre .	Un garde-frein.....	Tombé en circulant le long des voitures.....
25 — .	Un garde-route.....	Renversé au moment du croisement de deux trains.....
30 octobre....	Un veilleur de nuit.....	Atteint par un convoi en allant porter une dépêche télégraphique.....
3 novembre..	Un garde-frein.....	Tombé sur la voie en circulant le long des voitures.....
27 — .	Un ouvrier.....	Tombé sous les roues d'un wagon en voulant écarter avec le pied un obstacle qui se trouvait sur le rail.
20 — .	Un ouvrier.....	Pris entre les buttoirs en accrochant un wagon.....
14 décembre..	Un garde-route.....	Trouvé sur la voie après le croisement de deux trains.....
30 — .	Un garde-route.....	Voulant se garer d'un train, a été renversé par un autre train qui croisait...

Personnes atteintes en

22 janvier....	Un ouvrier étranger à l'administration.....	Pris entre deux wagons en attachant une bâche.....
22 mars.....	Un homme.....	Renversé par la locomotive.....
29 —	Une femme.....	Atteinte d'ophtalmie et de surdité, renversée par le convoi en traversant la voie.
26 avril.....	Un homme.....	Trouvé mort sur la voie, ayant été atteint par une locomotive.....
1 juin.....	Un ouvrier étranger à l'administration.	Traversait la voie avec un camion; a été renversé par un train.....
21 —	Un homme.....	Se trouvait dans un charriot qui traversait la voie au moment du passage d'un train.
20 —	Un ouvrier étranger à l'administration.	Tombé entre les voitures en voulant sauter sur le marche pied de l'une d'elles que l'on changeait de voie.
18 juillet....	Un enfant de huit ans...	Tombé sous les roues d'un wagon vide qu'il s'amusa à pousser sur la plaine de déchargement hors la station.
5 —	Un enfant de dix ans...	S'était introduit furtivement dans la station et a été renversé par des wagons que des ouvriers poussaient.
11 —	Une femme.....	Se trouvait assise sur le bord du talus et s'est jetée sur la voie lors du passage du train.
14 —	Un homme.....	Renversé par la locomotive du train français, en voulant traverser la voie malgré les efforts du garde-barrière.
31 —	Un ouvrier étranger à l'administration.	Était assis sur un buttoir et a eu la jambe prise entre deux buttoirs, pendant les manœuvres.
17 septembre .	Un ouvrier étranger à l'administration.	Appuyé contre un buttoir, a été pris entre deux wagons que l'on manœuvrait.
27 — .	Un homme.....	S'était glissé sous la barrière et avait voulu traverser la voie au moment du passage d'un train.
30 — .	Un homme.....	Trouvé sans vie sur la voie, après le passage d'un train.....
6 octobre....	Une femme.....	Tombée sur la voie en voulant se garer d'un train.....
8 —	Un homme.....	Conduisant un char-à-bancs, a passé sous la barrière qui était fermée et s'est jeté au-devant d'un train qui arrivait.

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Épaule démise.....	Écaussines.	
Mort instantanée.....	Vilvorde.	
Blessure grave à la tempe gauche.....	Saint-Ghislain.	
Contusions légères.....	Roux.	
Pied broyé.....	Anvers.....	Décédé le même jour, après amputation.
Contusions graves à la hanche gauche.....	Landen.....	Décédé le même jour.
Jambe gauche fracturée et contusions au dos...	Liège.....	Décédé peu après l'accident.
Mort instantanée.....	Thulin.	
circulant sur la voie.		
Contusions graves.....	Anvers.....	Décédé le lendemain.
Mort instantanée.....	Soignies.....	Avait depuis longtemps manifesté des intentions de suicide.
Mort instantanée.....	Tubize.	
Mort instantanée.....	Moustier.....	On présume que la victime était en état d'ivresse.
Deux jambes broyées.....	Anvers.....	Décédé le 4 juin.
Mort instantanée.....	Rebais.	
Fracture et blessure à la jambe droite.....	Anvers.....	Décédé le 4 juillet. Cet accident est dû à l'imprudence de la victime.
Fracture du bras.....	Louvain.....	Avait déjà été chassé plusieurs fois de la plaine de déchargement où il s'était introduit de nouveau.
Jambe gauche écrasée. Amputation.....	Haerlebeke.	
Mort instantanée.....	Malines.....	Cette femme, qui était atteinte d'aliénation mentale, avait déjà essayé de se précipiter sous un autre train.
Mort instantanée.....	Mouscron.....	Cet accident est dû à l'imprudence de la victime.
Cuissé fracturée.....	Ninove.	
Contusions au bas ventre.....	Courcelles.	
Pied gauche broyé.....	Tamines.	
Mort instantanée.....	Waremmé.....	Suicide.
Mort instantanée.....	Farciennes.	
Jambe fracturée.....	Oostcamp.	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
8 octobre....	Un homme.....	Se trouvait dans la voiture conduite par la personne mentionnée au bas des pages 156 et 157.
17 —	Un ouvrier étranger à l'administration.	Renversé par la locomotive du train hollandais, en voulant se garer d'un autre train.
20 —	Un homme.....	Trouvé sur la voie, la tête séparée du tronc et la main séparée du bras.....
18 novembre..	Un homme.....	Assistant au déchargement de ses meubles, a été pris entre deux wagons pendant les manœuvres.
28 — ..	Un ouvrier étranger à l'administration.	Pris entre les buttoirs de deux wagons.....
4 décembre..	Un homme.....	Atteint par un convoi en circulant sur la route pour se rendre à son domicile.
6 — ..	Un enfant de onze ans...	Se trouvait le dos appuyé contre un wagon vide qu'il s'efforçait de mettre en mouvement, lorsqu'il eut la poitrine écrasée par une voiture que ses camarades poussaient dans le même sens.

