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 1er 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.**

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 satisfaire, 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 satisfaire complétement aux prescriptions de l'art. 6 de la loi du 1er 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 :

| | Mètres. | Mètres. |
|---|---|---|
| *Ligne du Nord.* Bruxelles à Anvers | 43,795 | |
| Bureau d'Anvers à l'Escaut | 2,920 | |
| Bruxelles (Allée-Verte) à l'excentrique (1) | 587 | |
| Contich à Lierre (2) | 6,175 | |
| | | 53,477 |
| *Ligne de l'Ouest.* Malines à Ostende | 122,349 | |
| 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 |
| *Ligne de l'Est.* Malines à la frontière de Prusse | 133,176 | |
| Station de Louvain au bassin | 972 | |
| Bureau de Liége à la Meuse | 716 | |
| Landen à Saint-Trond | 10,220 | |
| | | 145,084 |
| A reporter | | 403,790 |

(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 |
| *Ligne du Midi.* 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 | |
| | | 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. Métr. |
|---|---|
| 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 |
| Erquelinnes 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 . . . . . | 37,375 |
| Saint-Trond à la frontière néerlandaise . . . . . | 42,641 |
| Pepinster à Spa . . . . . | 12,119 |
| Luxembourg (Bruxelles à Namur) (2). . . . . | 55,437 |
| Namur à Liége . . . . . | 73,444 |
| Audenarde à La Pinte . . . . . | 18,250 |
| Mons à Haumont . . . . . | 26,378 |
| Erquelinnes au Centre (Baume) . . . . . | 22,601 |
| 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.

| | Mètres. |
|---|---|
| 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. . . . . | 944,101 |

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 55,786 mètres, celui des charbonnages de Saint-Ghislain, qui mesure 15 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 |
| Ensemble. . . | 1,511,125 |

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 |
| | | 712,593 |
| Chemins de fer construits et exploités par des compagnies. | 788,312 | |
| — par l'État et exploités par des compagnies. . . . . | 10,220 | |
| | | 798,532 |
| | | 1,511,125 |

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 Liége, 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 1857, 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. |
|---|---|
| Olsene à Harlebeke . . . . . | 14,076 |
| Mouscron à Tournay . . . . . | 19,135 |
| Landen à Saint-Trond . . . . . | 10,220 |
| Contich à Lierre. . . . . | 6,175 |
| | 49,606 |

| | Mètres. |
|---|---|
| D'autre part . . . . . | 49,606 |
| Station de Louvain au bassin. . . . . | 972 |
| Station de Liége 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. . . . . | 62,290 |

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 1er 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, 353,400 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 1er 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. . . . . | 16,300 |
| 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 . . . . . | 3,900 |
| Tournay à Jurbise. . . . . | 187,590 |
| Bruxelles à Quiévrain. . . . . | 10,480 |
| Ensemble. . . . . | 344,020 |

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 Waremme. . . . . | 7,232.00 |
| Waremme à Ans. . . . . | 7,090.00 |
| Ans à la Meuse . . . . . | 8,382.30 |
| Liége 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 . . . . . | 14,002.30 |
| 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. . . . . | 342,993.17 |

## III

### Billes.

Au 1er janvier 1858, 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 | 110,285 |
| — en autres essences | 174,376 |
| | 1,539,739 |
| — en bois de fer | 8 |
| — en bois de teck | 5 |
| — en métal | 4,484 |
| 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 | 31 |
| — 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 |
| | 193,018 |
| Billes non préparées | 1,346,721 |
| | 1,539,739 |

On voit, d'une part, que le nombre des billes *préparées* qui forme 14.33 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 1857, 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 1er mai 1834, 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 1er 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 . . . . . | 3,205,424 | 61 |
| Loi du 19 décembre 1857 . . . . . | 255,000 | » |
| | 3,981,317 | 96 |
| Crédits ouverts à la Régie. . . . . fr. | 62,172 | 63 |
| 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 | 38 |
| Frais d'exploitation prélevés sur le produit des emprunts (notamment ceux des années 1835 et 1836). . . . . | 700,979 | 38 |
| Reliquats versés dans les caisses du Trésor, ordonnances prescrites, recettes accidentelles par suite du non payement 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 . . . . . | | 903,340 11 |
| Dépenses générales . . . . . | | 3,657 76 |
| Matériel des transports . . . . . | | 2,342,866 38 |
| | 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 . . . . . | | 32,171 17 |
| Dépenses générales . . . . . | | 9,162 31 |
| Matériel des transports. . . . . | | 59,491 30 |
| | 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. 47,338-37, 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'État, 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'État 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.

# 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 . . . . 317,116 39

De sorte que le déficit réel, au 1er janvier 1857, était de fr. 19,725,583 16

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

Il était donc descendu à la somme de . . . . . fr. 16,312,162 11
au 1er 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. | 13,861,961 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. | | 3,413,421 05 |

## III

Le compte général de l'actif et du passif accuse un déficit de fr. 17,455,748-38. — 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 1er février et au 1er mai 1858, des parties non amorties des emprunts de 1838, 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. . . . . | 317,116 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 1er janvier 1858, les avances du Trésor montaient 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. | 3,413,421 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. | 3,413,460 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 1er mai 1834. Il y a lieu de retrancher, de ce chef. . . . . fr. 2,262,839 35

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.**

| | | DÉPENSES au 31 décembre 1856. | DÉPENSES faites en 1857. | TOTAL DES DÉPENSES au 31 décembre 1857. |
|---|---|---|---|---|
| CONSTRUCTION. . . . . (*Voir* le détail aux annexes.) | Route proprement dite. | 128,449,322 20 | 1,023,801 47 | 129,473,123 67 |
| | 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. | 31,390,127 99 | 2,342,866 38 | 33,732,994 37 |
| | TOTAUX. . . . | 182,369,576 66 | 4,273,665 72 | 186,643,242 38 |
| VALEURS DIVERSES . . . . . | 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 |
| BALANCE. . . . . | Intérêts échus, mais non encore exigibles. (*Voir* ci-contre, au passif.) . . . . . | 1,141,586 27 | | 17,453,748 38 |
| | Excédant des dépenses annuelles. (*Voir* tableau n° 3.) . . . . . | 16,312,162 11 | | |
| | | | | 208,140,481 35 |

**PASSIF.**

| | | RESTE A AMORTIR : Valeurs nominales. | RESTE A AMORTIR : Valeurs effectives, au taux de l'émission. | |
|---|---|---|---|---|
| CAPITAL . . . . . | Emprunt de 1836 (4 p. °/o) . . | 16,592,517 55 | 15,134,679 06 | |
| | — de 1838 (3 p. °/o) . . | 26,960 601 51 | 18,969,166 48 | |
| | — de 1852 (4 ½ p. °/o). . | 1,399,655 56 | 1,406,654 12 | |
| | Dette de 1853 (4 ½ p. °/o). . . . | 105,877,510 63 | 101,802,413 35 | |
| | Ensemble. . . . . | 150,830,285 28 | 137,312,913 01 | 153,015,981 61 |
| | Bons du Trésor (4 p. °/o) . . . | 15,075,000 » | 15,075,000 » | |
| | Ressources ordinaires . . . . . | 628,068 60 | 628,068 60 | |
| | TOTAUX. . . . . | 166,533,353 88 | 153,015,981 61 | |
| PORTEURS D'INSCRIPTIONS DES EMPRUNTS. | Intérêts échus au 31 décembre 1857, mais non encore exigibles, sur les semestres au 1er février et au 1er mai 1858, des parties non amorties des emprunts de 1838, de 1852 et de 1853 . . . . . | | | 1,141,586 27 |
| ÉTAT BELGE . . . . . | Avances faites pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'art. 5 de la loi du 1er mai 1834 (*Voir* tableau n° 2). . . . . | | | 53,982,913 47 |
| | | | | 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)..... | 23,998,356 61 | Solde au 31 décembre 1856..... | 54,816,417 78 |
| | Produits indirects..... | 109,996 60 | Dépenses de 1855 rattachées au budget de 1857 (1)..... | 110,027 65 |
| | Reliquats de crédits versés au Trésor (fonds spéciaux)..... | 59 » | Id. 1856 id. (1). | 207,088 76 |
| | Solde au 31 décembre 1857. | 53,982,913 47 | Ensemble..... | 55,133,534 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..... | 16,529 11 |
| | | 78,091,483 68 | | 78,091,483 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) ..... | 23,998,356 61 |
| | Dépenses de 1855 rattachées au budget de 1857 (1)..... | 110,027 65 | Produits indirects..... | 109,996 60 |
| | Id. 1856 id. (1). | 207,088 76 | Valeur effective des capitaux amortis, calculée d'après le produit réel de l'émission..... | 2,262,839 35 |
| | Ensemble..... | 19,725,583 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 ..... | 16,529 11 | | |
| | | 42,683,554 67 | | 42,683,554 67 |

(1) 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. 30 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 1er 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 :

| | | |
|---|---|---|
| 65.64 p. °/₀ au payement des intérêts . . . . . | fr. | 6,725,987 83 |
| 22.85 p. °/₀ à l'amortissement . . . . . | | 2,341,301 69 |
| 0.28 p. °/₀ aux frais d'amortissement et autres. . . . | | 28,700 41 |
| 11.23 p. °/₀ à l'extinction de la créance de l'État. . . . | | 1,150,581 70 |
| 100.00 p. °/₀ Somme égale . . . | fr. | 10,246,571 63 |

La recette nette équivaut : à 5.49 p. °/₀ des capitaux déjà employés à la construction (fr. 186,643,242-38), — à 5.37 p. °/₀ du montant desdits capitaux, augmenté du restant disponible sur les fonds votés (ensemble fr. 190,686,732-97), à 4.92 p. °/₀ de la dette totale ou du passif constaté ci-dessus (fr. 208,140,481-35).

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 |
| | 5.49 | 5.37 | 4.92 |

ce qui signifie, dans le premier cas, par exemple, que la recette nette a servi à payer : 3.60 p. °/₀ d'intérêt sur les fonds *employés,* 1.25 p. °/₀ d'amortissement, 0.02 p. °/₀ de frais, et 0.62 p. °/₀ de dividende.

Les intérêts servis sur la moyenne des capitaux *restant à amortir,* représentent 4.38 p. °/₀ 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 1ᵉʳ 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. 38,511,128-73, 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 1834 à la fin de 1851, c'est-à-dire dans l'espace de dix-huit années, le déficit a toujours été en croissant. Au 1er 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 73

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. 367,024

Sauf seulement la section de Landen à Saint-Trond, laquelle mesure. 10,220

Reste. . . . 356,804

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 1er 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 1er avril 1857, les longueurs respectives de ces lignes (6,175 et 2,348 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 1er janvier au 31 décembre 1857; ce qui donne en plus . . . . . 13,031

Ci. . . . 20,452

| | Mètres. | 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. |
|---|---|
| *Nord.* . . . . . | 52,962 |
| *Midi.* . . . . . | 163,234 |
| *Ouest.* . . . . . | 360,431 |
| *Est* . . . . . | 134,864 |
| | 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 1er 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 *l'exploitation,* 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 . . . . . 583,564 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. °/₀ 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. °/₀, soit 2.09 p. °/₀ 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 (1). | Recette. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | | | 2 | 3 |
| Voyageurs. — Trains express | | 1re classe | 249,072 | 1,861,806 69 |
| | | 2e id. | 37,657 | 193,689 70 |
| Trains ordinaires | | 1re classe | 372,655 | 1,301,303 59 |
| | | 2e id. | 1,022,029 | 1,885,887 14 |
| | | 3e id. | 4,388,597 | 4,253,754 20 |
| | | Transports militaires | 116,906 | 181,830 89 |
| | | Id. extraordinaires | 23,682 | 65,656 75 |
| | | Id. d'enfants | 47,826 | 40,203 52 |
| Totaux du tarif des voyageurs | | | 6,458,424 | 9,784,152 46 |
| Tarif des bagages | | Quintaux | 121,596 | 614,694 41 |
| | | Colis | 93,089 | |
| Petites marchandises. (Tarifs nos 1 et 2.) — Grande vitesse (Petits paquets.) | | Colis soumis à la taxe uniforme (quintaux) (1) | 2,279 | 56,004 66 |
| | | Colis taxés au *minimum* (quintaux) (2) | 3,257 | 29,859 51 |
| | | Id. au poids (quintaux) | 12,879 | 133,071 02 |
| Service accéléré (Articles de messagerie.) | | Expéditions taxées au *minimum* (quintaux) (3) | 30,187 | 66,009 90 |
| | | Id. taxées au poids (quintaux) | 735,802 | 1,110,317 57 |
| Totaux des tarifs nos 1 et 2. (Petites marchandises) | | | 784,404 | 1,395,262 46 |
| Grosses marchandises. (Tarif no 3.) — Petite vitesse (Articles de roulage.) | | 1re classe (tonneaux) | 591,076 | 3,033,860 03 |
| | | 2e id. ( id. ) | 508,096 | 2,502,297 91 |
| | | 3e id. ( id. ) | 1,883,554 | 4,878,577 43 |
| | | 5e id. par abonnement (tonneaux) | 350 | 435 » |
| Frais accessoires | | Chargement, déchargement, camionnage et bulletins. | » | 936,252 47 |
| Totaux du tarif no 3. (Grosses marchandises) | | | 2,783,076 | 11,411,382 84 |
| Tarif des finances (par groups de 1,000 francs) | | | 282,800 | 140,584 57 |
| Tarif des équipages (par voiture) | | | 339 | 31,523 10 |
| Chevaux et bestiaux. — Grande vitesse (par expédition) | | | 2,578 | 81,663 52 |
| Petite vitesse | | 1re catégorie (par expédition) | 2,592 | 20,187 62 |
| | | 2e id. ( id. ) | 2,022 | 27,810 70 |
| | | 3e id. ( id. ) | 7,961 | 149,082 07 |
| Totaux du tarif des chevaux et bestiaux | | | 14,933 | 278,743 91 |
| Produits extraordinaires | | | » | 332,511 06 |
| Recettes du chemin de fer | | | » | 25,098,536 61 |
| A ajouter, pour transports gratuits ou à prix réduits. (*Pour mémoire.*) | | | » | 1,826,532 39 |
| TOTAUX | | | » | 25,825,069 » |

| TATION PAR L'ÉTAT. | | | | TOTAUX GÉNÉRAUX DES RECETTES, | PROPORTION pour cent RELATIVEMENT à la recette, | | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PART DE LA SOCIÉTÉ DE DENDRE-ET-WAES. | | PART DE LA SOCIÉTÉ DE TOURNAY A JURBISE. | | | | | |
| Mouvement. | Recette. | Mouvement. | Recette. | (Colonnes 3, 5 et 7) | de chaque tarif. | TOTALS. | |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| | | | | | Pour cent. | Pour cent. | |
| 1,360 | 4,443 59 | 1,445 | 5,468 » | 1,869,718 08 | 17.95 | 7.53 | (1) On a compté le poids moyen 1 kil. par colis. |
| 5 | 41 85 | 692 | 1,210 » | 194,941 53 | 1.87 | 0.76 | (2) On a compté le poids moyen 4 kil. par colis. |
| 23,830 | 37,326 01 | 21,577 | 29,142 05 | 1,367,771 65 | 13.11 | 5.56 | (3) On a compté le poids moyen 20 kil. par colis. |
| 92,946 | 82,944 62 | 59,695 | 45,880 60 | 2,014,712 56 | 19.32 | 7.90 | (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. |
| 462,090 | 294,247 77 | 299,956 | 122,449 87 | 4,670,451 84 | 44.78 | 18.51 | |
| 20,596 | 15,515 29 | 10,500 | 5,471 11 | 200,817 29 | 1.93 | 0.79 | |
| » | » | 4,492 | 2,155 50 | 67,792 25 | 0.65 | 0.26 | |
| 6,018 | 2,915 95 | » | » | 45,119 47 | 0.41 | 0.17 | |
| 607,045 | 457,454 88 | 598,155 | 207,757 13 | 10,429,524 47 | 100.00 | 40.88 | |
| 2,869 | 5,485 08 | 5,472 | 6,963 75 | 627,045 24 | 100.00 | 2.46 | |
| 209 | 4,082 55 | 138 | 1,095 77 | 61,180 96 | 4.12 | 0.24 | |
| 554 | 1,866 18 | 250 | 427 45 | 52,155 14 | 2.17 | 0.15 | |
| 1,647 | 3,608 85 | 1,748 | 1,595 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 | 19,856 68 | 1,180,978 28 | 79.52 | 4.65 | |
| 65,997 | 65,909 55 | 66,274 | 25,865 79 | 1,485,055 78 | 100.00 | 5.82 | |
| 29,907 | 116,666 45 | 59,986 | 68,255 42 | 3,218,781 88 | 26.65 | 12.62 | |
| 25,922 | 92,451 25 | 54,142 | 70,661 57 | 2,725,550 71 | 22.58 | 10.68 | |
| 67,714 | 199,952 42 | 114,728 | 90,024 27 | 5,168,554 12 | 42.77 | 20.27 | |
| » | » | » | » | 455 » | | | |
| » | 27,106 56 | » | 9,555 48 | 972,874 51 | 8.05 | 5.81 | |
| 125,545 | 456,156 44 | 208,856 | 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 30 | 14 | 159 40 | 21,705 80 | 100.00 | 0.09 | |
| 259 | 4,254 55 | 274 | 2,109 80 | 88,027 85 | 30.05 | 0.55 | |
| 159 | 452 59 | 169 | 450 26 | 21,050 47 | 7.18 | 0.08 | |
| 162 | 726 25 | 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 | |
| 1,555 | 9,244 91 | 1,116 | 5,191 71 | 295,180 55 | 100.00 | 1.15 | |
| » | 69,567 48 | » | 958 74 | 422,857 28 | 100.00 | 1.66 | |
| » | 1,025,195 10 | » | 485,885 61 | 25,507,617 52 | » | 100.00 | |
| » | » | » | » | 1,826,552 59 | » | » | |
| » | 1,025,195 10 | » | 485,885 61 | 27,534,149 71 | » | » | |

Les annexes n^os^ 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. | 353 | » |
| — 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 |
| 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 PAR ARTICLE du budget. | MONTANT DE LA DÉPENSE PAR SECTION. | RAPPORT à la DÉPENSE totale. |
|---|---|---|---|
| VOIES ET TRAVAUX. | | | Pour cent. |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. | 211,343 » | | |
| Salaires des agents payés à la journée | 1,606,595 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 | 50,725 15 | | |
| Combustibles et consommations pour la traction | 1,917,380 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. | 935,276 » | | |
| Salaires des agents payés à la journée | 1,251,539 83 | | |
| Frais d'exploitation | 431,600 » | | |
| Camionnage | 330,000 » | | |
| Pertes et avaries | 75,645 95 | | |
| | | 3,021,861 78 | 21.79 |
| SERVICES EN GÉNÉRAL (1). | | | |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. | 48,850 » | | |
| Salaires des agents payés à la journée | 46,409 45 | | |
| Matériel et fournitures de bureau | 195,378 38 | | |
| Subside à la caisse de retraite des ouvriers | 20,000 » | | |
| Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité. | 27,608 81 | | |
| | | 338,245 64 | 2.44 |
| RÉGIE. | | | |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. | 36,600 » | | |
| Frais de bureau et de loyer | 3,233 96 | | |
| | | 59,833 96 | 0.29 |
| Total | | 13,861,961 58 | 100.00 |

L'annexe n° XIII fournit la désignation et l'évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration effectués en 1857, 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. 583,564-60, 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. 583,564-60, 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 15, 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 :

$$\frac{n}{60}\,8190\,v\,(p - 1{,}033).$$

$n$ 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) . . | 334,197 |
| — | — | — (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. | RACCORDEMENT DES boulevards. |
|---|---|---|---|---|---|
| Trains de voyageurs (express)... locom. kilom. | 108,060 | 193,997 | 89,790 | 142,350 | » |
| — — (ordinaires). — | 220,732 | 359,081 | 793,456 | 628,202 | » |
| — — (spéciaux). — | 4,164 | 6,783 | 12,657 | 4,040 | » |
| — marchandises (ordinaires). — | 230,853 | 554,778 | 988,874 | 835,695 | 21,064 |
| — — (spéciaux). — | 12,343 | 53,249 | 16,147 | 53,564 | 22,577 |
| Totaux..... | 596,152 | 1,167,890 | 1,900,904 | 1665,651 | 43,641 |

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 — |
| | | | 47.20 — |
| — (spéciaux), — . . . . . | | | 0.51 — |
| | | | 47.71 — |
| De marchandises (ordinaires), — . . | 49.36 p. % | | |
| — (spéciaux), — . . | 2.93 — | | 52.29 — |
| Unité. . . . . | | | 100.00 |

| | | |
|---|---|---|
| La ligne du Nord a pris . . . . . | 11.09 p. % | du mouvement. |
| — de l'Est . . . . . | 21.74 | — |
| — de l'Ouest . . . . . | 35.39 | — |
| — du Midi . . . . . | 30.97 | — |
| Le raccordement des boulevards. . . . . | 0.81 | — |
| | 100.00 | |

| | | |
|---|---|---|
| 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. . . . . | 3,013,501 | 29 |
| — de l'Ouest. . . . . | 4,904,893 | 79 |
| — du Midi (y compris le raccordement des boulevards) . . . . . | 4,405,317 | 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 | 93 |
| — — de l'Ouest, à . . . . . | 4,698,406 | 15 |
| — — du Midi, à . . . . . | 4,219,861 | 30 |
| 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 1er janvier 1857, l'exploitation du chemin de fer disposait de 6,151 voitures, savoir : 1,031 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 1er 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 539 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, — 3 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 1er 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 | » |
| *Objets* 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 |
| | 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 . . . . . | 654,507 | 12,519,913 |
| | 18,240,738 | 56,696,840 |
| | 74,937,578 | |
| Freins-traîneaux . . . . . | 195,450 | |
| | 75,133,028 | |

Dans les calculs qui vont suivre, on laissera de côté le parcours des *freins-traîneaux* 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. °/₀ 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. . . . . | 74,937,578 |

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 |
| | 61,763,158 | 13,174,420 |

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 traîné . . | 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 ½ pour l'ensemble du réseau, abstraction faite du matériel circulant à vide.

Dans le même ordre d'idées, une voiture-kilomètre, chargée, rapporte, 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 | 26,065 |
| Trains de marchandises ordinaires | 2,570,822 |
| — spéciaux | 156,407 |
| Total égal | 5,282,961 |

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 | 142,350 | » |
| | Ordinaires.. | 213,336 | 372,091 | 776,817 | 624,786 | » |
| | Spéciaux... | 3,408 | 6,707 | 12,023 | 3,925 | » |
| Trains de marchandises. | Ordinaires.. | 227,457 | 578,312 | 952,049 | 812,062 | 20,942 |
| | Spéciaux... | 11,275 | 53,745 | 15,844 | 52,966 | 22,577 |
| Totaux..... | | 563,516 | 1,213,612 | 1,826,223 | 1,636,089 | 43,519 |

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 | 100.00 — |

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. °/₀. |
| — 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..... | 324,784 | 6,152 | 238,732 | 4,507 | 563,516 | 10,659 |
| Est..... | 581,555 | 3,563 | 632,057 | 3,872 | 1,213,612 | 7,435 |
| Ouest..... | 878,532 | 2.456 | 947,895 | 2,630 | 1,826,223 | 5,066 |
| Midi..... | 771,061 | 5,717 | (a) 908,547 | 6,757 | 1,679,608 | 12,484 |
| Le réseau..... | 2,555,752 | 3,592 | 2,727,229 | 5,833 | 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. 5,372,238

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... | + 756 | + 78 | + 612 | + 115 | » |
| Trains de marchandises. | Ordinaires.. | + 23,596 | — 23,534 | + 56,825 | + 23,635 | + 122 |
| | Spéciaux.... | + 1,068 | — 496 | + 303 | + 398 | » |
| Totaux..... | | + 32,636 | — 45,722 | + 74,679 | + 27,562 | + 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 | » |
| | 98,017 | 8,740 |
| 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 | 1.883 | 2.198 | 12.786 |
| | Ensemble. . | 6.005 | 2.307 | 0.075 | 8.387 |
| Trains de marchandises. | Ordinaires . | 0.831 | 14.239 | 4.708 | 19.778 |
| | Spéciaux . . | 0.643 | 7.445 | 6.863 | 14.953 |
| | Ensemble. . | 0.821 | 13.849 | 4.832 | 19.502 |
| Tous les trains réunis. . . . . | | 3.529 | 8.362 | 2.330 | 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'allége 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. | 1re classe . . . . . | Voyageurs. | 249,072 |
| — | 2e — . . . . . | — | 37,657 |
| | A reporter . . . . . | | 286,729 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Report . Voyageurs. | 286,729 |
| Trains ordinaires. | 1re classe . . . . . | — | 372,655 |
| — | 2e — . . . . . | — | 1,022,029 |
| — | 3e — . . . . . | — | 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 1re classe;
De fr. 0-06 — 2e —
De fr. 0-04 — 3e —

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 | 1re classe . . . . . | fr. | 1,869,718 08 |
| — | 2e — . . . . . | | 194,941 55 |
| En trains ordinaires | 1re classe . . . . . | | 1,367,771 65 |
| — | 2e — . . . . . | | 2,014,712 36 |
| — | 3e — . . . . . | | 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 | 1re classe . . . . . | 18,697,181 |
| — | 2e — . . . . . | 2,599,220 |
| Trains ordinaires | 1re classe . . . . . | 17,097,145 |
| — | 2e — . . . . . | 33,578,537 |
| — | 3e — . . . . . | 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 | 1re classe. . . . . kil. | 75.06 | 7 51 |
| — | 2e — . . . . . | 69.02 | 5 18 |
| Trains ordinaires | 1re classe. . . . . | 45.88 | 3 67 |
| — | 2e — . . . . . | 32.85 | 1 97 |
| — | 3e — . . . . . | 25.45 | 1 02. |
| | L'ensemble. . . . . | 30.10 | 1 61 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| Trains express | 1re classe. . . . . | 38.6 | voyageurs. |
| — | 2e — (1). . . . . | 5.8 | — |
| Trains ordinaires | 1re classe. . . . . | 57.7 | — |
| — | 2e — . . . . . | 158.2 | — |
| — | 3e — . . . . . | 710.5 | — |
| — | militaires. . . . . | 18.1 | — |
| — | extraordinaires . . . . . | 3.7 | — |
| — | enfants. . . . . | 7.4 | — |
| | | 1,000.0 | |

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

| | | |
|---|---|---|
| Des trains express | 1re classe, figuraient pour . . . . . fr. | 179 30 |
| — | 2e — — . . . . . | 18 70 |
| Des trains ordinaires | 1re classe, — . . . . . | 131 10 |
| — | 2e — — . . . . . | 193 20 |
| — | 3e — — . . . . . | 447.80 |
| Les militaires figuraient pour . . . . . | | 19 30 |
| Les voyageurs extraordinaires pour . . . . . | | 6 50 |
| Les enfants pour . . . . . | | 4 10 |
| | Fr. | 1,000 00 |

## 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. | 47,544 50 |

(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 |
| | Fr. | 579,498 74 |

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 ½.

En résumé, la recette provenant du transport des bagages s'est élevée à fr. 627,043-24, somme qui représente 2.46 p. °/₀ 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 ½ 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 81,439 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. 735,802

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 1re catégorie . . . . . | fr. | 61,180 | 96 |
| — 2e — . . . . . | | 32,153 | 14 |
| — 3e — . . . . . | | 138,273 | 27 |
| — 4e — . . . . . | | 72,450 | 13 |
| — 5e — . . . . . | | 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 1re catégorie, à fr. | 0-26 | par colis ou fr. | 26-00 | le quintal. | |
| — 2e — | — | — | 10-74 | — | |
| — 3e — | 0-39 | — | 9-75 | — | |
| — 4e — | — | — | 1-60½ | — | |
| — 5e — | 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 payement 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 :

| | | |
|---|---|---|
| 1re classe . . . . . | Tonnes. | 391,076 |
| 2e — . . . . . | — | 508,096 |
| 3e — . . . . . | — | 1,883,554 |
| Abonnement. . . . . | — | 350 |
| Ensemble . . . | — | 2,783,076 |

Ces transports ont produit respectivement :

| | | |
|---|---|---|
| Ceux de la 1re catégorie . . . . . | fr. | 3,218,781 88 |
| — 2e — . . . . . | | 2,725,350 71 |
| — 3e — . . . . . | | 5,168,534 12 |
| — 4e — . . . . . | | 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 Liége et de Charleroi à Erquelinnes.* — Houille, coke, minerais et fontes brutes.

*Service mixte de Pepinster à Spa.* — Minerais.

| | | |
|---|---|---|
| Pour la 1re classe, à . . . . . | fr. | 8 23 |
| — 2e — . . . . . | | 5 36 |
| — 3e — . . . . . | | 2 74 |
| Pour les abonnements, à . . . . . | | 1 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 Erquelinnes 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 3e classe du tarif des grosses marchandises rapporte fr. 3-43 (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 0-13 (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, 33 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 zônes 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), un taxe calculée à raison de 6 francs de frais fixes et fr. 0-40 par kilomètre de parcours ;

2° A la petite vitesse, 1re classe (1 cheval, 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons), 3 francs de frais fixes et fr. 0-12 par kilomètre de parcours;

3° A la petite vitesse, 2e 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, 3e 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-myriamètre 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-myriamètres).

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. | DIFFÉRENCE : EN MOINS. |
|---|---|---|---|---|
| Finances | 121,068 29 | 140,584 37 | 19,516 08 | » |
| Équipages | 24,056 27 | 21,325 10 | » | 2,731 17 |
| Chevaux et bestiaux | 242,459 43 | 278,743 91 | 36,284 48 | » |
| | 387,583 99 | 440,653 38 | 55,800 56 | 2,731 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. 1re classe | 624,302 | 621,727 | » | 2,575 | 3,184,353 30 | 3,163,110 28 | » | 21,243 02 |
| Voyageurs. 2e » | 1,016,209 | 1,059,686 | 43,477 | » | 2,037,713 41 | 2,079,576 84 | 41,863 43 | » |
| Voyageurs. 3e » | 4,140,482 | 4,588,597 | 448,115 | » | 3,916,076 21 | 4,253,754 20 | 337,677 99 | » |
| Voyageurs. Extraordinaires. | 181,714 | 188,414 | 6,700 | » | 335,217 46 | 287,691 14 | » | 47,526 32 |
| Bagages . . . . . Quintaux. | 117,002 | 121,598 | 4,596 | » | 608,902 17 | 614,504 41 | 5,602 24 | » |
| Équipages . . . . . | 420 | 359 | » | 61 | 24,056 27 | 21,325 10 | » | 2,731 17 |
| Animaux. . . . . Expéditions. | 12,434 | 14,953 | 2,519 | » | 242,459 43 | 278,743 91 | 36,284 48 | » |
| Finances. . . . . Groups . . | 214,934 | 282,800 | 67,866 | » | 121,068 29 | 140,564 37 | 19,516 08 | » |
| Petits paquets. . . . . Quintaux. . | 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. Tonneaux . | 2,545,206 | 2,783,076 | 237,870 | » | 10,971,203 31 | 11,411,382 84 | 440,179 53 | » |
| Produits extraordinaires . . . . | » | » | » | » | 356,716 79 | 352,511 06 | » | 4,205 73 |
| | | | | | 23,154,116 48 | 23,996,536 61 | 920,126 37 | 75,706 24 |
| Parts des sociétés de Dendre-et-Waes et de Tournay à Jurbise . . . . . | | | | | 1,424,423 90 | 1,509,060 71 | 85,656 81 | » |
| | | | | | 24,578,540 38 | 25,507,617 32 | 1,004,783 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..... | 3,948,753 10 | 4,064,590 03 | 115,836 84 | » |
| Traction et arsenal..... | 7,389,108 34 | 6,397,432 17 | » | 991,676 17 |
| Transports..... | 2,987,288 61 | 3,021,861 78 | 34,573 17 | » |
| Services en général..... | 392,817 50 | 338,243 64 | » | 54,573 86 |
| Régie..... | 39,994 27 | 39,833 96 | » | 160 31 |
| | 14,757,961 91 | 13,861,961 58 | 150,410 01 | 1,046,410 34 |
| | — 896,000 33 | | — 896,000 33 | |

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. 35,850-93 ; 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. | 14,655 86 | 1.94100 | 1.974 | 0.1688 |
| Bagages . . . . . | 881 93 | 0.11680 | 0.119 | 0.0102 |
| Petites marchandises . . . . | 2,086 52 | 0.27634 | 0.281 | 0.0239 |
| Grosses marchandises . . . | 16,986 17 | 2.24962 | 2.287 | 0.1957 |
| Finances . . . . . | 200 77 | 0.02659 | 0.027 | 0.0023 |
| Équipages . . . . . | 32 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 93 | 4.74804 | 4.828 | 0.4130 |

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 | 0.737 | 0.0630 |
| Traction et arsenal . . . . . | 8,614 74 | 1.14092 | 1.160 | 0.0992 |
| Transports . . . . . | 4,066 62 | 0.53857 | 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 | 2.513 | 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 1,320 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 *neufs*, et . . . . . | 69,981.88 |
| mètres courants de *vieux* 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 . . . . . | 307,210.57 |
| et de vieux rails, à concurrence de. . . . . | 358,203.28 |
| | 665,413.85 |

Il a été employé :

| | Mètres. | Mètres. |
|---|---|---|
| Aux renouvellements : rails neufs . . . . . | 232,689.77 | |
| — vieux rails . . . . . | 51,396.60 | |
| | | 284,086.57 |
| Aux voies nouvelles : rails neufs . . . . . | 59,643.90 | |
| — vieux rails. . . . . | 15,830.63 | |
| | | 75,474.53 |
| Parmi les rails ôtés des voies, une quantité de. . . . . | | 193,285.83 |
| a été mise hors de service. | | |
| | | 552,846.73 |

| | Mètres. |
|---|---|
| Soit : rails neufs. . . . . | 292,333.67 |
| — vieux rails . . . . . | 260,513.06 |
| | 552,846.73 |

Au 1er janvier 1858, il restait donc en dépôt :

| | Mètres. |
|---|---|
| Rails neufs . . . . . | 14,876.90 |
| Vieux rails . . . . . | 97,690.22 |
| | 112,567.12 |

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 |
| | 193,286 |

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 A DOUBLE BOURRELET. | TOTAL. |
|---|---|---|---|---|
| Ans. | Mètres. | Mètres. | Mètres. | Mètres. |
| 5 | 1,210 | 1,234 | » | 2,444 |
| 8 | » | 1.940 | 91 | 2,031 |
| 9 | » | » | 5,643 | 5,643 |
| 10 | » | » | 9,813 | 9,813 |
| 11 | 5,791 | 273 | 7,167 | 13,236 |
| 12 | » | 360 | » | 360 |
| 13 | » | 320 | » | 320 |
| 14 | 2,300 | 19,016 | » | 21,316 |
| 15 | 6,027 | 11,286 | » | 17,313 |
| 16 | 80 | 10,683 | » | 10,763 |
| 17 | 7,753 | 7,556 | » | 15,311 |
| 18 | 41,384 | 31,403 | » | 72,787 |
| 19 | 15,169 | 8,300 | » | 23,469 |
| 20 | 480 | » | » | 480 |
| TOTAUX . . | 80,196 | 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 1er 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 1er janvier 1857, il restait en réserve une quantité de . . . y compris 1,441 traverses en métal. | | 25,227 |
| En 1857, il a été acheté . . . . . | | 136,607 |
| Ensemble . . . . . | | 161,834 |
| 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 . . . . . | 37,576 | |
| | | 150,397 |
| La réserve comprenait donc au 1er 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. |
| | 118,869 | |

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 | 31 |
| 6 | 1,178 | » | 1,178 |
| 7 | 1,943 | » | 1,943 |
| 8 | 7,355 | » | 7,355 |
| 9 | 4,421 | 480 | 4,901 |
| 10 | 10,105 | 2,256 | 12,361 |
| 11 | 25,125 | » | 25,123 |
| 12 | 13,141 | » | 13,141 |
| 13 | 9,929 | » | 9,929 |
| 14 | 18,956 | » | 18,956 |
| 15 | 17,751 | 225 | 17,976 |
| 16 | 3,571 | 642 | 4,213 |
| 18 | » | 341 | 341 |
| 19 | » | 1,330 | 1,330 |
| TOTAUX . . | 113,483 | 5,341 | 118,824 |

La durée moyenne de la totalité des billes existant dans les voies, au 1er 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 |
| 966,413 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 *combustible*. . . . 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 :

| | |
|---|---|
| | Par mille kil. |
| *a*. Pour le coke, un prix moyen de . . . . . fr. | 27 11 |
| | Par mèt. cube. |
| *b*. Pour le charbon destiné à la fabrication du coke, un prix moyen de | 12 89 |
| | Par mille kil. |
| *c*. Pour la houille et les gailleteries, un prix moyen de. . . . . | 25 38 |
| | Par mèt. cube. |
| *d*. Pour la houille des machines fixes, un prix moyen de . . . . | 10 38 |
| | Par mille kil. |
| *e*. Et pour les briquettes, un prix moyen de. . . . . | 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 32,415$^{m3}$,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. 22-19, 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. 29,169-78.

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 $^1/_3$ 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 11.42 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. . . | | 103,871 36 |
| *B*. Pour le service de l'exploitation proprement dite (bureaux, salles d'attente, etc.), 3,127.2 mètres cubes de gailleteries, coûtant . . . . . | | 44,403 39 |
| fr. | | 148,274 75 |
| Ce qui, avec les dépenses renseignées pour la traction, ci . . | | 1,516,463 25 |
| porte à . . . . . fr. | | 1,664,738 00 |

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. 1-38 le kilogramme, ci. . . . . fr. | | 137,831 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 |
| | Fr. | 397,406 12 |

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 1,283 — 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 1er 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'agréation 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 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 n°s 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-néerlando-belge. . . . . | | 649,325 31 |
| — hollando-belge. . . . . | | 162,245 96 |
| — franco-belge-rhénan. . . . . | | 708,125 94 |
| — anglo-belge-rhénan . . . . . | | 77,284 80 |
| — des finances et petits paquets (transports internationaux et transit). . . . . | | 122,803 25 |
| Ensemble . . . . . | fr. | 5,841,357 73 |
| Le service intérieur comporte . . . . . | | 19,666,259 39 |
| Ensemble, pour tous les services réunis . . . . . | fr. | 25,507,617 32 |

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

| | | |
|---|---|---|
| Services internationaux . . . . . | fr. | 19 34 p. °/₀ |
| Transit. . . . . | | 3 08 — |
| Finances et petits paquets des services internationaux et du transit. . . . . | | » 48 — |
| | Fr. | 22 90 p. °/₀ |
| Service intérieur . . . . . | | 77 10 — |
| | Fr. | 100 » p. °/₀ |

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

| | | |
|---|---|---|
| Services internationaux . . . . . | fr. | 17 05 p. °/₀ |
| Transit . . . . . | | 2 57 — |
| Finances et petits paquets, etc. . . . . | | » 51 — |
| | Fr. | 20 13 p. °/₀ |
| Service intérieur . . . . . | | 79 87 — |
| | Fr. | 100 » p. °/₀ |

Les transports internationaux et en transit sont spécialement considérables pour ce qui concerne les voyageurs de 1re 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. . . . . | 153,025 | 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. . . . . | 480,975 | 13 |
| Produits extraordinaires. . . . . | 24,000 | 10 |
| Somme égale. . . . . fr. | 891,733 | 73 |

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

| | Pour cent. |
|---|---|
| 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 |
| | 100.00 |

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

Le premier, 21.99 p. °/₀ du produit *total* du transport des voyageurs et bagages, les services intérieur, internationaux et du transit réunis;

Le deuxième, 37.06 p. °/₀ du produit *total* du transport des équipages, finances et bestiaux, les mêmes services réunis;

Le troisième, 21.80 p. °/₀ du produit *total* du transport des petits paquets et des petites marchandises, les mêmes services réunis;

Le quatrième, 22.51 p. °/₀ du produit *total* du transport des grosses marchandises, les mêmes services réunis;

Le cinquième, 40.39 p. °/₀ 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, 33 morts et 25 cas de blessures. (*Voir,* annexe XXVIII.)

Du 1er 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 1er janvier 1849 jusqu'au 1er 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 . . . . . | 115 | 67 |
| Aux employés de l'administration . . . . . | 90 | 205 |
| | 212 | 338 |

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 publie, 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 1er janvier 1857, à concurrence de. . . . . fr. | 568,190 | 86 |
| Sur l'excédant, il a été dépensé . . . . . | 107,367 | 74 |
| en 1857 ; de sorte que les imputations faites, à la date du 1er 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 | 43 |
| 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 Liége.

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 . . . . . | | 27,634 96 |
| Entretien . . . . . | | 25,987 98 |
| | 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 91 |
| — en transit . . . . . | | 146,255 88 |
| Des décomptes et rectifications des offices étrangers . . . . | | 5,673 88 |
| | Fr. | 407,011 67 |

D'où il résulte que la recette nette est de fr. 229,338-73, soit fr. 33-95 p. °/₀ 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 |
| | 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. 3-38.