RÉCAPITULATION

Des accidents survenus, pendant l'année 1857.

A DES VOYAGEURS				A DES EMPLOYÉS ou agents DE L'ADMINISTRATION.		A DES PERSONNES circulant SUR LA VOIE.		TOTAL.	
Par le fait du service.		Par leur propre fait.		MORTS.	BLESSÉS.	MORTS.	BLESSÉS.	MORTS.	BLESSÉS.
MORTS.	BLESSÉS.	MORTS.	BLESSÉS.						
"	"	1	0	17	16	15	9	33	25

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Contusions graves.....	Oostcamp.	
Pied écrasé.....	Anvers.	
Mort instantanée.....	Leuze.....	La victime, qui avait été vue en état complet d'ivresse, est tombée sur la voie et s'y est endormie.
Décédé peu après l'accident.....	Louvain.....	La victime n'a tenu aucun compte des invitations répétées qui lui avaient été faites, pour qu'elle eût à se retirer.
Mort instantanée.....	Dolhain.	
Blessure grave à la jambe. Amputation.....	Waremine.	
Mort instantanée.....	Louvain.....	L'accident a eu lieu à la plaine de déchargement d'où le garde-barrière avait chassé les enfants à diverses reprises.

160

TABLE DES MATIÈRES.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES	PAGES. 5
--------------------------------------	-------------

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION. — SITUATION DE LA VOIE.

I. Chemins de fer existant en Belgique	7
II. Doubles voies et voies accessoires. — Rails. — Éclisses	10
III. Billes	14
IV. Dépenses de premier établissement	15

CHAPITRE DEUXIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

I. Voir chap. I ^{er} , § IV (Construction)	18
II. Recettes et dépenses depuis l'origine	<i>ib.</i>
III. Bilan	19
IV. Compte du Trésor public	<i>ib.</i>
Tableaux de la situation financière	21

CHAPITRE TROISIÈME.

EXPLOITATION.

I. Longueur exploitée en 1857	25
II. Recettes et dépenses de 1857	26

CHAPITRE QUATRIÈME.

STATISTIQUE.

I. Machines fixes et locomotives	55
II. Matériel des transports (Voitures).	58
III. Convois.	58
IV. Voyageurs.	41
V. Bagages	45
VI. Marchandises	44
a. Petits paquets et articles de messageries	<i>ib.</i>
b. Grosses marchandises	45
VII. Finances, équipages, chevaux et bestiaux	48
VIII. Produits extraordinaires	49
IX. Comparaison avec 1856.	50

CHAPITRE CINQUIÈME.**PRINCIPALES DÉPENSES DE 1857. — DÉVELOPPEMENTS.**

	PAGES.
I. Rails et fers de la voie	55
II. Billes	56
III. Combustible	57
IV. Huiles et graisses.	60

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

I. Services mixtes	62
II. Transit et services internationaux.	64

CHAPITRE SEPTIÈME.

Accidents	66
---------------------	----

CHAPITRE HUITIÈME.

Télégraphes	67
CONCLUSION	70

ANNEXES.

I. Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires.	
II. — des billes.	
III. Dépenses de premier établissement, à la date du 31 décembre 1857.	
IV. Transports effectués gratuitement ou avec réduction sur le prix des tarifs, pendant l'année 1857.	73
V. État récapitulatif, par stations, du mouvement des voyageurs et bagages, pendant l'année 1857.	75
VI. État récapitulatif, par mois, du mouvement des voyageurs et bagages, pendant l'année 1857	85
VII. État récapitulatif, par stations, de la recette des transports de voyageurs et bagages, pendant l'année 1857.	89
VIII. État récapitulatif, par mois, de la recette des transports de voyageurs et bagages, pendant l'année 1857.	99
IX. État récapitulatif, par stations, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1857.	105
X. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1857.	115
XI. État récapitulatif, par stations, de la recette des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1857.	
XII. État récapitulatif, par mois, de la recette des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1857.	
XIII. Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration payés sur le budget de 1857	119
XIV. Situation, par mois, du matériel (locomotives), pendant l'année 1857.	125
XV. — (voitures), pendant l'année 1857.	

	Pages.
XVI. Tableau du parcours kilométrique des convois et du matériel des transports.	
XVII. Charbons et coke expédiés vers la France.	129
XVIII. Minerais expédiés de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines de Couillet et de Montigny.	130
XIX. Relevé des transports effectués en vertu de <i>traités spéciaux</i> , du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1857.	134
XX. Statistique de l'emploi des rails.	136
XXI. Situation des voies et indication des renouvellements de rails effectués au 1 ^{er} janvier 1858.	137
XXII. Statistique de l'emploi des billes en 1857.	142
XXIII. Renouvellements de billes faits en 1857	145
XXIV. État général de la fabrication du coké.	
XXV. — de la consommation du combustible.	147
XXVI. Importance des services internationaux et du transit.	
XXVII. Résultats comparés du service intérieur et des services internationaux . . .	151
XXVIII. Accidents arrivés au chemin de fer en 1857	155