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 . . . . . | 3 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.

*Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1857.*

N° I.

| ANNÉES. | NOMBRE DE KILOMÈTRES EXPLOITÉS. | | DÉVELOPPEMENT DES VOIES EXPLOITÉES PAR ANNÉE. (MÈTRES COURANTS.) | | | MÈTRES COURANTS DE RAILS EMPLOYÉS | | | | | | PRIX PAR ANNÉE ET PAR TONNEAU. | | | | RAILS HORS DE SERVICE ÔTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | A LA CONSTRUCTION.. | | | A L'ENTRETIEN. | | | | | | | | | | |
| | 1re VOIE. | 2e VOIE. | VOIES PRINCIPALES et doubles voies. | VOIES ACCESSOIRES et des stations. | TOTAL. | ONDULÉS. | PARALLÈLES. | A DOUBLE BOURRELET. | ONDULÉS. | PARALLÈLES. | A DOUBLE BOURRELET. | RAILS. | COUSSINETS. | CHEVILLES ET CLAVETTES. | COINS EN BOIS. (PRIX PAR PIÈCE.) | ONDULÉS. | PARALLÈLES | A DOUBLE BOURRELET. | TOTAL. |
| 1835 | 20 | » | 20,500 | 10,200 | 30,700 | 61,300 | » | » | » | » | » | 300 fr. à 380 fr. | 255 fr. à 265 fr. | 550 fr. à 600 fr. | » | » | » | » | » |
| 1836 | 24 | » | 44,700 | 11,300 | 56,000 | 51,000 | » | » | » | » | » | 440 » à 450 » | 315 » à 325 » | 720 » à 730 » | » | » | » | » | » |
| 1837 | 99 | 2 | 416,000 | 45,000 | 461,000 | 211.000 | » | » | » | » | » | 448 » à 457 50 | 320 » à 367 50 | 700 » à 740 » | » | » | » | » | » |
| 1838 | 113 | 44 | 304,000 | 33,000 | 337,000 | 317,416 | 33,920 | » | » | » | » | 370 » à 448 » | 250 » à 328 » | 590 » à 708 » | » | » | » | » | » |
| 1839 | 53 | 27 | 386,000 | 45,000 | 431.000 | 448,405 | 432,946 | » | » | » | » | 340 » à 416 » | 245 » à 302 » | 590 » à 692 » | » | » | » | » | » |
| 1840 | 23 | 41 | 447,000 | 50,000 | 497.000 | 49,800 | 49,734 | » | 226 | 2,789 | » | 239 » à 240 » | 149 » à 304 50 | 475 » à 600 » | » | 2,979 | 36 | » | 3,015 |
| 1841 | 46 | 78 | 570,000 | 53,000 | 623,000 | 32,400 | 218,792 | » | 296 | 9,122 | » | 239 » à 257 » | 149 » à 164 » | 400 » à 489 » | » | 9,121 | 297 | » | 9,418 |
| 1842 | 78 | 6 | 656,000 | 69,000 | 725.000 | 30,617 | 152,055 | » | 9,789 | 71,949 | » | 234 | 156 » à 172 » | 444 » à 489 » | » | 80,901 | 837 | » | 81,738 |
| 1843 | 100 | 39 | 796,000 | 76,000 | 872,000 | 72,894 | 221,848 | » | 1,935 | 1,985 | » | 191 » à 252 25 | 125 » à 174 90 | 315 » à 420 » | » | 2,493 | 1,427 | » | 3,920 |
| 1844 | » | 5 | 799,000 | 79,000 | 878,000 | » | 11,300 | » | 233 | 3,637 | » | » | » | » | » | 1,085 | 2,785 | » | 3,870 |
| 1845 | » | » | 799,000 | 79,000 | 878,000 | » | » | » | 531 | 5,193 | » | 297 » à 321 » | 215 » à 231 » | 351 | 0.10 à 0.12 | 1,377 | 4,347 | » | 5,724 |
| 1846 | » | 59 | 858,000 | 91,000 | 949,000 | 12,000 | 61,663 | 69,067 | 849 | 9,135 | 18,596 | 320 | 191 90 à 209 80 | 378 | 0.10 à 0.1275 | 20,016 | 8,564 | » | 28,580 |
| 1847 | 30 | 49 | 939,000 | 107,600 | 1,046,600 | » | 74,518 | 100,200 | » | 27 | 129,668 | 214 90 à 320 » | 153 94 à 184 » | 367 » à 370 » | 0.09 | 98,096 | 31,599 | » | 129,695 |
| 1848 | 35 | 44 | 987,500 | 121,700 | 1,109,200 | » | 91,206 | 72,029 | 2,405 | 2,841 | 98,996 | 190 | 153 | 292 50 à 298 » | 0.09 | 93,540 | 10,702 | 147 | 104,389 |
| 1849 | » | 34 | 1,020,800 | 130,700 | 1,151,500 | 7,000 | 2,850 | 66,000 | » | 3,462 | 79,866 | 170 » à 190 » | 128 » à 143 » | 298 » à 299 » | 0 08 à 0.09 | 60,628 | 21,928 | 625 | 83,181 |
| 1850 | » | 52 | 1,076,600 | 136,700 | 1,213,300 | » | 95,299 | 8,000 | » | 644 | 109,133 | 170 | 128 | 285 | 0.095 | 52,267 | 19,172 | 264 | 71,703 |
| 1851 | » | » | 1,076,600 | 143,700 | 1,220,300 | » | » | » | » | 386 | 101,097 | 172 | » | 244 » à 285 » | 0.075 à 0.10 | 57,645 | 71,830 | 836 | 130,311 |
| 1852 | » | 9 | 1,101,600 | 149,800 | 1,251,400 | 29,700 | 21,000 | 31,000 | » | 30 | 150,282 | 164 » à 180 » | 128 | 295 | 0.09 | 53,851 | 79,792 | 777 | 134,420 |
| 1853 | » | 31 | 1,115,100 | 155,700 | 1,271,100 | » | » | 31,500 | » | 164 | 104,267 | 222 » à 240 » | 138 » à 163 50 | 282 » à 294 » | 0.0775 à 0.1175 | 44,134 | 47,494 | 3,128 | 95,056 |
| 1854 | » | 7 | 1,121,400 | 166,500 | 1,287,900 | 304 | 7,113 | 16,210 | » | 92 | 113,113 | 206 50 à 234 » | 148 80 à 174 90 | 270 80 à 279 80 | 0.125 | 43,969 | 71,112 | 5,957 | 121,068 |
| 1855 | » | 28 | 1,147,500 | 175,500 | 1,323,000 | » | » | 69,666 | » | » | 157,696 | 205 » à 220 » | 147 » à 150 » | 278 80 à 288 » | 0.095 à 0.0975 | 61,650 | 86,185 | 7,668 | 155,503 |
| 1856 | » | » | 1,147,500 | 190,300 | 1,337,800 | » | » | 5,907 | » | 217 | 170,862 | 207 10 à 220 30 | 153 70 | 267 80 à 289 96 | 0.08 à 0.09 | 37,794 | 116,285 | 7,116 | 161,195 |
| 1857 | 116 | 138 | 1,369,000 | 200,500 | 1,569,500 | » | 612 | 539,117 | » | 152 | 232,238 | 184 90 à 209 10 | 131 60 à 138 67 | 227 » à 267 80 | 0.0796 à 0.09 | 80,196 | 92,376 | 20,714 | 193,286 |
| | 737 | 663 | | | | 983,736 | 1,175,156 | 1,028,726 | 16,264 | 112,125 | 1,194,814 | | | | | 801,712 | 666,798 | 47,832 | 1,516,372 |
| | 27 | » | A déduire pour Landen à Hasselt.... | | | 23,963 | 39,179 | 13 | » | » | » | | | | | | | | |
| | 710 | 663 | Reste..... | | | 959,773 | 1,135,977 | 1,028,683 | 16,264 | 112,125 | 1,194,814 | | | | | | | | |
| | 1,373 | | | | | | 3,124,433 | | | 1,623,203 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 4,747,636 | | | | | | | | | | | | |

| MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE, AU 31 DÉCEMBRE 1857. | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | ONDULÉS de 19 à 22 kilogr. | PARALLÈLES de 25 à 37 kilogr. | A DOUBLE BOURRELET de 34 kilogr. | TOTAL. |
| Voies principales..... | 97,879 | 283,480 | 2,351,896 | 2,733,255 |
| Voies accessoires et des stations..... | 74,232 | 218,104 | 107,983 | 400,319 |
| Rails de remploi en réserve..... | 2,184 | 79,720 | 15,786 | 97,690 |
| Totaux..... | 174,295 | 581,304 | 2,475,665 | 3,231,264 |

| ANNÉES. | VIEUX FERS REMANIÉS. (KILOGRAMMES.) | | | PRODUITS DU REMANIAGE. | | | | | | | VALEUR DES PRODUITS EN | | | | TERME DE SERVICE. | SERVICE DES RAILS OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.) | | | | SERVICE DÉJA 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | | | | | | | | | | |
| 1845 | 1,478,425 | 459,841 | » | 7,373 | 1,034,905 | 10,300 | 103,323 | » | » | » | 332,200 | 23,900 | » | 356,100 | $\frac{1}{2}$ | » | » | » | » | » | 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 | 135 | 913 | » | 917 | 526,886 | 527,803 | |
| 1847 | 2,621,719 | 1,541,662 | » | 8,970 | 1,544,099 | 99,331 | 998,862 | » | » | » | 497,300 | 459,800 | » | 657,100 | 2 | 922 | 2,373 | 530 | 3,825 | » | » | 310,546 | 310,546 | |
| 1848 | 3,347,152 | 1,479,462 | 88,998 | 12,260 | 2,126,524 | 113,967 | 1,155,825 | » | 103,097 | 29,675 | 457,200 | 478,000 | 8,900 | 644,100 | 3 | 2,114 | 3,594 | 384 | 6,092 | 504 | 5,705 | 158,315 | 164,524 | |
| 1849 | 2,069,278 | 724,982 | 114,100 | 8,220 | 1,137,997 | 51,645 | 544,277 | 63,068 | 74,780 | 36,768 | 244,500 | 69,700 | 11,000 | 325,200 | 4 | 17,049 | 8,877 | 525 | 26,421 | » | 1,164 | 181,930 | 183,094 | |
| 1850 | 1,404,148 | 722,389 | 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 | 16,796 | 201,194 | 240,680 | |
| 1851 | 2,210,027 | 927,433 | 129,783 | 7,268 | 1,262,858 | 59,046 | 639,620 | 43,940 | 57,160 | 30,213 | 217,200 | 81,900 | 7,500 | 306,600 | 6 | 69,166 | 18,082 | 2,479 | 89,727 | » | 386 | 101,066 | 101,452 | |
| 1852 | 3,903,416 | 1,840,943 | 116,588 | 12,149 | 2,110,031 | 107,342 | 1,115,725 | 31,060 | 52,940 | 25,147 | 379,800 | 142,800 | 7,500 | 530,100 | 7 | 30,504 | 14,229 | 5,214 | 49,947 | » | 95,920 | 117,067 | 212,987 | |
| 1853 | 2,117,126 | 860,655 | 109,804 | 6,182 | 1,074,107 | 55,092 | 614,753 | 72,335 | 51,765 | 36,080 | 257,900 | 92,200 | 9,200 | 359,300 | 8 | 16,136 | 34,950 | 8,000 | 59,386 | 7,000 | 3,939 | 145,775 | 156,714 | |
| 1854 | 3,040,775 | 1,313,804 | 108,153 | 8,727 | 1,500,669 | 90,693 | 996,032 | 106,144 | 31,800 | 38,914 | 360,200 | 109,500 | 10,700 | 480,400 | 9 | 10,133 | 58,553 | 10,000 | 108,986 | » | 93,952 | 167,035 | 260,987 | |
| 1855 | 3,304,688 | 1,729,177 | 132,099 | 13,530 | 2,327,164 | 116,816 | 1,282,772 | 107,960 | 47,967 | 51,785 | 489,100 | 189,900 | 14,500 | 693,500 | 10 | 73,582 | 49,942 | 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 | 106,600 | 154,600 | 11,200 | 572,100 | 11 | 64,140 | 69,133 | 7,167 | 140,740 | 7,053 | 69,516 | 71,310 | 147,879 | |
| 1857 | 5,901,589 | 2,774,175 | 182,811 | 21,152 | 3,289,919 | 195,379 | 2,189,562 | 234,229 | 81,665 | 89,537 | 814,100 | 295,600 | 22,100 | 1,161,800 | 12 | 13,199 | 69,599 | » | 113,098 | 522 | 3,888 | » | 4,110 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 13 | 62,733 | 110,554 | » | 173,287 | 188 | 13,636 | » | 13,824 | |
| | 34,553,734 | 15,818,131 | 1,176,239 | 120,229 | 21,536,355 | 1,070,160 | 11,118,916 | 785,912 | 597,396 | 402,119 | 4,647,900 | 1,613,000 | 110,000 | 6,370,900 | 14 | 63,936 | 76,844 | » | 140,780 | 9,538 | 69,193 | » | 78,731 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 15 | 63,105 | 29,800 | » | 93,205 | 19,192 | 67,591 | » | 87,083 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 16 | 55,054 | 34,564 | » | 89,618 | 31,893 | 84,474 | » | 116,367 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 17 | 63,030 | 33,656 | » | 96,686 | 12,003 | 12,776 | » | 24,779 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 18 | 71,284 | 32,903 | » | 104,187 | 17,196 | 7,660 | » | 25,156 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 19 | 15,539 | 8,300 | » | 23,839 | 41,166 | » | » | 41,166 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 20 | 180 | » | » | 180 | 4,750 | » | » | 4,750 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | Totaux.. | 801,742 | 666,798 | 47,832 | 1,516,372 | 174,295 | 581,304 | 2,175,665 | 3,231,264 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | Durée moyenne. | 12 ans. | 12 $\frac{1}{10}$ | 8 $\frac{3}{5}$ | 12 | 11 $\frac{4}{5}$ | 11 $\frac{3}{5}$ | 4 $\frac{1}{5}$ | 6 | |

*Résumé statistique de l'emploi des billes pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1857.*

N° II.

| ANNÉES. | NOMBRE DE KILOMÈTRES EXPLOITÉS. | | DÉVELOPPEMENT DES VOIES EXPLOITÉES PAR ANNÉE. (MÈTRES COURANTS.) | | | NOMBRE DE BILLES EMPLOYÉES | | | | PRIX DES BILLES PAR ANNÉE. | | NOMBRE DE BILLES HORS DE SERVICE OTÉES DES VOIES. | | | TERME DE SERVICE. | SERVICE DES BILLES OTÉES DES VOIES. (NOMBRE DE BILLES.) | | | SERVICE DÉJÀ FAIT DES BILLES RESTANT DANS LES VOIES. (NOMBRE DE BILLES.) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | A LA CONSTRUCTION. | | A L'ENTRETIEN. | | | | | | | | | | | | | |
| | 1re VOIE. | 2e VOIE. | VOIES PRINCIPALES et doubles voies. | VOIES ACCESSOIRES et des stations. | TOTAL. | CHÊNE. | AUTRES ESSENCES. | CHÊNE. | AUTRES ESSENCES. | CHÊNE. | ESSENCES TENDRES. | CHÊNE. | AUTRES ESSENCES. | TOTAL. | | CHÊNE. | AUTRES ESSENCES. | TOTAL. | CHÊNE. | AUTRES ESSENCES. | TOTAL. |
| | | | | | | | | | | Francs. | Francs. | | | | | | | | | | |
| 1835 | 20 | » | 20,500 | 10,200 | 30,700 | » | 52,745 | » | » | » | 3 57 | » | » | » | 1/2 | » | » | » | 78,192 | 72,160 | 150,352 |
| 1836 | 24 | » | 44,700 | 11,300 | 56,000 | » | 27,894 | » | » | 5 88 | 3 45 à 5 70 | » | » | » | 1 | 1,029 | 5,388 | 6,417 | 220,470 | 36,368 | 256,838 |
| 1837 | 99 | 2 | 146,000 | 15,000 | 161,000 | 10,000 | 105,000 | » | » | 4 89 | 3 » à 3 34 | » | » | » | 2 | 3,106 | 16,574 | 19,680 | 98,147 | 55,725 | 153,872 |
| 1838 | 113 | 44 | 504,000 | 33,000 | 537,000 | 40,749 | 142,695 | » | » | 4 50 | 3 24 | » | » | » | 3 | 885 | 24,561 | 25,446 | 57,055 | 29,904 | 66,957 |
| 1839 | 53 | 27 | 386,000 | 45,000 | 431,000 | 52,957 | 102,801 | 4,594 | 616 | 4 66 | 3 61 | » | 5,210 | 5,210 | 4 | 11,610 | 39,002 | 50,612 | 82,059 | 5,551 | 87,610 |
| 1840 | 23 | 41 | 447,000 | 50,000 | 497,000 | 10,209 | 23,796 | 10,442 | 1,904 | 4 69 | 4 05 | » | 12,346 | 12,346 | 5 | 10,458 | 78,057 | 88,475 | 69,155 | 17,287 | 86,442 |
| 1841 | 46 | 78 | 570,000 | 53,000 | 623,000 | 71,049 | 61,169 | 17,329 | 3,029 | 3 50 à 4 50 | » | » | 20,358 | 20,358 | 6 | 14,575 | 67,250 | 81,825 | 45,755 | 2,459 | 46,192 |
| 1842 | 78 | 6 | 656,000 | 69,000 | 725,000 | 59,722 | 71,755 | 59,152 | 6,560 | 3 40 à 4 50 | 3 49 | 5,076 | 40,616 | 45,692 | 7 | 34,124 | 105,601 | 139,725 | 125,526 | 2,716 | 126,042 |
| 1843 | 100 | 59 | 796,000 | 76,000 | 872,000 | 122,515 | 51,477 | 41,190 | » | 3 50 à 4 70 | 3 52 | 3,518 | 37,672 | 41,190 | 8 | 55,570 | 85,797 | 137,167 | 110,075 | 4,212 | 114,285 |
| 1844 | » | 5 | 799,000 | 79,000 | 878,000 | 6,000 | » | 59,497 | » | 3 20 à 3 28 | » | 558 | 58,939 | 59,497 | 9 | 28,754 | 79,856 | 108,610 | 117,858 | 25,675 | 143,551 |
| 1845 | » | » | 799,000 | 79,000 | 878,000 | » | » | 66,495 | » | 4 46 à 5 75 | » | 3,819 | 62,674 | 66,495 | 10 | 100,118 | 57,990 | 158,108 | 84,112 | 24,762 | 108,874 |
| 1846 | » | 59 | 858,000 | 91,000 | 949,000 | 71,500 | » | 84,172 | » | 4 95 à 6 75 | » | 27,090 | 57,082 | 84,172 | 11 | 100,617 | 58,452 | 159,069 | 94,445 | » | 94,445 |
| 1847 | 50 | 49 | 959,000 | 107,000 | 1,046,000 | 89,508 | » | 35,344 | 47,296 | 5 » à 6 25 | 2 75 à 3 70 | 7,758 | 75,282 | 83,040 | 12 | 70,504 | 16,084 | 86,588 | 20,691 | » | 20,691 |
| 1848 | 35 | 14 | 987,500 | 121,700 | 1,109,200 | 82,868 | 2,000 | 52,665 | 34,500 | 4 79 à 5 60 | 2 75 | 20,719 | 67,968 | 88,687 | 13 | 78,475 | 7,943 | 86,418 | 17,714 | » | 17,714 |
| 1849 | » | 54 | 1,020,800 | 130,700 | 1,151,500 | 58,000 | » | 81,424 | 4,509 | 3 97 à 4 88 | 2 75 à 3 95 | 29 540 | 59,730 | 89,070 | 14 | 43,588 | 5,050 | 48,418 | 51,762 | 79 | 51,841 |
| 1850 | » | 52 | 1,076,600 | 136,700 | 1,215,300 | 51,852 | » | 74,582 | 2,749 | 3 94 à 4 67 | » | 29,546 | 46,790 | 76,156 | 15 | 25,561 | 3,497 | 26,858 | 6,290 | 1,731 | 8,021 |
| 1851 | » | » | 1,076,600 | 143,700 | 1,220,300 | » | » | 45,980 | 2,459 | 3 45 à 4 10 | 2 57 à 2 45 | 29,720 | 18,704 | 48,424 | 16 | 3,571 | 4,303 | 7,874 | » | 23 | 23 |
| 1852 | » | 9 | 1,101,600 | 149,800 | 1,251,400 | 26,500 | » | 45,448 | 18,264 | 3 44 à 4 65 | 2 69 à 3 65 | 45,528 | 25,542 | 69,070 | 17 | » | 2,736 | 2,736 | » | » | » |
| 1853 | » | 51 | 1,115,400 | 155,700 | 1,271,100 | 15,500 | » | 49,572 | 5,587 | 4 42 à 5 28 | 2 68 | 48,618 | 15,499 | 64,117 | 18 | » | 1,601 | 1,601 | » | 4,410 | 4,410 |
| 1854 | » | 7 | 1,121,400 | 166,500 | 1,287,900 | 6,745 | 4,444 | 50,502 | 26,235 | 4 40 à 5 40 | 2 60 à 4 65 | 49,616 | 10,688 | 60,304 | 19 | » | 1,550 | 1,550 | » | 1,601 | 1,601 |
| 1855 | » | 28 | 1,147,500 | 173,500 | 1,325,000 | 6,755 | 25,458 | 51,759 | 22,305 | 4 48 à 5 50 | 3 90 à 4 65 | 75,150 | 9,365 | 84,695 | | | | | | | |
| 1856 | » | » | 1,147,500 | 190,300 | 1,337,800 | 4,952 | 569 | 55,789 | 55,799 | 4 70 à 5 79 | 3 74 à 4 90 | 92,422 | 7,028 | 99,450 | TOTAUX... | 379,721 | 657,052 | 1,216,775 | 1,235,078 | 284,661 | 1,559,739 |
| 1857 | 116 | 158 | 1,369,000 | 200,500 | 1,569,500 | 247,318 | 19,216 | 52,070 | 60,706 | 4 29 à 5 69 | 3 10 à 4 95 | 115,485 | 5,541 | 118,824 | | | | | | | |
| | 737 | 665 | | | | 974,294 | 650,997 | 894,164 | 272,558 | | | 579,721 | 657,052 | 1,216,775 | Durée moyenne. | 10 2/3 ans. | 7 1/2 | 9 | 6 ans. | 5 5/7 | 5 1/2 |
| | 27 | » | A déduire pour Landen à Hasselt.... | | | 33,659 | 1,622 | » | » | | | | | | | | | | | | |
| | 710 | 665 | | | | 940,635 | 649,375 | 894,164 | 272,558 | | | | | | | | | | | | |
| | 1,375 | | | | | 1,590,010 | | 1,166,502 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 2,756,512 | | | | | | | | | | | | | | | |

NOMBRE DE BILLES EN SERVICE AU 1er JANVIER 1858.

| | | CHÊNE. | SAPIN. | AUTRES ESSENCES. | BOIS DE FER. | BOIS DE TECK. | MÉTAL. | TOTAL. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Non préparées | | 1,231,593 | 82,278 | 52,830 | 8 | 3 | » | 1,346,732 |
| Préparées. | Boucherie | 6,324 | 5,786 | 130,733 | » | » | » | 142,843 |
| | Bourdon | » | » | 31 | » | » | » | 31 |
| | De Schryver | » | | 1,609 | » | » | » | 1,609 |
| | Dickschen | 20 | 50 | 6 | » | » | » | 76 |
| | Huiles pyrogénées | 15,141 | 623 | 22 | » | » | » | 15,786 |
| | Van Severen | » | » | 6,578 | » | » | » | 6,578 |
| | Bethell | » | 21,317 | » | » | » | » | 21,317 |
| | Glu marine | » | 251 | 1,525 | » | » | » | 1,776 |
| Plateaux. | Pouillet | 2,000 | » | 1,000 | » | » | » | 3,000 |
| | Ponceclet | » | » | » | » | » | 1 | 1 |
| | Gobert | » | » | » | » | » | » | » |
| Système. | Marchal | » | » | » | » | » | 5 | 5 |
| | A plateaux | » | » | » | » | » | 2,755 | 2,755 |
| | Barlow | » | » | » | » | » | 471 | 471 |
| | Graven | » | » | » | » | » | 1,274 | 1,274 |
| TOTAUX | | 1,255,078 | 110,285 | 174,376 | 8 | 3 | 4,484 | 1,544,234 |

# *Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, depuis le 1er mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1857.*

| DÉSIGNATION DES SECTIONS. | LONGUEUR DES SECTIONS. (Voies principales.) | EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, frais d'acquisitions. | FRAIS DE JUSTICE. | TERRASSEMENTS, ouvrages d'art ET POSE DU RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie. | FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. | FOURNITURES SPÉCIALES. RAILS ET ACCESSOIRES. | PLANTATIONS. | DÉPENSES D'INAUGURATION. | MONTANT PAR SECTION. | MOYENNE PAR KILOMÈTRE. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. — ROUTE PROPREMENT DITE.** | Mètres. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. |
| LIGNE DU NORD. | | | | | | | | | | |
| Bruxelles à Malines | 20,982 | 950,524 22 | 21,475 17 | 1,014,097 78 | 508,095 76 | 1,555,740 45 | 11,140 16 | 59,175 82 | 3,658,247 56 | 174,351 51 |
| Malines à Anvers | 26,520 | 917,150 » | 57,452 88 | 2,076,411 75 | 268,595 75 | 1,458,244 61 | 18,515 25 | 55,728 41 | 4,791,698 63 | 182,055 42 |
| Embranchement de Lierre | 6,175 | 101,250 66 | 4,952 13 | 166,129 99 | 52,552 50 | 120,122 85 | » | » | 564,808 13 | 99,678 24 |
| Total | 53,477 | 1,968,924 88 | 63,878 18 | 3,196,639 52 | 608,844 01 | 2,892,107 91 | 29,455 59 | 74,904 23 | 8,814,754 12 | 164,852 62 |
| LIGNE DE L'OUEST. | | | | | | | | | | |
| Malines à Termonde | 26,254 | 395,220 84 | 11,668 59 | 1,244,449 04 | 272,970 65 | 1,488,918 66 | 14,675 20 | 231 » | 3,428,153 76 | 130,576 43 |
| Termonde à Gand, y compris la branche de raccordement de la station de Gand à l'entrepôt | 51,888 | 1,740,151 52 | 45,749 27 | 1,515,220 57 | 507,472 15 | 1,645,014 01 | 15,014 56 | 23,528 79 | 5,290,150 47 | 165,897 21 |
| Gand à Bruges | 44,558 | 1,199,762 41 | 55,107 01 | 2,256,985 89 | 421,795 85 | 2,044,261 72 | 19,571 99 | 4,448 23 | 5,979,753 08 | 154,201 11 |
| Bruges à Ostende, y compris la branche de raccordement de la station de Bruges au bassin du commerce. | 24,672 | 590,506 98 | 11,660 75 | 1,559,555 10 | 281,292 69 | 1,561,191 72 | 11,528 45 | 3,938 47 | 3,819,472 14 | 154,809 99 |
| EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAY. | | | | | | | | | | |
| Gand à Deynze-Peteghem | 45,660 | 523,802 25 | 15,568 66 | 555,867 18 | 147,448 27 | 2,148,259 92 | 571 20 | 5,591 55 | 5,208,100 66 | » |
| Deynze-Peteghem à Courtray | | 717,141 62 | 8,005 77 | 1,015,168 59 | 267,065 » | | 421 52 | 5,591 55 | | 119,287 69 |
| Courtray à la frontière de France | 15,062 | 675,190 52 | 41,856 82 | 1,445,849 40 | 259,586 » | 950,225 88 | 92 50 | 300 » | 3,555,258 92 | 222,630 59 |
| Mouscron à Tournay | 19,135 | 922,151 43 | 9,595 19 | 1,559,111 05 | 105,884 » | 514,334 80 | 1,111 20 | 1,942 40 | 5,114,110 07 | 162,744 19 |
| Total | 205,229 | 6,565,887 15 | 195,209 84 | 10,929,984 42 | 2,045,514 57 | 10,552,204 71 | 62,746 42 | 45,411 99 | 50,192,959 10 | 147,118 58 |
| LIGNE DE L'EST. | | | | | | | | | | |
| Malines à Louvain | 25,585 | 855,064 18 | 14,960 67 | 1,744,905 72 | 282,425 85 | 1,469,475 95 | 8,875 80 | 15,160 27 | 4,586,866 40 | 186,018 16 |
| Louvain à Tirlemont | 19,071 | 748,755 01 | 7,620 58 | 4,055,874 » | 194,884 54 | 1,068,902 45 | 16,998 94 | 2,259 75 | 6,075,275 07 | 318,496 05 |
| Tirlemont à Waremme | 27,024 | 549,115 27 | 1,269 08 | 2,911,050 65 | 262,555 82 | 1,298,665 56 | 13,687 15 | » | 5,058,141 51 | 186,432 12 |
| Waremme à Ans | 18,996 | 505,182 49 | 25,658 68 | 1,750,419 24 | 255,455 » | 956,591 45 | 6,104 55 | » | 3,479,191 19 | 183,155 88 |
| Ans à la Meuse. { Route proprement dite | 6,610 | 1,564,894 29 | 19,598 01 | 1,915,776 55 | 98,271 85 | 600,152 80 | 5,874 05 | 5,102 60 | 6,998,764 52 | 1,588,145 72 |
| Ans à la Meuse. { Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés | | » | » | 1,561,677 55 | » | » | » | » | | |
| Pont du Val-Benoit | | » | » | 1,451,616 86 | » | » | » | » | | |
| De la Meuse à la frontière de Prusse | 39,580 | 3,669,878 62 | 106,869 80 | 17,575,678 14 | 594,555 72 | 1,740,956 24 | 3,906 41 | 18,171 65 | 25,507,776 56 | 595,950 68 |
| EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG. | | | | | | | | | | |
| Landen à Saint-Trond | 10,220 | 262,294 22 | 9,711 14 | 576,547 70 | 59,245 81 | 509,720 67 | 7,594 05 | 3,046 75 | 1,228,160 54 | 120,172 24 |
| Total | 145,084 | 7,955,164 08 | 185,467 76 | 35,297,544 19 | 1,726,974 55 | 7,444,245 08 | 63,040 75 | 41,741 » | 50,712,175 59 | 349,556 65 |
| LIGNE DU MIDI. | | | | | | | | | | |
| Bruxelles à Tubise | 19,510 | 2,085,067 78 | 29,055 61 | 1,679,550 68 | 557,458 06 | 1,182,657 72 | 8,692 68 | 11,450 05 | 5,555,870 58 | 275,591 62 |
| Tubise à Soignies | 17,085 | 861,654 55 | 7,548 60 | 5,008,668 50 | 168,215 44 | 878,751 61 | 1,170 26 | 241 45 | 4,926,249 99 | 288,571 48 |
| Soignies à Mons | 24,555 | 1,095,259 64 | 50,694 55 | 2,021,986 51 | 202,505 20 | 1,550,451 25 | » | 16,864 55 | 5,297,359 26 | 215,955 24 |
| Mons à la frontière de France | 19,545 | 1,424,501 55 | 44,019 52 | 1,865,802 20 | 262,058 05 | 1,140,905 19 | » | » | 4,755,266 09 | 242,275 06 |
| Branche de raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles et nouvelle station du Nord | 2,782 | 661,112 25 | 11,517 75 | 222,840 04 | 26,180 80 | 216,490 79 | » | 84,257 05 | 1,222,178 62 | 439,516 54 |
| EMBRANCHEMENT DE NAMUR. | | | | | | | | | | |
| Braine-le-Comte à Charleroy | 41,600 | 2,224,146 55 | 46,989 79 | 5,045,745 55 | 359,657 04 | 2,514,640 85 | 1,072 60 | 854 » | 10,571,104 16 | 249,505 58 |
| Charleroy à Namur | 38,181 | 1,475,454 84 | 26,686 40 | 4,276,109 82 | 482,522 51 | 1,591,216 68 | 704 70 | 1,596 76 | 7,854,091 51 | 205,706 80 |
| Total | 165,254 | 9,827,176 52 | 196,509 78 | 18,716,680 90 | 2,018,554 90 | 8,855,094 05 | 11,640 24 | 115,043 82 | 59,740,500 21 | 243,436 02 |
| **RÉCAPITULATION.** | | | | | | | | | | |
| Ligne du Nord | 53,477 | 1,948,924 88 | 63,878 18 | 3,196,639 52 | 608,844 01 | 2,892,107 91 | 29,455 59 | 74,904 23 | 8,814,754 12 | 164,852 62 |
| — de l'Ouest | 205,229 | 6,565,887 15 | 195,209 84 | 10,929,984 42 | 2,045,514 57 | 10,552,204 71 | 62,746 42 | 45,411 99 | 50,192,959 10 | 147,118 58 |
| — de l'Est | 145,084 | 7,955,164 08 | 185,467 76 | 35,297,544 19 | 1,726,974 55 | 7,444,245 08 | 63,040 75 | 41,741 » | 50,712,175 59 | 349,556 65 |
| — du Midi | 165,254 | 9,827,176 52 | 196,509 78 | 18,716,680 90 | 2,018,554 90 | 8,855,094 05 | 11,640 24 | 115,043 82 | 59,740,500 21 | 243,436 02 |
| Total (*a*) | 567,024 | 26,295,152 63 | 640,865 56 | 66,140,849 03 | 6,597,688 03 | 29,543,649 75 | 166,882 78 | 277,101 04 | 129,460,188 82 | 228,315 18 |
| Dendre-et-Waes (*b*) | » | » | » | 109 52 | » | » | » | » | 109 52 | » |
| Saint-Trond à Hasselt (*b*) | » | » | » | 7,522 80 | 4,721 81 | » | » | » | 12,044 61 | » |
| Tournay à Jurbise (*b*) | » | 780 72 | » | » | » | » | » | » | 780 72 | » |
| TOTAL GÉNÉRAL (*b*) | 567,024 | 26,295,933 35 | 640,865 56 | 66,148,281 35 | 6,402,409 84 | 29,543,649 75 | 166,882 78 | 277,101 04 | 129,475,125 67 | 228,315 18 |

| DÉSIGNATION DES LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | MONTANT DES DÉPENSES. | TOTAL PAR LIGNE. | MOYENNE PAR KILOMÈTRE. |
|---|---|---|---|---|
| | **B. — STATIONS, BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.** | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. |
| NORD. | Bruxelles (bureau central), rue Duquesnoy. | 13,406 25 | | |
| | Bruxelles (nouvelle station du Nord) | 1,807,615 15 | | |
| | Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde | 477,345 65 | | |
| | Malines | 1,966,678 22 | | |
| | Anvers, Duffel, Vieux-Dieu | 2,445,769 37 | | |
| | Contich, Lierre | 19,775 65 | | |
| | | | 6,752,590 25 | 125,896 93 |
| OUEST | Termonde, Capelle, Londerzeel, Malderen, Buggenhout | 176,427 95 | | |
| | Gand, Wetteren, Audeghem, Melle | 1,238,614 38 | | |
| | Bruges, Hansbeke Aeltre, Bloemendael | 498,195 56 | | |
| | Ostende, Jabbeke, Plasschendael | 473,905 88 | | |
| | Deynze, Melle, Nazareth | 50,811 75 | | |
| | Courtray, Harlebeke, Waereghem | 286,219 68 | | |
| | Mouscron | 191,964 16 | | |
| | Templeuve | 11,728 50 | | |
| | Tournay | 274,283 48 | | |
| | | | 3,142,149 14 | 15,310 45 |
| EST | Louvain, Haecht, Wespelaer | 277,295 23 | | |
| | Tirlemont, Vertryck | 294,941 49 | | |
| | Waremme | 98,927 02 | | |
| | Ans, Fexhe | 320,641 14 | | |
| | Liége | 534,898 99 | | |
| | Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chênée | 166,694 93 | | |
| | Dolhain, Herbesthal | 58,384 46 | | |
| | Verviers | 553,404 46 | | |
| | Saint-Trond, Landen | 119,128 58 | | |
| | Hasselt | 2,559 66 | | |
| | | | 2,188,875 78 | 15,086 94 |
| MIDI | Bruxelles (Midi) | 306,550 54 | | |
| | Hal, Tubise, Lembecq | 240,921 96 | | |
| | Braine-le-Comte | 189,011 29 | | |
| | Soignies | 69,788 29 | | |
| | Jurbise | 95,585 51 | | |
| | Mons | 451,634 16 | | |
| | Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain | 548,990 85 | | |
| | Manage, Écaussines, Luttre, Roux, Gosselies, Marchiennes | 165,051 68 | | |
| | Couillet | 59,241 01 | | |
| | Charleroy | 513,512 49 | | |
| | Floreffe, Tamines, Châtelineau | 119,595 52 | | |
| | Namur | 80,254 92 | | |
| | Ath, Leuze | 1,644 58 | | |
| | | | 2,619,562 40 | 16,046 67 |
| DENDRE-ET-WAES. | Ternath | ..... | 50 40 | » |
| | Ensemble pour bâtiments et constructions. | ..... | 14,685,023 97 | 25,894 81 |
| | Excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, etc. | 2,162,089 98 | | 5,815 05 |
| | Réservoirs | 228,904 52 | | 405 69 |
| | Colonnes hydrauliques et machines à pomper | 137,684 96 | | 242 82 |
| | Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz | 152,920 11 | | 269 68 |
| | Machines à vapeur de l'atelier | 206,713 51 | | 364 56 |
| | Enclumes, étaux, creusets, etc. | 451,404 95 | | 796 10 |
| | Pompes à incendie | 91,406 70 | | 161 20 |
| | Montage et outillage d'un atelier à Malines | 12,180 20 | | 21 49 |
| | Pavés | 115,545 » | | 203 77 |
| | Ensemble pour dépendances | ..... | 3,558,847 35 | 6,276 56 |
| | TOTAL | ..... | 18,241,875 50 | 32,171 17 |

| NATURE DES DÉPENSES. | MONTANT DES DÉPENSES. | MOYENNE PAR KILOMÈTRE. |
|---|---|---|
| **C. — DÉPENSES GÉNÉRALES.** | Fr. C. | Fr. C. |
| Personnel | 4,588,496 65 | 7,759 52 |
| Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc. | 229,268 42 | 404 54 |
| Études de projets, frais d'enquêtes, levées de plans | 201,956 09 | 356 15 |
| Mobilier, instruments, etc. | 157,855 11 | 278 59 |
| Secours | 13,992 90 | 24 68 |
| Dépenses imprévues et extraordinaires | 293,705 67 | 539 25 |
| TOTAL | 5,195,250 84 | 9,162 51 |
| **D. — MATÉRIEL DES TRANSPORTS.** | | |
| Locomotives et accessoires | 11,815,299 21 | 20,857 58 |
| Pièces de rechange | 528,878 96 | 980 08 |
| Voitures et approvisionnements de constructions y relatifs | 16,472,928 58 | 29,051 55 |
| Métaux, fers divers, etc. | 1,559,116 38 | 2,714 57 |
| Brouettes, charrettes et canots | 28,290 55 | 49 89 |
| Bascules et poids | 119,420 74 | 210 60 |
| Paniers pour le transport des marchandises. | 29,900 » | 52 71 |
| Objets de ferblanterie | 65,181 55 | 114 95 |
| Grues, cries, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc. | 542,898 15 | 957 45 |
| Transport de matériel anglais | 77,527 16 | 136 57 |
| Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires. | 2,715,753 15 | 4,788 95 |
| TOTAL | 53,752,994 57 | 59,491 50 |

## RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

| NATURE DES DÉPENSES. | MONTANT DE LA DÉPENSE AU 31 décembre 1857. | MOYENNE PAR KILOMÈTRE. |
|---|---|---|
| | Fr. C. | Fr. C. |
| 1° Établissement de la route | 129,475,125 67 | 228,315 18 |
| 2° Construction des bâtiments et dépendances des stations | 18,241,875 50 | 32,171 17 |
| 3° Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau) | 5,195,250 84 | 9,162 51 |
| | 152,910,248 01 | 269,648 66 |
| | | (*c*) |
| 4° Matériel des transports | 53,752,994 57 | 59,491 50 |
| | | (*c*) |
| TOTAL ET MOYENNE | 186,645,242 58 | 329,159 96 |

*Observations.*

(*a*) Non compris les voies accessoires.

(*b*) Ligne construite par une compagnie et exploitée par l'État.

(*c*) *Voir* une observation importante, p. 16.

## 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 | 1,031,550 | 309,465 » | » | 309,465 » | Id. |
| | Voitures-kilomètres | | | | | |
| Transports militaires. | Hommes | » | » | » | » | Id. |
| | Bagages | » | » | » | » | |
| | Chevaux | » | » | » | » | |
| Id. | Hommes | 117,118 | 402,019 68 | 201,009 84 | 201,009 84 | Remise de 50 p. °/o. |
| | Bagages | 43,070 | 1,000 10 | 500 05 | 500 05 | |
| | Chevaux | 512 | 6,229 10 | 3,114 55 | 3,114 55 | |
| Transports | de détenus | 11,048 | 103,992 » | 51,996 » | 51,996 » | Id. |
| | d'émigrants | 2,507 | 13,738 74 | 6,869 57 | 6,869 57 | Id. |
| | — | 9,124 | 49,508 10 | 29,264 06 | 20,244 04 | Remise de 40.81 p. °/o. |
| | de bagages d'émigrants. | Kil. 464,850 | 7,775 11 | » | 7,775 11 | Gratuit. |
| | de douaniers | 26,859 | 31,997 50 | » | 31,997 50 | Id. |
| | d'indigents ophtalmiques. | 569 | 1,701 18 | 850 59 | 850 59 | Remise de 50 p. °/o. |
| | de grains et farines pour la boulangerie militaire et la maison de détention de Bruxelles et Vilvorde. | 2,745,670 | 14,376 20 | 7,188 10 | 7,188 10 | Id. |
| | de denrées alimentaires. | » | » | » | » | Gratuit. |
| | — — | » | » | » | » | Remise de 50 p. °/o. |
| | d'objets pour le chemin de fer. | 224,222,000 | 970,375 15 | » | 970,375 15 | Gratuit. |
| | en service | 526,100 | 5,379 75 | » | 5,379 75 | Id. |
| | d'objets pour expositions. | 52,820 | 920 » | 460 » | 460 » | Remise de 50 p. °/o. |
| | sœurs de charité | 270 | 774 46 | 387 23 | 387 23 | Id. |
| | divers | 349,645 | 1,476 08 | 738 04 | 738 04 | Id. |
| Troupes équestres. | voyageurs | 168 | 1,257 05 | 804 57 | 452 66 | Remise de 36 p. °/o. |
| | bagages | 279,505 | 4,650 53 | 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. °/o. |
| Voitures louées à des sociétaires | | 579 | 10,448 40 | 7,100 » | 3,348 40 | Id. de 36 p °/o. |
| Trains de plaisir | | 5,490 | 54,456 » | 17,228 » | 17,228 » | Id. de 50 p. °/o. |
| Totaux | | | 2,167,171 85 | 335,139 07 | 1,834,032 78 | |

## N° V.

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

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | VOYAGEURS. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | TRAINS EXPRESS. | | | TRAINS ORDINAIRES. | | | |
| | | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | TOTAL. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | TOTAL. |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| NORD. | Bruxelles (*Nord*) | 50,149 | 5,631 | 55,780 | 68,320 | 116,133 | 392,552 | 577,005 |
| | Vilvorde | 3,004 | » | 3,004 | 4,495 | 15,631 | 68,020 | 88,146 |
| | Malines | 12,862 | 1,317 | 14,179 | 13,301 | 40,640 | 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 | 26,771 | 397 | 27,168 | 28,611 | 56,248 | 166,139 | 250,998 |
| | Lierre | » | » | » | 1,084 | 6,693 | 25,777 | 33,551 |
| | TOTAUX | 92,786 | 7,345 | 100,131 | 118,014 | 245,920 | 877,375 | 1,241,309 |
| OUEST. | Audeghem | » | » | » | 33 | 328 | 3,704 | 4,065 |
| | Capelle | » | » | » | 260 | 1,513 | 15,748 | 17,521 |
| | Londerzeel | » | » | » | 462 | 1,357 | 10,863 | 12,682 |
| | Malderen | » | » | » | 183 | 669 | 5,853 | 6,705 |
| | Buggenhout | » | » | » | 193 | 1,314 | 9,914 | 11,421 |
| | Zèle | » | » | » | 257 | 3,482 | 11,787 | 15,526 |
| | Lokeren | » | » | » | 1,399 | 4,625 | 14,121 | 20,145 |
| | Termonde | 1,245 | » | 1,245 | 3,986 | 12,780 | 65,226 | 81,992 |
| | Gyseghem | » | » | » | 197 | 1,662 | 4,617 | 6,476 |
| | Alost | » | » | » | 5,308 | 16,518 | 77,181 | 99,007 |
| | Lede | » | » | » | 224 | 2,133 | 9,230 | 11,587 |
| | Schellebelle | » | » | » | 33 | 289 | 2,079 | 2,401 |
| | Denderleeuw | » | » | » | 138 | 1,917 | 16,060 | 18,115 |
| | Ternath | » | » | » | 513 | 2,711 | 14,731 | 17,955 |
| | Rebaix | » | » | » | 2 | 349 | 4,092 | 4,443 |
| | Ninove | » | » | » | 765 | 5,938 | 29,805 | 36,508 |
| | Santbergen | » | » | » | 80 | 717 | 4,909 | 5,706 |
| | Ideghem | » | » | » | 51 | 834 | 5,812 | 6,697 |
| | Grammont | » | » | » | 1,546 | 7,200 | 36,289 | 45,035 |
| | Acren | » | » | » | 112 | 613 | 6,932 | 7,657 |
| | Lessines | » | » | » | 492 | 4,742 | 25,096 | 30,330 |
| | Papignies | » | » | » | 14 | 396 | 3,387 | 3,797 |
| | Wichelen | » | » | » | 29 | 476 | 5,373 | 5,877 |
| | A reporter | 1,245 | » | 1,245 | 16,277 | 72,562 | 382,809 | 471,648 |

| | | | | BAGAGES. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MILITAIRES. | EXTRA-ORDINAIRES. | ENFANTS. | TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.) | AU MINIMUM. — PAR COLIS. | AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX. | *Observations.* |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | |
| 12,995 | 3,749 | 5,786 | 655,345 | 11,508 | 17,454 | |
| 527 | 9 | 949 | 92,635 | 507 | 103 | |
| 7,073 | 277 | 2,367 | 233,319 | 3,427 | 1,758 | |
| 67 | » | 479 | 22,345 | 161 | 72 | |
| 39 | 35 | 288 | 33,637 | 434 | 75 | |
| 11 | 13 | 347 | 27,483 | » | » | |
| 11,494 | 280 | 2,690 | 292,630 | 5,523 | 8,729 | |
| 1,523 | 18 | 784 | 35,876 | 284 | 122 | |
| 33,729 | 4,381 | 13,390 | 1,392,940 | 21,844 | 28,313 | |
| » | » | 8 | 1,073 | » | » | |
| 30 | » | 115 | 17,696 | 80 | 20 | |
| 6 | 1 | 99 | 12,788 | 76 | 59 | |
| 16 | » | 61 | 6,785 | 16 | 11 | |
| 29 | 8 | 115 | 11,873 | 72 | 28 | |
| 36 | 10 | 88 | 15,690 | 95 | 24 | |
| 224 | 82 | 171 | 20,622 | 231 | 91 | |
| 8,796 | 79 | 596 | 92,708 | 751 | 306 | |
| 7 | » | 53 | 6,536 | 19 | 20 | |
| 1,300 | 58 | 808 | 101,173 | 1,032 | 193 | |
| 11 | 18 | 109 | 11,728 | 70 | 20 | |
| » | » | 9 | 2,110 | » | » | |
| 31 | 25 | 122 | 18,296 | 58 | 3 | |
| 27 | 7 | 179 | 18,168 | 97 | 11 | |
| 10 | » | 23 | 1,176 | 1 | 2 | |
| 80 | 59 | 271 | 36,921 | 373 | 171 | |
| 3 | » | 38 | 5,717 | 22 | 10 | |
| 12 | 15 | 12 | 6,766 | 23 | 2 | |
| 305 | 63 | 290 | 15,693 | 161 | 305 | |
| 7 | 1 | 121 | 7,789 | 19 | 1 | |
| 63 | 25 | 283 | 30,701 | 333 | 153 | |
| 5 | » | 97 | 3,899 | 19 | 1 | |
| 7 | » | 12 | 5,926 | » | » | |
| 11,011 | 181 | 3,779 | 188,161 | 3,881 | 1,716 | |

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | VOYAGEURS. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | TRAINS EXPRESS. | | | TRAINS ORDINAIRES. | | | |
| | | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | TOTAL. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | TOTAL. |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| OUEST. (*Suite.*) | Report..... | 1,245 | » | 1,245 | 16,277 | 72,562 | 382,809 | 471,648 |
| | Wetteren ..... | » | » | » | 1,269 | 4,330 | 38,572 | 44,171 |
| | Melle..... | » | » | » | 688 | 4,756 | 18,496 | 23,940 |
| | Gand..... | 5,471 | 22 | 5,493 | 24,405 | 57,917 | 214,706 | 297,028 |
| | Landeghem ..... | » | » | » | 248 | 1,343 | 9,531 | 11,092 |
| | Hansbeke..... | » | » | » | 167 | 989 | 5,442 | 6,598 |
| | Aeltre ..... | » | » | » | 324 | 2,823 | 16,560 | 19,707 |
| | Bloemendael..... | » | » | » | 370 | 1,752 | 11,368 | 16,490 |
| | Oostcamp. ..... | » | » | » | 4 | 28 | 426 | 458 |
| | Bruges..... | 6,114 | » | 6,114 | 8,690 | 22,781 | 84,886 | 116,357 |
| | Jabbeke ..... | » | » | » | 259 | 807 | 11,101 | 12,167 |
| | Plasschendael ..... | » | » | » | 148 | 1,179 | 11,885 | 13,212 |
| | Ostende..... | 6,780 | 13 | 6,793 | 10,353 | 21,151 | 50,895 | 82,399 |
| | Nazareth..... | » | » | » | 131 | 508 | 4,077 | 4,716 |
| | Deynze ..... | 39 | » | 39 | 1,049 | 6,645 | 37,889 | 45,553 |
| | Machelen ..... | » | » | » | 13 | 60 | 128 | 191 |
| | Olsène ..... | » | » | » | 59 | 370 | 3,760 | 4,189 |
| | Waereghem. ..... | » | » | » | 187 | 2,857 | 30,853 | 34,197 |
| | Haerlebeke..... | » | » | » | 199 | 2,061 | 15,746 | 18,006 |
| | Courtrai..... | 23 | » | 23 | 4,755 | 20,821 | 82,191 | 107,770 |
| | Mouscron. ..... | » | » | » | 2,732 | 8,821 | 60,212 | 71,768 |
| | Néchin..... | » | » | » | 171 | 1,091 | 19,502 | 20,770 |
| | Templeuve. ..... | » | » | » | 199 | 915 | 8,881 | 9,998 |
| | Tournai..... | » | 2 | 2 | 8,950 | 20,582 | 96,190 | 125,722 |
| | Havinnes ..... | » | » | » | 2 | 261 | 3,115 | 3,681 |
| | Bary-Maulde ..... | » | » | » | 389 | 637 | 7,378 | 8,101 |
| | Leuze ..... | » | » | » | 1,656 | 8,213 | 10,066 | 19,935 |
| | Ligne..... | » | » | » | 600 | 1,192 | 10,989 | 12,781 |
| | Ath ..... | » | » | » | 2,117 | 9,562 | 61,913 | 76,622 |
| | Masles..... | » | » | » | 183 | 692 | 3,161 | 4,336 |
| | Chièvres-et-Attres..... | » | » | » | 257 | 1,636 | 7,115 | 9,338 |
| | Brugelette..... | » | » | » | 578 | 2,752 | 15,589 | 18,919 |
| | Leus ..... | » | » | » | 235 | 2,192 | 11,108 | 13,535 |
| | TOTAUX ..... | 19,672 | 37 | 19,709 | 87,937 | 284,255 | 1,383,806 | 1,755,998 |

| | | | | BAGAGES. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MILITAIRES. | EXTRA-ORDINAIRES. | ENFANTS. | TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.) | AU MINIMUM. — PAR COLIS. | AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX. | *Observations.* |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | |
| 11,011 | 481 | 3,779 | 488,164 | 3,884 | 1,746 | |
| 91 | 123 | 274 | 44,664 | 312 | 278 | |
| 37 | 15 | 205 | 24,197 | 84 | 43 | |
| 9,329 | 1,043 | 2,160 | 315,053 | 4,755 | 5,256 | |
| 17 | 18 | 136 | 11,263 | 38 | 7 | |
| 8 | 29 | 95 | 6,730 | 45 | 15 | |
| 127 | 14 | 111 | 19,962 | 97 | 65 | |
| 76 | 7 | 113 | 16,686 | 48 | 26 | |
| » | » | 2 | 460 | » | » | |
| 1,376 | 112 | 1,050 | 128,009 | 1,793 | 1,935 | |
| 177 | » | 64 | 12,408 | » | » | |
| 16 | » | 113 | 13,311 | 21 | 3 | |
| 1,911 | 1 | 796 | 91,900 | 1,701 | 1,911 | |
| » | 1 | 60 | 1,780 | » | » | |
| 2,205 | 50 | 318 | 18,195 | 529 | 211 | |
| » | » | 8 | 199 | » | » | |
| » | » | 32 | 1,221 | » | » | |
| 150 | 18 | 187 | 31,552 | 228 | 69 | |
| 39 | » | 56 | 18,101 | 81 | 18 | |
| 1,629 | 193 | 191 | 110,106 | 1,121 | 767 | |
| 92 | 109 | 511 | 72,183 | 1,090 | 712 | |
| 18 | 85 | 79 | 20,952 | 60 | 11 | |
| 16 | 10 | 61 | 10,088 | 38 | 18 | |
| 3,397 | 550 | 861 | 130,535 | 2,151 | 1,720 | |
| 1 | » | 17 | 3,699 | » | » | |
| 32 | » | 73 | 8,509 | 15 | 20 | |
| 116 | 36 | 315 | 50,102 | 953 | 509 | |
| 11 | 3 | 107 | 12,902 | 73 | 78 | |
| 1,183 | 67 | 192 | 78,361 | 839 | 586 | |
| » | 1 | 39 | 1,376 | 21 | 10 | |
| 13 | 1 | 71 | 9,126 | 82 | 23 | |
| 16 | 15 | 157 | 19,107 | 151 | 92 | |
| 13 | 1 | 111 | 13,663 | 118 | 17 | |
| 36,107 | 2,988 | 12,902 | 1,827,791 | 20,967 | 19,212 | |

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | VOYAGEURS. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | TRAINS EXPRESS. | | | TRAINS ORDINAIRES. | | | |
| | | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | TOTAL. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | TOTAL. |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| EST. | Haecht | » | » | » | 422 | 2,747 | 14,690 | 17,859 |
| | Wespelaer | » | » | » | 120 | 402 | 977 | 1,499 |
| | Louvain | 6,440 | 2,920 | 9,360 | 11,920 | 24,097 | 90,409 | 126,426 |
| | Vertryck | » | » | » | 339 | 1,548 | 10,138 | 12,025 |
| | Tirlemont | 2,456 | 1,697 | 4,153 | 3,700 | 9,344 | 51,573 | 64,617 |
| | Esemael | » | » | » | 109 | 248 | 2,146 | 2,503 |
| | Landen | 2,561 | 273 | 2,834 | 1,094 | 3,486 | 19,945 | 24,525 |
| | Velm | » | » | » | » | » | » | » |
| | Saint-Trond | » | » | » | » | » | » | » |
| | Cortenbosch | » | » | » | » | » | » | » |
| | Alken | » | » | » | » | » | » | » |
| | Hasselt | » | » | » | » | » | » | » |
| | Gingelom | » | » | » | 98 | 490 | 2,551 | 3,139 |
| | Rosoux | » | » | » | 84 | 489 | 2,286 | 2,859 |
| | Waremme | » | » | » | 1,155 | 3,273 | 25,656 | 30,084 |
| | Fexhe | » | » | » | 203 | 2,402 | 21,359 | 23,964 |
| | Ans | 340 | 108 | 448 | 257 | 1,677 | 19,202 | 21,136 |
| | Haut-Pré | » | » | » | 642 | 4,905 | 38,487 | 44,034 |
| | Liége | 10,008 | 1,813 | 11,821 | 18,126 | 38,215 | 124,970 | 181,611 |
| | Chênée | » | » | » | 1,264 | 6,333 | 37,540 | 45,137 |
| | Chaudfontaine | » | » | » | 2,600 | 7,585 | 20,161 | 30,346 |
| | Trooz-Aval | » | » | » | 608 | 2,156 | 21,901 | 24,665 |
| | Nessonvaux | » | » | » | 536 | 2,290 | 20,463 | 23,289 |
| | Pepinster | 402 | 92 | 494 | 1,221 | 4,504 | 38,816 | 44,541 |
| | Ensival | » | » | » | 304 | 1,063 | 7,805 | 9,172 |
| | Verviers | 9,645 | 1,503 | 11,148 | 6,621 | 21,176 | 115,647 | 143,447 |
| | Dolhain | 227 | » | 227 | 677 | 2,667 | 25,785 | 29,129 |
| | Herbesthal | 1,150 | » | 1,150 | 880 | 2,863 | 19,659 | 23,402 |
| | TOTAUX | 33,229 | 8,406 | 41,635 | 53,283 | 143,960 | 732,166 | 929,409 |

| | | | | BAGAGES. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MILITAIRES. 9 | EXTRA-ORDINAIRES. 10 | ENFANTS. 11 | TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.) 12 | AU MINIMUM. — PAR COLIS. 13 | AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX. 14 | *Observations.* |
| 22 | 16 | 271 | 18,168 | 113 | 52 | |
| » | » | 33 | 1,532 | » | » | |
| 3,605 | 160 | 1,169 | 140,720 | 2,664 | 2,036 | |
| 18 | 5 | 93 | 12,111 | 57 | 12 | |
| 611 | 5 | 538 | 69,924 | 1,333 | 878 | |
| 2 | » | 12 | 2,517 | » | » | |
| 52 | 62 | 300 | 27,773 | 155 | 200 | |
| » | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | |
| » | » | 29 | 3,168 | » | » | |
| 1 | » | 30 | 2,893 | » | » | |
| 18 | 19 | 271 | 30,125 | 528 | 111 | |
| 20 | » | 190 | 21,171 | 108 | 15 | |
| 2,218 | 75 | 123 | 21,030 | 111 | 30 | |
| 263 | 1 | 337 | 11,635 | 563 | 120 | |
| 7,228 | 18 | 1,105 | 201,813 | 1,885 | 5,577 | |
| 53 | 119 | 507 | 15,316 | 251 | 277 | |
| 1 | » | 516 | 30,866 | 108 | 219 | |
| 3 | » | 270 | 21,938 | 175 | 23 | |
| 5 | » | 196 | 23,190 | 127 | 18 | |
| 61 | 113 | 372 | 15,611 | 171 | 171 | |
| 8 | » | 81 | 9,261 | 98 | 28 | |
| 611 | 165 | 1,015 | 156,116 | 5,272 | 2,650 | |
| » | » | 127 | 29,183 | 231 | 89 | |
| 10 | » | 179 | 21,711 | 515 | 111 | |
| 11,909 | 818 | 7,797 | 991,568 | 18,131 | 12,656 | |

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | VOYAGEURS. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | TRAINS EXPRESS. | | | TRAINS ORDINAIRES. | | | |
| | | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | TOTAL. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | TOTAL. |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| MIDI. | Bruxelles (*Midi*) | 15,755 | 3,664 | 19,419 | 28,451 | 47,729 | 200,007 | 275,887 |
| | Forest | » | » | » | 55 | 607 | 3,645 | 4,307 |
| | Ruysbroeck | » | » | » | 388 | 4,651 | 28,772 | 33,811 |
| | Loth | » | » | » | 808 | 939 | 11,571 | 13,318 |
| | Hal | » | » | » | 3,894 | 10,519 | 88,412 | 102,825 |
| | Lembecq | » | » | » | 369 | 698 | 3,306 | 4,373 |
| | Tubise | » | » | » | 1,390 | 3,028 | 26,765 | 31,183 |
| | Braine-le-Comte | 183 | 1,192 | 1,375 | 1,438 | 4,912 | 45,331 | 51,681 |
| | Écaussines | » | » | » | 552 | 2,097 | 15,366 | 18,015 |
| | Manage | » | » | » | 6,030 | 12,805 | 63,724 | 82,559 |
| | Gouy-lez-Piéton | » | » | » | 121 | 936 | 6,357 | 7,414 |
| | Pont-à-Celles | » | » | » | 22 | 592 | 7,436 | 8,050 |
| | Luttre | » | » | » | 178 | 1,097 | 11,403 | 12,678 |
| | Gosselies | » | » | » | 1,663 | 5,897 | 36,691 | 44,251 |
| | Roux | » | » | » | 367 | 3,071 | 25,668 | 29,106 |
| | Marchiennes | » | » | » | 1,525 | 6,761 | 36,555 | 44,841 |
| | Charleroy | 155 | 108 | 263 | 9,375 | 37,866 | 125,913 | 173,154 |
| | Châtelineau | » | » | » | 3,128 | 27,504 | 91,200 | 121,832 |
| | Farciennes | » | » | » | 443 | 2,246 | 18,441 | 21,130 |
| | Tamines | » | » | » | 931 | 5,911 | 37,665 | 44,507 |
| | Auvelais | » | » | » | 188 | 1,449 | 28,994 | 30,631 |
| | Moustier | » | » | » | 368 | 1,377 | 27,211 | 28,956 |
| | Floreffe | » | » | » | 764 | 3,411 | 32,234 | 36,409 |
| | Namur | 6 | » | 6 | 5,778 | 20,041 | 73,021 | 98,840 |
| | Soignies | » | » | » | 1,795 | 6,188 | 28,915 | 36,898 |
| | Jurbise | » | » | » | 605 | 2,468 | 24,231 | 27,304 |
| | Mons | 5,169 | 2,391 | 7,560 | 10,699 | 35,177 | 165,186 | 211,062 |
| | Jemmapes | » | » | » | 809 | 13,871 | 59,277 | 73,957 |
| | Saint-Ghislain | » | » | » | 1,751 | 11,628 | 57,234 | 70,613 |
| | Bousso | » | » | » | 1,052 | 7,800 | 23,916 | 32,768 |
| | Thulin | » | » | » | 591 | 3,871 | 18,423 | 22,885 |
| | Quiévrain | 1,442 | 727 | 2,169 | 1,193 | 6,080 | 37,543 | 44,816 |
| | Totaux de la ligne du Midi | 22,710 | 8,082 | 30,792 | 86,421 | 293,227 | 1,460,413 | 1,840,061 |
| | — — de l'Est | 33,229 | 8,406 | 41,635 | 53,283 | 143,960 | 732,166 | 929,409 |
| | — — de l'Ouest | 19,672 | 37 | 19,709 | 87,937 | 284,255 | 1,383,806 | 1,755,998 |
| | — — du Nord | 92,786 | 7,345 | 100,131 | 118,014 | 245,920 | 877,375 | 1,241,309 |
| | Totaux | 168,397 | 23,870 | 192,267 | 345,655 | 967,362 | 4,453,760 | 5,766,777 |
| SERVICE | Prusso-Néderlando-Belge | 1,977 | 2 | 1,979 | 2,737 | 6,748 | 22,296 | 31,781 |
| | De Lierre à Turnhout | » | » | » | 1,353 | 5,626 | 19,087 | 26,068 |
| | De la Flandre occidentale | » | » | » | 2,116 | 5,376 | 10,505 | 17,997 |
| | De Mons à Manage | » | » | » | » | » | » | » |
| | De l'Entre-Sambre-et-Meuse | » | » | » | » | » | » | » |
| | Du Nord-Belge | 13,401 | 4,613 | 18,014 | 2,559 | 3,768 | 7,734 | 14,061 |
| | Franco-Belge, *par Mouscron* | 6,427 | 2,445 | 8,872 | 7,244 | 11,727 | 32,008 | 50,979 |
| | Rhénan-Belge | 31,254 | 318 | 31,572 | 3,654 | 8,232 | 12,875 | 24,761 |
| | Franco-Belge, *par Quiévrain* | 15,802 | 4,116 | 19,918 | 1,766 | 4,444 | 6,846 | 13,053 |
| | Prusso-Belge | 880 | 21 | 901 | 78 | 266 | 435 | 779 |
| | Anglo-Belge-Rhénan | 2,844 | 501 | 3,345 | » | » | » | » |
| | Du South Eastern Railway | 3,073 | 1,861 | 4,934 | » | » | » | » |
| | De Pepinster à Spa | 3,211 | 137 | 3,348 | 4,655 | 7,637 | 22,071 | 34,363 |
| | De Charleroy à Louvain | » | » | » | 2 | » | » | 2 |
| | Hollando-Belge | 1,806 | 73 | 1,879 | 834 | 846 | 980 | 2,660 |
| | Totaux | 249,072 | 37,657 | 286,729 | 372,655 | 1,022,029 | 4,588,597 | 5,983,281 |

| | | | | BAGAGES. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MILITAIRES. | EXTRA-ORDINAIRES. | ENFANTS. | TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.) | AU MINIMUM. — PAR COLIS. | AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX. | *Observations.* |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | |
| 3,076 | 767 | 1,862 | 301,011 | 5,447 | 11,306 | |
| » | » | 9 | 4,316 | 7 | » | |
| 7 | » | 287 | 34,105 | 52 | 5 | |
| » | » | 73 | 13,391 | » | » | |
| 107 | 11 | 963 | 103,906 | 824 | 364 | |
| 2 | » | 33 | 4,408 | 26 | 2 | |
| 36 | 3 | 310 | 31,532 | 208 | 58 | |
| 60 | 63 | 381 | 53,560 | 640 | 313 | |
| 15 | 9 | 147 | 18,186 | 138 | 61 | |
| 204 | 129 | 515 | 83,407 | 1,232 | 657 | |
| 11 | » | 101 | 7,526 | » | » | |
| 10 | » | 118 | 8,178 | » | » | |
| 18 | 10 | 97 | 12,803 | 83 | 21 | |
| 51 | 5 | 326 | 44,633 | 466 | 159 | |
| 16 | 7 | 333 | 29,462 | 157 | 49 | |
| 42 | 11 | 227 | 45,121 | 373 | 133 | |
| 1,383 | 61 | 808 | 175,669 | 2,868 | 1,841 | |
| 67 | 38 | 619 | 122,556 | 1,026 | 305 | |
| 5 | 3 | 107 | 21,245 | 87 | 30 | |
| 20 | 99 | 205 | 44,831 | 248 | 46 | |
| 17 | 171 | 78 | 30,897 | 89 | 14 | |
| 18 | » | 117 | 29,091 | 81 | 18 | |
| 42 | » | 111 | 36,562 | 257 | 51 | |
| 5,569 | 85 | 641 | 105,141 | 1,728 | 1,552 | |
| 70 | 161 | 348 | 37,177 | 606 | 287 | |
| 90 | 11 | 184 | 27,589 | 196 | 48 | |
| 5,218 | 173 | 934 | 224,947 | 3,278 | 1,669 | |
| 88 | 2 | 528 | 74,575 | 320 | 83 | |
| 68 | » | 392 | 71,073 | 815 | 202 | |
| 24 | 1 | 331 | 33,124 | 270 | 61 | |
| 27 | » | 190 | 23,102 | 171 | 11 | |
| 21 | 17 | 317 | 17,370 | 1,721 | 1,190 | |
| 16,382 | 1,867 | 11,692 | 1,900,791 | 23,150 | 20,869 | |
| 11,909 | 818 | 7,797 | 991,568 | 18,131 | 12,656 | |
| 36,107 | 2,988 | 12,992 | 1,827,791 | 20,967 | 19,212 | |
| 33,729 | 1,381 | 13,390 | 1,392,910 | 21,811 | 28,313 | |
| 101,127 | 10,051 | 15,871 | 6,116,096 | 81,692 | 81,080 | |
| 13,353 | » | 273 | 17,386 | 793 | 1,879 | |
| 2,126 | » | » | 26,068 | 631 | 301 | |
| » | 2,619 | » | 23,012 | 757 | 788 | |
| » | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | 32,075 | 537 | 8,012 | |
| » | » | » | 59,551 | 1,522 | 1,868 | |
| » | 9,121 | » | 65,157 | 1,793 | 15,086 | |
| » | » | » | 32,971 | 1,619 | 5,888 | |
| » | » | » | 1,680 | 2 | 131 | |
| » | » | » | 3,315 | 580 | 110 | |
| » | » | » | 1,931 | 377 | 137 | |
| » | 1,885 | 1,682 | 11,278 | 1,630 | 1,981 | |
| » | » | » | 2 | 11 | 35 | |
| » | » | » | 1,539 | 115 | 967 | |
| 116,906 | 23,682 | 17,826 | 6,118,121 | 95,089 | 121,596 | |

## N° VI.

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

| DÉSIGNATION DES MOIS. | VOYAGEURS. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | TRAINS EXPRESS. | | | TRAINS ORDINAIRES. | | | |
| | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | TOTAL. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | TOTAL. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1857. JANVIER | 13,914 | 2,198 | 16,112 | 23,780 | 67,941 | 297,669 | 389,390 |
| FÉVRIER | 13,912 | 2,159 | 16,071 | 23,682 | 61,610 | 288,866 | 374,158 |
| MARS | 15,546 | 2,566 | 18,112 | 26,046 | 68,289 | 338,035 | 432,340 |
| AVRIL | 17,596 | 2,949 | 20,545 | 28,525 | 83,242 | 363,759 | 475,526 |
| MAI | 20,436 | 3,501 | 23,937 | 31,035 | 83,712 | 398,493 | 513,240 |
| JUIN | 21,746 | 3,890 | 25,636 | 31,639 | 87,777 | 413,996 | 533,412 |
| JUILLET | 26,538 | 4,155 | 30,693 | 36,776 | 95,370 | 425,238 | 557,384 |
| AOUT | 33,259 | 4,401 | 37,660 | 42,377 | 114,620 | 473,772 | 630,769 |
| SEPTEMBRE | 31,454 | 4,121 | 35,575 | 42,974 | 120,689 | 489,883 | 653,546 |
| OCTOBRE | 22,695 | 3,130 | 25,825 | 33,166 | 93,729 | 424,943 | 551,838 |
| NOVEMBRE | 17,349 | 2,414 | 19,763 | 27,265 | 73,507 | 354,640 | 455,382 |
| DÉCEMBRE | 14,627 | 2,173 | 16,800 | 25,420 | 71,543 | 319,333 | 416,296 |
| TOTAUX | 249,072 | 37,657 | 286,729 | 372,655 | 1,022,029 | 4,588,597 | 5,983,284 |

| | | | BAGAGES. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| MILITAIRES. | ENFANTS ET extraordinaires. | TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 4, 8, 9, 10 et 11.) | AU MINIMUM. — PAR COLIS. | AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX. | *Observations.* |
| 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 | |
| 1,341 | 5,955 | 457,748 | 6,148 | 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 | 613,391 | 8,640 | 10,907 | |
| 17,018 | 8,566 | 613,661 | 9,692 | 14,090 | |
| 6,968 | 11,037 | 686,431 | 11,547 | 18,947 | |
| 7,627 | 9,662 | 706,440 | 11,737 | 17,226 | |
| 9,796 | 5,229 | 592,688 | 9,021 | 12,107 | |
| 2,269 | 2,627 | 480,041 | 6,295 | 7,302 | |
| 4,298 | 1,687 | 439,084 | 5,299 | 5,534 | |
| 116,906 | 71,508 | 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. | | | |
| | | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | TOTAL. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | TOTAL. |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| NORD. | Bruxelles (*Nord*) | 296.818 » | 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 | 11,998 05 | 16,329 95 |
| | Contich | » | » | » | 1,870 10 | 4,325 90 | 16,014 35 | 22,210 35 |
| | Vieux-Dieu | » | » | » | 1,470 » | 2,175 10 | 9,214 55 | 12,859 65 |
| | Anvers | 153,027 95 | 2,665 90 | 155,693 85 | 112,751 10 | 146,455 50 | 242,193 95 | 501,400 55 |
| | Lierre | » | » | » | 2,417 80 | 9,866 90 | 22,688 85 | 34,973 55 |
| | TOTAUX | 494,402 90 | 26,161 35 | 520,564 25 | 456,515 15 | 574,857 » | 1,108,750 77 | 2,140,122 92 |
| OUEST. | Audeghem | » | » | » | 56 » | 286 » | 2,403 27 | 2,745 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 | » | » | » | 582 40 | 1,226 80 | 5,091 15 | 6,880 35 |
| | Buggenhout | » | » | » | 549 60 | 2,080 60 | 7,962 15 | 10,592 35 |
| | Zele | » | » | » | 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 | 20,266 60 | 61,575 89 | 90,345 64 |
| | Gyseghem | » | » | » | 544 25 | 1,680 95 | 2,610 03 | 4,835 23 |
| | Alost | » | » | » | 12,281 40 | 26,109 55 | 70,905 95 | 109,296 90 |
| | Lede | » | » | » | 443 40 | 2,621 15 | 6,573 57 | 9,638 12 |
| | Schellebelle | » | » | » | 70 60 | 276 80 | 1,575 70 | 1,923 10 |
| | Denderleeuw | » | » | » | 280 95 | 2,086 10 | 10,446 30 | 12,813 35 |
| | Ternath | » | » | » | 845 90 | 2,877 40 | 9,831 63 | 13,954 93 |
| | Rebaix | » | » | » | 4 90 | 293 45 | 2,110 90 | 2,409 25 |
| | Ninove | » | » | » | 1,578 90 | 8,940 35 | 26,813 67 | 37,332 92 |
| | Santbergen | » | » | » | 220 85 | 970 60 | 3,740 69 | 4,032 14 |
| | Ideghem | » | » | » | 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 | 5,5[illegible] 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 | 4,528 70 | 15,597 65 | 21,108 85 |
| | Bloemendael | » | » | » | 1,128 60 | 2,299 » | 11,055 59 | 14,483 19 |
| | Oosteamp | » | » | » | 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 09 |

| | | | | BAGAGES. | | | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MILITAIRES. | EXTRA-ORDINAIRES. | ENFANTS. | TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 4, 8, 9, 10 et 11.) | AU MINIMUM. | AU POIDS. | TOTAL. | |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | |
| 15,532 99 | 16,102 26 | 7,710 72 | 1,615,074 14 | 5,689 50 | 90,381 48 | 96,061 98 | |
| 389 61 | 1 80 | 337 68 | 56,891 19 | 253 50 | 271 25 | 524 75 | |
| 6,811 18 | 938 70 | 1,652 75 | 296,761 63 | 1,706 25 | 5,928 » | 7,634 25 | |
| 76 84 | » | 86 10 | 16,492 89 | 80 50 | 99 62 | 180 12 | |
| 18 23 | 37 87 | 130 26 | 22,396 71 | 217 » | 194 90 | 411 90 | |
| 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 80 | 14 94 | 602 27 | 37,720 56 | 142 » | 321 89 | 463 89 | |
| 48,474 45 | 17,608 95 | 13,646 78 | 2,740,417 35 | 10,841 » | 136,841 45 | 147,682 45 | |
| » | » | 3 23 | 2,748 50 | » | » | » | |
| 20 26 | » | 67 82 | 15,156 93 | 40 » | 46 85 | 86 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 | 36 » | 65 60 | 101 60 | |
| 55 04 | 73 80 | 34 99 | 10,780 89 | 47 25 | 61 01 | 108 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 | 4,671 15 | 9 50 | 56 39 | 65 89 | |
| 1,390 10 | 32 01 | 554 54 | 111,273 55 | 512 » | 1,020 16 | 1,532 16 | |
| 9 75 | 10 50 | 51 52 | 9,709 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 | 37,673 55 | 186 » | 298 26 | 484 26 | |
| 6 76 | » | 21 09 | 4,059 99 | 11 » | 20 92 | 31 92 | |
| 23 96 | 12 » | 22 10 | 5,379 35 | 11 » | 8 29 | 19 29 | |
| 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 | |
| 18,719 04 | 1,913 18 | 2,584 27 | 625,993 63 | 2,372 75 | 20,855 85 | 23,228 60 | |
| 32 55 | 7 64 | 57 71 | 8,898 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 09 | 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 79 | 29 29 | |
| 40,040 16 | 2,874 48 | 6,674 59 | 1,475,440 12 | 5,486 » | 33,499 43 | 38,985 43 | |

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | VOYAGEURS. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | TRAINS EXPRESS. | | | TRAINS ORDINAIRES. | | | |
| | | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | TOTAL. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | TOTAL. |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| OUEST. (Suite.) | Report . . . . . | 73,330 40 | 93 40 | 73,423 80 | 181,930 70 | 338,279 85 | 834,222 54 | 1,352,433 09 |
| | Ostende . . . . . | 84,095 80 | 14 60 | 84,110 40 | 56,695 85 | 68,852 70 | 81,219 95 | 206,768 50 |
| | Nazareth . . . . . | » | » | » | 226 20 | 491 20 | 2,480 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 » |
| | Olséne . . . . . | » | » | » | 118 » | 510 90 | 2,780 30 | 3,409 20 |
| | Waereghem . . . . . | » | » | » | 1,138 » | 4,381 60 | 24,988 35 | 30,507 95 |
| | Haerlebeke. . . . . | » | » | » | 595 70 | 2,105 40 | 10,068 81 | 12,789 91 |
| | Courtrai. . . . . | 412 90 | » | 412 90 | 16,269 40 | 36,857 25 | 80,912 72 | 134,039 37 |
| | Mouscron . . . . . | » | » | » | 8,104 60 | 15,024 15 | 57,396 42 | 81,425 17 |
| | Néchin . . . . . | » | » | » | 437 90 | 1,111 10 | 10,578 75 | 12,127 75 |
| | Templeuve. . . . . | » | » | » | 485 35 | 797 75 | 4,011 85 | 5,294 95 |
| | Tournai. . . . . | » | 3 » | 3 | 31,251 10 | 41,636 80 | 95,902 80 | 168,790 70 |
| | Havinnes . . . . . | » | » | » | 8 50 | 109 40 | 667 53 | 785 43 |
| | Bury-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 | 12,576 20 | 48,146 93 | 66,930 58 |
| | Hoffles . . . . . | » | » | » | 463 30 | 586 95 | 2,337 08 | 3,387 33 |
| | Chièvres-et-Attres . . . . . | » | » | » | 693 60 | 1,984 55 | 5,195 73 | 7,873 88 |
| | Brugelette . . . . . | » | » | » | 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 . . . . . | 158,216 80 | 111 » | 158,327 80 | 316.735 80 | 552,979 40 | 1,350,762 18 | 2,220,477 38 |

| | | | | BAGAGES. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MILITAIRES. | EXTRA-ORDINAIRES. | ENFANTS. | TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n°4, 8, 9, 10 et 11) | AU MINIMUM. | AU POIDS. | TOTAL. | *Observations.* |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | |
| 40,040 16 | 2,874 48 | 6,674 59 | 1,475,446 12 | 5,486 » | 33,499 43 | 38,985 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 26 | » | » | » | |
| » | » | 15 15 | 3,424 35 | » | » | » | |
| 271 54 | 10 80 | 106 78 | 30,897 07 | 114 » | 155 55 | 269 55 | |
| 78 64 | » | 21 66 | 12,890 21 | 40 50 | 48 93 | 89 43 | |
| 3,819 40 | 426 14 | 437 45 | 139,135 28 | 707 » | 2,480 39 | 3,187 39 | |
| 203 41 | 273 89 | 335 35 | 82,242 82 | 527 » | 2,581 66 | 3,108 66 | |
| 44 70 | 197 80 | 17 72 | 12,387 07 | 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 | 46,160 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 | 263 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 | 49 25 | 9,682 37 | 29 50 | 108 63 | 138 13 | |
| 61,872 11 | 5,212 88 | 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. | | | |
| | | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | TOTAL. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | TOTAL. |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| EST. | Haecht | » | » | » | 805 20 | 3,842 80 | 11,919 55 | 16,567 55 |
| | Wespelaer | » | » | » | 236 90 | 572 70 | 849 » | 1,658 60 |
| | Louvain | 23,948 50 | 6,431 30 | 30,379 80 | 36,396 30 | 53,567 20 | 114,148 75 | 204,112 25 |
| | Vertryck | » | » | » | 885 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 | 1,831 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 |
| | Velm | » | » | » | » | » | » | » |
| | Saint-Trond | » | » | » | » | » | » | » |
| | Cortenbosch | » | » | » | » | » | » | » |
| | Alken | » | » | » | » | » | » | » |
| | Hasselt | » | » | » | » | » | » | » |
| | Gingelom | » | » | » | 308 90 | 676 20 | 2,049 55 | 3,034 65 |
| | Rosoux | » | » | » | 198 90 | 691 30 | 1,752 90 | 2,643 10 |
| | Waremme | » | » | » | 3,190 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 » |
| | Liége | 62,760 20 | 8,187 40 | 70,947 60 | 75,945 40 | 85,732 30 | 164,392 85 | 326,070 55 |
| | Chênée | » | » | » | 3,783 25 | 4,707 20 | 22,130 50 | 30,620 95 |
| | Chaudfontaine | » | » | » | 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 » | 929 70 | 4,695 45 | 6,375 15 |
| | Verviers | 35,130 » | 9,000 » | 44,130 » | 18,915 80 | 29,483 70 | 89,344 55 | 137,744 05 |
| | Dolhain | 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 60 | 181,219 10 | 176,879 45 | 252,115 » | 683,279 90 | 1,112,274 35 |

| | | | | BAGAGES. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MILITAIRES. | EXTRA-ORDINAIRES. | ENFANTS. | TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.) | AU MINIMUM. | AU POIDS. | TOTAL. | *Observations.* |
| 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 | 29,638 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 85 | 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 62 | 799 37 | |
| 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 | |
| 28,445 65 | 2,227 21 | 6,700 04 | 1,330,866 35 | 8,389 75 | 42,559 14 | 50,948 89 | |

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | VOYAGEURS. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | TRAINS EXPRESS. | | | TRAINS ORDINAIRES. | | | |
| | | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | TOTAL. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | TOTAL. |
| | 1 | 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 | 516,634 53 |
| | Forêt | » | » | » | 68 80 | 254 70 | 1,129 59 | 1,453 09 |
| | Ruysbroeck | » | » | » | 431 70 | 2,112 65 | 9,555 20 | 12,099 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 | » | » | » | 2,366 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 35 | 42,408 42 | 54,000 32 |
| | Écaussines | » | » | » | 1,541 20 | 3,123 30 | 12,528 83 | 17,193 33 |
| | Manage | » | » | » | 18,550 » | 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 | 1,593 65 | 7,560 43 | 9,745 88 |
| | Gosselies | » | » | » | 4,544 55 | 8,577 25 | 33,754 99 | 46,876 79 |
| | Roux | » | » | » | 966 20 | 3,633 70 | 18,649 75 | 23,249 65 |
| | Marchiennes | » | » | » | 4,868 30 | 6,878 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 |
| | Châtelineau | » | » | » | 7,673 10 | 21,576 45 | 53,326 54 | 82,576 09 |
| | Farciennes | » | » | » | 923 30 | 1,640 05 | 8,453 35 | 11,022 70 |
| | Tamines | » | » | » | 1,828 90 | 6,103 75 | 19,728 02 | 27,665 67 |
| | Auvelais | » | » | » | 368 20 | 1,559 30 | 14,923 86 | 16,851 36 |
| | Moustier | » | » | » | 618 10 | 1,599 80 | 16,547 58 | 18,765 48 |
| | Floreffe | » | » | » | 1,304 20 | 3,450 10 | 17,964 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 | 17,726 69 | 21,614 79 |
| | Mons | 22,742 40 | 4,535 30 | 27,277 70 | 32,993 50 | 48,524 90 | 133,731 10 | 215,249 50 |
| | Jemmapes | » | » | » | 2,435 » | 9,545 05 | 26,866 76 | 38,866 81 |
| | Saint-Ghislain | » | » | » | 3,607 50 | 9,608 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 | 9,963 71 | 15,203 16 |
| | Quiévrain | 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 60 | 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 18 | 2,220,477 38 |
| | — — du Nord | 494,402 90 | 26,161 35 | 520,564 25 | 456,515 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-néerlando-belge | 12,401 60 | 6 70 | 12,408 30 | 11,690 20 | 21,082 40 | 41,391 05 | 74,166 65 |
| | De Lierre à Turnhout | » | » | » | 3,893 50 | 7,710 60 | 16,436 25 | 27,040 35 |
| | De la Flandre occidentale | » | » | » | 7,363 30 | 12,678 » | 17,261 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 | 26,486 05 | 146,467 20 | 32,504 75 | 30,474 60 | 40,743 30 | 103,722 65 |
| | Rhénan-belge | 390,250 43 | 3,939 95 | 394,230 38 | 20,495 40 | 37,626 60 | 33,176 55 | 91,298 55 |
| | Franco-belge, par *Quiévrain* | 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 | 65,039 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 Pépinster 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 | 291 50 | 10,554 35 | 3,040 90 | 2,324 » | 1,920 85 | 7,285 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 |
| | A ajouter la part de la Société de Tournay 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. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MILITAIRES. | EXTRA-ORDINAIRES. | ENFANTS. | TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.) | AU MINIMUM. | AU POIDS. | TOTAL. | *Observations.* |
| 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 | 5,680 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 18 | 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 | 115,431 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 | 68 75 | 580 65 | 204,019 25 | 1,420 75 | 5,771 51 | 7,192 26 | |
| 89 18 | 251 » | 254 57 | 83,170 84 | 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 | 27,630 62 | 123 75 | 103 61 | 227 36 | |
| 29 » | 90 » | 26 77 | 18,997 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 | 501 90 | 149,491 94 | 862 50 | 4,478 75 | 5,341 25 | |
| 56 18 | 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 | |
| 10,037 61 | 259 17 | 686 58 | 283,530 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 | 3,150 15 | 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 | 8,389 75 | 42,559 14 | 50,948 89 | |
| 61,872 11 | 5,212 86 | 10,828 04 | 2,456,719 09 | 9,633 25 | 88,379 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 | 8,666,532 81 | 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 | 318 » | 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 | 9,267 30 | |
| » | » | » | 8 60 | 5 50 | 101 11 | 106 61 | |
| » | » | » | 17,840 10 | 72 50 | 2,812 60 | 2,885 10 | |
| 197,346 18 | 65,656 73 | 43,119 47 | 10,221,567 34 | 44,749 » | 575,330 40 | 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. | VOYAGEURS. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | TRAINS EXPRESS. | | | TRAINS ORDINAIRES. | | | |
| | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | TOTAL. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | TOTAL. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| JANVIER | 86,924 30 | 10,368 80 | 97,293 10 | 82,780 70 | 123,014 80 | 277,884 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 95 | 124,997 80 | 325,234 62 | 541,554 37 |
| AVRIL | 119,061 35 | 13,686 55 | 132,747 90 | 102,430 85 | 160,403 05 | 370,744 19 | 633,578 09 |
| MAI | 144,710 65 | 18,258 35 | 162,969 » | 107,526 50 | 155,626 10 | 395,037 40 | 658,190 » |
| JUIN | 164,004 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 |
| AOUT | 301,639 30 | 23,939 10 | 325,578 40 | 170,976 35 | 244,507 25 | 482,830 90 | 898,314 50 |
| SEPTEMBRE | 266,301 28 | 25,508 80 | 291,810 08 | 162,948 65 | 249,694 90 | 499,531 71 | 912,175 26 |
| OCTOBRE | 164,847 90 | 17,034 20 | 181,882 10 | 114,871 35 | 181,793 20 | 423,919 44 | 720,583 99 |
| 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 | 89,075 50 | 126,242 21 | 305,371 56 | 520,689 27 |
| TOTAUX | 1,866,250 08 | 193,731 55 | 2,059,981 63 | 1,333,629 60 | 1,968,831 76 | 4,548,001 97 | 7,855,463 33 |
| A ajouter la part de la Société de Tournay 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. | ENFANTS et extraordinaires. | TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 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 | 2,921 14 | 580,376 28 | 2,583 » | 24,346 20 | 26,929 20 | |
| 1,835 68 | 9,460 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 38 | 7,096 39 | 943,657 10 | 4,032 75 | 52,705 79 | 56,738 54 | |
| 32,291 41 | 12,516 46 | 1,056,393 58 | 4,536 25 | 71,914 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 | 85,681 76 | 91,224 51 | |
| 16,824 32 | 6,029 98 | 925,320 39 | 4,253 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 | |

## 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. — 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. | |
| NORD. | Bruxelles (*Nord*) | 67,448 | 9,334 | 267,407 | 15,755 | 79,723 | 40,792 | 70,420 |
| | Vilvorde | 723 | 804 | 5,045 | 1,257 | 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 | 17 | 244 | 148 | 182 | 93 | 64 |
| | Lierre | 1,451 | 489 | 3,143 | 576 | 1,046 | 505 | 744 |
| | Anvers | 28,475 | 4,031 | 99,816 | 7,585 | 40,374 | 27,102 | 50,138 |
| | TOTAUX | 101,813 | 18,253 | 397,479 | 30,010 | 133,309 | 74,993 | 133,007 |
| OUEST. | Ternath | 191 | 81 | 509 | 266 | 237 | 137 | 197 |
| | Ledc | 384 | 74 | 407 | 122 | 231 | 134 | 112 |
| | Schellebelle | 247 | 3 | 153 | 16 | 33 | 17 | 13 |
| | Capelle | 119 | 69 | 2,395 | 157 | 598 | 163 | 247 |
| | Londerzeel | 68 | 88 | 306 | 252 | 554 | 318 | 318 |
| | Malderen | 104 | 65 | 70 | 148 | 323 | 200 | 525 |
| | Buggenhout | 211 | 84 | 711 | 182 | 774 | 196 | 683 |
| | Termonde | 2,585 | 609 | 4,648 | 2,393 | 4,049 | 2,591 | 4,769 |
| | Zele | 204 | 96 | 739 | 302 | 1,451 | 795 | 1,621 |
| | Lokeren | 169 | 383 | 3,361 | 628 | 2,300 | 1,107 | 1,711 |
| | Audeghem | 72 | 11 | 16 | 33 | 85 | 65 | 86 |
| | Gyseghem | 19 | 27 | 119 | 119 | 159 | 83 | 17 |
| | Alost | 2,216 | 1,679 | 11,789 | 3,011 | 5,925 | 3,293 | 6,862 |
| | Denderleeuw | 91 | 56 | 315 | 110 | 203 | 136 | 287 |
| | Ninove | 1,065 | 1,120 | 1,891 | 1,632 | 1,728 | 933 | 1,520 |
| | Santbergen | 36 | 29 | 579 | 57 | 100 | 50 | 19 |
| | Ideghem | 71 | 52 | 203 | 17 | 139 | 77 | 61 |
| | Grammont | 1,806 | 789 | 9,178 | 2,809 | 1,765 | 2,182 | 2,811 |
| | Acren | 61 | 27 | 198 | 75 | 281 | 118 | 181 |
| | Lessines | 578 | 263 | 2,951 | 670 | 2,316 | 1,272 | 2,869 |
| | Papignies | 9 | 11 | 81 | 12 | 85 | 52 | 59 |
| | Rebaix | 12 | 5 | 117 | 19 | 96 | 63 | 119 |
| | Wichelen | 55 | 18 | 131 | 107 | 117 | 72 | 218 |
| | Wetteren | 1,019 | 293 | 2,383 | 665 | 1,910 | 1,155 | 1,389 |
| | A reporter | 11,815 | 6,232 | 16,516 | 13,952 | 28,159 | 16,136 | 27,150 |

| 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. — | Abonnement. | | TOTAL. | FINANCES (droits de 1,000 francs). | ÉQUIPAGES par voiture. | GRANDE VITESSE par wagon. | PETITE VITESSE par expédition. | | | |
| 1re classe. — Tonneaux. | 2e classe. — Tonneaux. | 3e classe. — Tonneaux. | | Nombre de wagons. | Poids taxé. — Tonneaux. | — Tonneaux. | | | | 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | TOTAL. |
| 29,361 | 15,310 | 9,413 | 95 | » | » | 54,179 | 21,202 | 99 | 66 | 122 | 93 | 159 | 440 |
| 897 | 1,043 | 177 | » | » | » | 2,117 | 177 | » | » | 2 | » | » | 2 |
| 7,225 | 7,694 | 278 | » | » | » | 15,197 | 1,189 | 8 | 838 | 227 | 176 | 631 | 1,872 |
| 257 | 360 | 33 | » | » | » | 650 | 16 | » | » | » | » | » | » |
| 150 | 539 | 51 | » | » | » | 740 | 20 | » | 2 | 5 | 2 | 3 | 12 |
| 17 | 45 | » | » | » | » | 62 | » | » | » | » | » | » | » |
| 778 | 830 | 10 | 5 | » | » | 1,623 | 74 | 6 | 2 | 4 | 2 | 9 | 17 |
| 50,388 | 38,873 | 39,092 | 9,858 | » | » | 138,211 | 8,310 | » | 203 | 117 | 137 | 1,599 | 2,056 |
| 89,073 | 64,694 | 49,054 | 9,958 | » | » | 212,779 | 30,988 | 113 | 1,111 | 477 | 410 | 2,401 | 4,399 |
| 112 | 104 | 57 | » | » | » | 273 | 26 | » | » | » | » | » | » |
| 205 | 283 | » | » | » | » | 488 | 35 | » | 8 | 2 | 2 | » | 12 |
| 17 | 24 | » | » | » | » | 41 | » | » | » | » | » | » | » |
| 304 | 1,039 | » | » | » | » | 1,343 | 19 | » | » | 4 | 2 | » | 6 |
| 87 | 480 | » | » | » | » | 567 | 12 | » | » | » | » | » | » |
| 25 | 260 | 5 | » | » | » | 290 | 65 | » | 22 | 11 | 53 | 19 | 135 |
| 182 | 347 | » | » | » | » | 829 | 56 | » | 15 | 1 | 8 | 29 | 53 |
| 7,187 | 2,591 | 188 | » | » | » | 9,966 | 766 | » | 15 | 30 | 35 | 104 | 184 |
| 689 | 75 | 5 | » | » | » | 769 | 35 | » | » | 2 | » | 1 | 3 |
| 1,836 | 1,391 | 10 | 10 | » | » | 3,247 | 158 | » | 58 | 16 | 28 | 60 | 162 |
| 37 | 4 | » | » | » | » | 41 | 1 | » | » | » | » | » | » |
| 10 | 37 | » | » | » | » | 47 | 4 | » | » | » | » | » | » |
| 3,642 | 2,739 | 175 | 12 | » | » | 6,868 | 901 | 1 | 76 | 15 | 3 | 31 | 128 |
| 135 | 152 | 5 | » | » | » | 292 | 21 | » | 1 | 1 | 1 | » | 3 |
| 828 | 2,663 | 131 | » | » | » | 3,622 | 193 | 2 | 19 | 1 | 5 | 13 | 11 |
| 19 | 169 | 25 | » | » | » | 213 | 13 | » | » | » | » | » | » |
| 52 | 387 | 10 | » | » | » | 119 | 11 | » | » | » | 1 | » | 1 |
| 1,213 | 1,919 | 50 | » | » | » | 3,182 | 3,030 | 2 | 15 | 9 | 15 | 26 | 65 |
| 208 | 221 | » | » | » | » | 129 | 31 | » | » | » | » | » | » |
| 3,253 | 2,125 | 5,967 | » | » | » | 11,615 | 273 | » | 1 | 1 | 3 | 5 | 16 |
| 78 | 1 | » | » | » | » | 82 | 7 | » | » | » | » | » | » |
| 138 | 136 | » | » | » | » | 271 | 1 | » | » | » | » | » | » |
| 9 | » | » | » | » | » | 9 | » | » | » | » | » | » | » |
| 1,063 | 616 | » | » | » | » | 1,679 | 163 | » | 19 | 21 | 9 | 51 | 103 |
| 21,959 | 18,066 | 6,928 | 22 | » | » | 16,975 | 6,121 | 5 | 252 | 120 | 165 | 375 | 912 |

| 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 2 à 10 kilog. et plus. POIDS TAXÉ. — Kilogrammes. | NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU MINIMUM. | De 10 à 500 kilog. De 100 kilog. et moins. NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux. | De 10 à 500 kilog. De 100 kilog. et moins. POIDS. — Quintaux. | De 10 à 500 kilog. Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux. |
| | Report..... | 11,815 | 6,232 | 46,516 | 13,932 | 28,459 | 16,136 | 27,150 |
| OUEST. (*Suite.*) | Melle..... | 292 | 87 | 680 | 208 | 1,046 | 384 | 282 |
| | Gand..... | 13,346 | 6,109 | 73,077 | 6,554 | 34,999 | 19,346 | 40,279 |
| | Landeghem..... | 30 | 36 | 282 | 76 | 234 | 153 | 630 |
| | Hansbeke..... | 92 | 63 | 142 | 46 | 86 | 42 | 105 |
| | Aeltre..... | 272 | 241 | 1,479 | 313 | 1,294 | 603 | 1,117 |
| | Bloemendael..... | 185 | 112 | 341 | 145 | 469 | 239 | 478 |
| | Oostcamp..... | 3 | 1 | 7 | » | 7 | 4 | » |
| | Bruges (*Station*)..... | 4,299 | 2,204 | 13,120 | 2,006 | 6,631 | 3,472 | 6,007 |
| | Bruges (*Bassin*)..... | » | » | 10 | 27 | 72 | 51 | 84 |
| | Jabbeke..... | 30 | 7 | 185 | 153 | 62 | 30 | 30 |
| | Plasschendael..... | 45 | 29 | 235 | 108 | 201 | 111 | 205 |
| | Ostende..... | 3,270 | 2,365 | 27,130 | 1,849 | 14,185 | 10,118 | 8,381 |
| | Nazareth..... | 24 | 10 | 79 | 34 | 54 | 25 | 15 |
| | Deynze..... | 539 | 285 | 1,665 | 543 | 1,650 | 943 | 2,332 |
| | Machelen..... | 1 | » | » | 7 | 7 | 4 | » |
| | Olsène..... | 15 | 10 | 63 | 83 | 68 | 36 | 50 |
| | Wareghem..... | 217 | 173 | 730 | 334 | 870 | 492 | 2,006 |
| | Haerlebeke..... | 168 | 99 | 511 | 314 | 736 | 386 | 603 |
| | Courtrai..... | 2,432 | 1,063 | 13,205 | 1,810 | 5,268 | 3,106 | 5,847 |
| | Mouscron..... | 892 | 446 | 8,465 | 1,382 | 2,776 | 1,635 | 2,856 |
| | Néchin..... | 106 | 17 | 530 | 71 | 236 | 130 | 282 |
| | Templeuve..... | 108 | 68 | 603 | 71 | 526 | 135 | 96 |
| | Tournay..... | 3,243 | 1,566 | 16,183 | 1,782 | 8,032 | 4,128 | 6,783 |
| | Havinnes..... | 10 | 1 | 15 | 15 | 26 | 13 | 15 |
| | Bary-Maulde..... | 68 | 56 | 225 | 45 | 116 | 60 | 50 |
| | Leuze..... | 1,311 | 636 | 11,150 | 1,100 | 8,157 | 3,811 | 3,910 |
| | Péruwelz..... | 180 | 102 | 2,160 | » | » | » | » |
| | Ligne..... | 100 | 92 | 763 | 105 | 37 | 163 | 226 |
| | Ath..... | 1,081 | 181 | 6,960 | 1,737 | 3,257 | 1,786 | 3,012 |
| | Maffles..... | 110 | 18 | 186 | 61 | 173 | 90 | 175 |
| | Chièvres-Attres..... | 183 | 38 | 1,028 | 150 | 185 | 215 | 211 |
| | Brugelette..... | 221 | 55 | 1,067 | 307 | 809 | 150 | 195 |
| | Lens..... | 118 | 65 | 715 | 112 | 585 | 335 | 312 |
| | TOTAUX..... | 11,899 | 22,710 | 230,137 | 36,133 | 121,883 | 68,992 | 111,051 |

| 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. — Tonneaux. | FINANCES (droits de 1,000 francs). | ÉQUIPAGES par voiture. | GRANDE VITESSE par wagon. | PETITE VITESSE par expédition. | | | TOTAL. |
| 1re classe. — Tonneaux. | 2e classe. — Tonneaux. | 3e classe. — Tonneaux. | | Nombre de wagons. | Poids taxé. — Tonneaux. | | | | | 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | |
| 21,959 | 18,066 | 6,928 | 22 | » | » | 46,975 | 6,124 | 5 | 252 | 120 | 165 | 375 | 912 |
| 107 | 5 | » | » | » | » | 112 | 79 | » | » | » | » | » | » |
| 24,337 | 6,970 | 4,130 | 1,418 | » | » | 36,855 | 6,721 | 18 | 117 | 156 | 184 | 512 | 969 |
| 304 | 36 | » | » | » | » | 340 | 7 | » | » | » | 3 | » | 3 |
| 302 | 80 | » | » | » | » | 382 | 10 | » | » | 1 | 4 | 6 | 11 |
| 1,113 | 573 | » | » | » | » | 1,686 | 157 | » | » | 20 | 33 | 10 | 63 |
| 564 | 704 | » | » | » | » | 1,268 | 26 | » | » | 7 | 4 | 4 | 15 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1,511 | 779 | 77 | » | » | » | 2,367 | 2,269 | » | 15 | 54 | 51 | 333 | 183 |
| 188 | 1,011 | 2,988 | 6,963 | » | » | 11,180 | » | » | » | » | » | » | » |
| 3 | 126 | » | 396 | » | » | 525 | » | » | » | 1 | 1 | » | 2 |
| 34 | 116 | » | 1,225 | » | » | 1,375 | 9 | » | » | » | » | » | » |
| 1,267 | 120 | 663 | 1,817 | » | » | 10,197 | 2,186 | 6 | 5 | 16 | 6 | 1 | 31 |
| 13 | 5 | » | » | » | » | 18 | 1 | » | » | » | » | » | » |
| 761 | 1,196 | » | » | » | » | 1,957 | 89 | » | 12 | 31 | 60 | 82 | 218 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 31 | » | » | » | » | » | 31 | » | » | » | » | » | » | » |
| 752 | 1,326 | 816 | 19 | » | » | 2,913 | 165 | » | 3 | 6 | 2 | » | 11 |
| 186 | 1,570 | » | » | » | » | 2,056 | 117 | » | » | 6 | » | 7 | 13 |
| 9,233 | 1,330 | 1,131 | » | » | » | 11,697 | 1,169 | 2 | 75 | 11 | 59 | 218 | 123 |
| 1,777 | 1,007 | 1,192 | 613 | » | » | 1,589 | 1,955 | 2 | 22 | 12 | 11 | 1 | 19 |
| 363 | 521 | 36 | 5 | » | » | 1,025 | 66 | » | » | » | » | » | » |
| 79 | 1,830 | » | 15 | » | » | 1,921 | 11 | » | 1 | 2 | » | » | 3 |
| 9,126 | 11,331 | 9,355 | 32,011 | » | » | 61,826 | 732 | 2 | 20 | 53 | 18 | 199 | 292 |
| 23 | 219 | » | » | » | » | 272 | » | » | » | » | » | » | » |
| 93 | 2,016 | » | » | » | » | 2,139 | 28 | » | 1 | 2 | » | » | 3 |
| 1,076 | 9,195 | 776 | 26 | » | » | 11,073 | 175 | » | 5 | 8 | 7 | 18 | 38 |
| » | » | » | » | » | » | » | 83 | » | » | » | » | » | » |
| 289 | 1,506 | 10 | » | » | » | 1,805 | 17 | » | 1 | 1 | 3 | » | 5 |
| 2,831 | 3,152 | 2,212 | » | » | » | 8,528 | 583 | 1 | 8 | 61 | 15 | 66 | 180 |
| 871 | 5,105 | 688 | 35 | » | » | 7,002 | 1 | » | » | 1 | » | » | 1 |
| 51 | 1,332 | 1,100 | » | » | » | 5,183 | 97 | » | » | » | » | » | » |
| 1,111 | 1,197 | 65 | 10 | » | » | 2,116 | 132 | 1 | 2 | 1 | 2 | 15 | 23 |
| 239 | 1,305 | 216 | » | » | » | 1,760 | 123 | » | » | 2 | » | » | 2 |
| 87,036 | 80,722 | 35,116 | 17,605 | » | » | 250,809 | 23,850 | 37 | 599 | 610 | 658 | 1,883 | 3,150 |

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | TARIF N° 1. PETITS PAQUETS. | | | TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | NOMBRE DE COLIS. — Taxes uniformes. | De 2 à 10 kilog. et plus. | | NOMBRE DE COLIS taxés au MINIMUM. | De 10 à 500 kilog. | | |
| | | | NOMBRE DE COLIS taxés au MINIMUM. | POIDS taxés. — Kilogrammes. | | De 100 kilog. et moins. | | Au-dessus de 100 kilog. — Quintaux. |
| | | | | | | NOMBRE d'expéditions — Quintaux. | POIDS. — Quintaux. | |
| EST. | Haecht | 474 | 436 | 432 | 264 | 526 | 296 | 430 |
| | Wespelaer | 26 | 32 | 47 | 36 | 79 | 38 | 44 |
| | Louvain (*Station*) | 4,447 | 2,140 | 23,218 | 2,179 | 11,491 | 6,493 | 16,848 |
| | Louvain (*Bassin*) | » | » | » | » | » | » | » |
| | Vertryck | 72 | 93 | 609 | 115 | 233 | 113 | 180 |
| | Tirlemont | 1,790 | 823 | 22,368 | 1,117 | 6,158 | 3,116 | 8,619 |
| | Jodoigne | 111 | 25 | 134 | » | » | » | » |
| | Esemael | 42 | 18 | 124 | 74 | 107 | 213 | 398 |
| | Landen | 513 | 611 | 4,851 | 193 | 1,368 | 710 | 951 |
| | Gingelom | 43 | 138 | 926 | 204 | 220 | 110 | 160 |
| | Rosoux | 50 | 52 | 363 | 208 | 199 | 101 | 125 |
| | Waremme | 532 | 389 | 3,008 | 638 | 1,125 | 691 | 1,123 |
| | Fexhe | 73 | 42 | 762 | 292 | 174 | 96 | 199 |
| | Ans | 81 | 49 | 1,182 | 196 | 192 | 262 | 362 |
| | Haut-Pré | 382 | 685 | 6,132 | 605 | 1,087 | 785 | 868 |
| | Liége (*Station*) | 8,372 | 4,138 | 68,795 | 6,106 | 19,916 | 13,869 | 35,396 |
| | Liége (*Meuse*) | » | » | » | » | » | » | » |
| | Chênée | 100 | 280 | 3,774 | 125 | 914 | 678 | 1,695 |
| | Chaudfontaine | 87 | 59 | 826 | 122 | 128 | 88 | 111 |
| | Trooz | 50 | 55 | 832 | 217 | 168 | 105 | 234 |
| | Nessonvaux | 96 | 22 | 3,730 | 269 | 197 | 156 | 311 |
| | Pepinster | 264 | 119 | 1,695 | 131 | 609 | 173 | 681 |
| | Ensival | 208 | 111 | 910 | 111 | 1,512 | 789 | 881 |
| | Verviers | 1,065 | 926 | 22,288 | 1,001 | 12,678 | 9,193 | 13,513 |
| | Dolhain | 222 | 160 | 905 | 215 | 305 | 165 | 615 |
| | Herbesthal | 276 | 31 | 289 | 73 | 277 | 222 | 381 |
| | TOTAUX | 22,336 | 11,167 | 169,210 | 19,351 | 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 100 kilog. | | | TARIF spécial. | Abonnement. | | TOTAL. | FINANCES (droits de 1,000 francs.) | ÉQUIPAGES par voiture. | GRANDE VITESSE par wagon. | PETITE VITESSE par expéditions. | | | TOTAL. |
| 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | Houilles, etc. | NOMBRE de wagons. | POIDS taxé. | | | | | 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | |
| Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | | Tonneaux. | Tonneaux. | | | | | | | |
| 102 | 1,537 | » | » | » | » | 1,639 | 51 | » | » | 11 | 26 | 75 | 112 |
| 1 | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » |
| 10,932 | 26,646 | 5,874 | 20 | » | » | 43,472 | 1,705 | 4 | 13 | 160 | 126 | 174 | 473 |
| 3,305 | 14,918 | 824 | 141 | » | » | 19,047 | » | » | » | » | » | » | » |
| 56 | 1,716 | 16 | » | » | » | 1,788 | 72 | » | » | 1 | 2 | » | 3 |
| 4,882 | 13,905 | 597 | » | » | » | 19,525 | 1,085 | 1 | 26 | 179 | 156 | 133 | 794 |
| » | » | » | » | » | » | » | 128 | » | » | » | » | » | » |
| 607 | 3,364 | 5 | » | » | » | 3,976 | » | » | » | » | » | » | » |
| 1,802 | 5,681 | 396 | » | » | » | 7,879 | 562 | » | 17 | 30 | 33 | 107 | 187 |
| 470 | 1,861 | » | » | » | » | 2,331 | » | » | » | » | » | » | » |
| 171 | 1,347 | » | » | » | » | 1,518 | » | » | » | » | » | » | » |
| 779 | 7,307 | 135 | » | » | » | 8,221 | 774 | » | 2 | 59 | 16 | 22 | 99 |
| 178 | 1,123 | 1,218 | » | » | » | 3,119 | 117 | » | ½ | ½ | » | » | 8 |
| 821 | 1,345 | 62,380 | 285 | » | » | 64,831 | 125 | » | 2 | 21 | 10 | 129 | 162 |
| 120 | 821 | 4,861 | 10 | » | » | 6,112 | 166 | » | » | 13 | 4 | 4 | 21 |
| 19,934 | 11,163 | 10,986 | 14 | » | » | 72,097 | 5,090 | 12 | 111 | 51 | 18 | 26 | 212 |
| 168 | 1,672 | 11,993 | 260 | » | » | 14,393 | » | » | » | » | » | » | » |
| 3,855 | 11,791 | 22,030 | 25 | » | » | 37,701 | 250 | » | 1 | 7 | 2 | 25 | 38 |
| 57 | 2,200 | 977 | 562 | » | » | 3,796 | 7 | 1 | » | » | » | » | » |
| 121 | 550 | 566 | 1,109 | » | » | 2,346 | 1 | » | » | 1 | 2 | » | 3 |
| 66 | 93 | 11 | 895 | » | » | 1,068 | 20 | » | » | 1 | » | » | 1 |
| 616 | 1,597 | 262 | 11 | » | » | 2,519 | 175 | 1 | 1 | 6 | 2 | 3 | 12 |
| 160 | 139 | 20 | 5 | » | » | 321 | 91 | » | » | » | » | » | » |
| 6,810 | 2,632 | 2,686 | 1,611 | » | » | 13,769 | 1,738 | 5 | 25 | 13 | 6 | 16 | 60 |
| 228 | 296 | 8,511 | 6,763 | » | » | 15,798 | 190 | » | » | » | » | 1 | 1 |
| 369 | 3,511 | 21,698 | 12,362 | » | » | 37,973 | 157 | » | » | » | » | » | » |
| 57,510 | 117,551 | 186,019 | 24,136 | » | » | 385,216 | 12,501 | 21 | 208 | 560 | 103 | 1,015 | 2,186 |

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | TARIF N° 1. PETITS PAQUETS. | | | TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | NOMBRE DE COLIS. — Taxes uniformes. | De 2 à 10 kilog. et plus. | | NOMBRE DE COLIS taxés au minimum. | De 10 à 500 kilog. | | |
| | | | NOMBRE DE COLIS taxés au minimum. | POIDS taxés. — Kilogrammes. | | De 100 kilog. et moins. | | Au-dessus de 100 kilog. — Quintaux. |
| | | | | | | NOMBRE d'expéditions — Quintaux. | POIDS. — Quintaux. | |
| MIDI. | Bruxelles (*Midi*) | 15,878 | 1,151 | 121,451 | 1,182 | 23,462 | 14,512 | 33,709 |
| | Forest | 14 | 16 | 133 | 100 | 164 | 97 | 293 |
| | Ruysbroeck | 155 | 56 | 1,286 | 162 | 414 | 242 | 331 |
| | Loth | 54 | 21 | 107 | 209 | 172 | 101 | 299 |
| | Hal | 570 | 414 | 4,594 | 1,143 | 2,008 | 1,171 | 1,711 |
| | Lembecq | 188 | 51 | 112 | 170 | 234 | 141 | 526 |
| | Tubise | 618 | 351 | 6,173 | 1,378 | 1,582 | 925 | 2,186 |
| | Hennuyères | » | » | » | » | » | » | » |
| | Braine-le-Comte | 594 | 614 | 2,761 | 2,967 | 3,312 | 2,089 | 3,130 |
| | Écaussines | 177 | 257 | 1,112 | 389 | 787 | 152 | 607 |
| | Manage | 1,214 | 591 | 6,757 | 1,201 | 2,115 | 1,231 | 2,015 |
| | Gouy-lez-Piéton | 39 | 12 | 561 | 130 | 391 | 212 | 116 |
| | Pont-à-Celles | 20 | 10 | 297 | 83 | 268 | 169 | 226 |
| | Luttre | 205 | 105 | 1,851 | 279 | 385 | 200 | 376 |
| | Gosselies | 1,286 | 95 | 3,266 | 1,686 | 2,111 | 1,331 | 2,561 |
| | Roux | 505 | 167 | 2,107 | 607 | 1,211 | 660 | 1,278 |
| | Marchiennes | 767 | 281 | 5,011 | 819 | 1,861 | 988 | 2,512 |
| | Charleroy | 1,129 | 1,800 | 17,921 | 3,827 | 6,381 | 2,919 | 6,167 |
| | Châtelineau | 1,215 | 816 | 3,081 | 3,121 | 2,150 | 1,251 | 2,692 |
| | Farciennes | 135 | 2 | 1,287 | 102 | 276 | 158 | 135 |
| | Tamines | 127 | 157 | 620 | 591 | 381 | 221 | 352 |
| | Auvelais | 96 | 75 | 367 | 198 | 211 | 135 | 192 |
| | Moustier | 190 | 153 | 1,797 | 128 | 193 | 316 | 311 |
| | Floreffe | 319 | 129 | 2,508 | 1,002 | 965 | 530 | 1,181 |
| | Namur (*Station*) | 1,669 | 3,211 | 21,231 | 3,556 | 8,851 | 1,739 | 9,981 |
| | Namur (*Meuse*) | » | » | » | » | » | » | » |
| | Soignies | 359 | 612 | 2,652 | 1,032 | 2,113 | 1,381 | 1,911 |
| | Jurbise | 85 | 99 | 371 | 220 | 231 | 151 | 192 |
| | Mons | 6,260 | 2,191 | 16,869 | 5,033 | 18,127 | 5,120 | 7,625 |
| | Jemmapes | 799 | 111 | 2,876 | 561 | 1,838 | 960 | 1,333 |
| | Saint-Ghislain | 183 | 312 | 2,586 | 890 | 1,697 | 892 | 2,113 |
| | Boussu | 172 | 172 | 2,723 | 517 | 719 | 511 | 891 |
| | Thulin | 163 | 11 | 608 | 231 | 118 | 239 | 623 |
| | Quiévrain | 712 | 176 | 1,351 | 511 | 2,815 | 1,310 | 2,059 |
| | Totaux | 11,207 | 11,972 | 215,363 | 37,991 | 89,115 | 15,363 | 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. — Houilles, etc. — | Abonnement. | | TOTAL. — | FINANCES | ÉQUIPAGES | GRANDE VITESSE | PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION. | | | |
| 1re CLASSE. — | 2e CLASSE. — | 3e CLASSE. — | | NOMBRE de wagons. | POIDS taxé. — | | GROUPE DE 1,000 FRANCS. | PAR VOITURE. | PAR WAGON. | 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | TOTAL. |
| Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | | Tonneaux. | Tonneaux. | | | | | | | |
| 17,324 | 6,221 | 2,847 | » | » | » | 26,392 | 38,891 | 46 | 96 | 219 | 229 | 674 | 1,218 |
| 115 | 68 | » | » | » | » | 183 | » | » | » | » | » | » | » |
| 1,175 | 54 | » | » | » | » | 1,229 | 81 | » | » | » | » | » | » |
| 129 | 142 | 17 | » | » | » | 288 | » | » | » | » | » | » | » |
| 2,005 | 4,526 | 143 | 17 | » | » | 6,691 | 160 | » | 6 | 12 | 4 | 13 | 35 |
| 1,312 | 614 | » | » | » | » | 1,926 | 62 | » | » | » | » | » | » |
| 3,154 | 5,596 | 4,688 | » | » | » | 13,438 | 150 | » | » | 41 | 36 | 83 | 160 |
| » | » | 483 | » | » | » | 483 | » | » | » | » | » | » | » |
| 2,316 | 2,447 | 501 | 270 | » | » | 5,564 | 1,367 | 1 | 38 | 27 | 18 | 33 | 116 |
| 1,769 | 27,381 | 5,850 | 6,624 | » | » | 41,624 | 120 | » | » | 1 | » | » | 1 |
| 1,507 | 3,867 | 20,191 | 2,192 | » | » | 30,757 | 1,970 | 3 | 3 | 17 | 6 | 41 | 67 |
| 188 | 292 | » | » | » | » | 480 | 1 | » | » | » | » | » | » |
| 194 | » | » | » | » | » | 194 | 3 | » | » | » | » | » | » |
| 592 | 1,395 | 409 | » | » | » | 2,396 | 76 | 1 | » | » | 1 | 3 | 4 |
| 2,383 | 6,244 | 39,790 | 34,477 | » | » | 82,894 | 599 | » | » | » | 1 | 12 | 13 |
| 674 | 1,208 | 19,611 | 14,444 | » | » | 35,937 | 387 | » | » | 1 | » | » | 1 |
| 10,012 | 24,115 | 33,207 | 2,333 | 70 | 350 | 70,087 | 243 | » | » | » | 1 | 2 | 3 |
| 8,510 | 25,713 | 86,791 | 26,347 | » | » | 147,361 | 2,132 | 1 | 8 | 11 | 6 | 17 | 42 |
| 3,162 | 8,312 | 37,085 | 66,200 | » | » | 115,089 | 1,304 | » | 8 | 6 | 1 | 3 | 18 |
| 96 | 258 | 11,982 | 27,250 | » | » | 39,586 | 18 | » | » | 2 | » | » | 2 |
| 2,368 | 3,199 | 7,736 | 15,576 | » | » | 29,179 | 195 | » | » | » | 1 | 22 | 23 |
| 1,111 | 1,325 | 175 | 350 | » | » | 2,961 | 21 | » | » | 2 | » | » | 2 |
| 990 | 2,059 | 113 | 705 | » | » | 3,897 | 10 | » | 1 | 5 | » | 16 | 22 |
| 1,107 | 2,376 | 306 | » | » | » | 1,089 | 115 | » | » | 1 | 2 | » | 6 |
| 5,639 | 9,513 | 7,535 | 10,212 | » | » | 32,929 | 2,501 | 1 | 31 | 11 | 7 | 53 | 105 |
| 127 | 1,161 | 228 | 5 | » | » | 1,821 | » | » | » | » | » | » | » |
| 1,995 | 31,327 | 3,568 | 10 | » | » | 36,900 | 201 | 2 | 6 | 15 | 6 | 31 | 58 |
| 111 | 1,157 | 5 | » | » | » | 1,273 | 11 | 1 | 2 | 9 | 5 | 25 | 11 |
| 1,315 | 1,315 | 2,099 | 2,808 | » | » | 13,537 | 1,100 | 6 | 29 | 31 | 35 | 177 | 272 |
| 1,763 | 1,165 | 56,929 | 191,759 | » | » | 251,916 | 316 | » | » | 2 | » | 3 | 5 |
| 2,997 | 1,712 | 6,539 | 188,523 | » | » | 202,801 | 1,281 | » | 1 | 5 | 2 | 7 | 15 |
| 1,828 | 178 | 287 | 1,736 | » | » | 7,329 | 176 | » | » | » | 1 | » | 1 |
| 1,177 | 512 | 801 | 22,527 | » | » | 25,050 | 239 | » | » | 2 | » | 1 | 3 |
| 1,635 | 1,136 | 3,711 | 1,085 | » | » | 7,570 | 3,113 | 3 | 10 | 10 | 1 | 20 | 11 |
| 87,713 | 186,681 | 353,663 | 621,180 | 70 | 350 | 1,219,787 | 60,239 | 68 | 239 | 139 | 366 | 1,236 | 2,280 |

## RÉCAPITULATION

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | TARIF N° 1. PETITS PAQUETS. | | | TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | NOMBRE DE COLIS. — Taxes diverses. | De 2 à 10 kilog. et plus. NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU MINIMUM. | De 2 à 10 kilog. et plus. POIDS TAXÉS. — Kilogrammes. | NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU MINIMUM. | De 10 à 500 kilog. De 100 kilog. et moins. NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux. | De 10 à 500 kilog. De 100 kilog. et moins. POIDS. — Quintaux. | De 10 à 500 kilog. Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux. |
| | **AU DÉPART.** | | | | | | | |
| LIGNES DE L'ÉTAT. | Nord | 101,813 | 18,253 | 397,479 | 30,010 | 133,309 | 74,993 | 133,007 |
| | Ouest | 44,899 | 22,740 | 230,137 | 36,133 | 121,883 | 68,992 | 114,054 |
| | Est | 22,336 | 11,167 | 169,240 | 19,354 | 61,123 | 39,692 | 84,722 |
| | Midi | 44,207 | 14,972 | 245,363 | 37,994 | 89,445 | 45,363 | 90,633 |
| | TOTAUX | 213,255 | 67,132 | 1,042,219 | 123,491 | 405,760 | 229,040 | 422,416 |
| | **A L'ARRIVÉE.** | | | | | | | |
| SERVICES MIXTES. | Flandre occidentale | 2,200 | 1,422 | 11,690 | 2,102 | 5,276 | 2,872 | 6,464 |
| | Mons à Manage | 906 | 447 | 3,277 | 1,837 | 1,911 | 1,211 | 3,350 |
| | Sambre et Meuse | » | » | » | » | » | » | » |
| | Nord-belge | 2,540 | 2,281 | 8,674 | 4,392 | 6,204 | 20,557 | 5,802 |
| | Pepinster à Spa | 563 | 371 | 2,193 | 972 | 896 | 449 | 2,498 |
| | Charleroi à Louvain | 95 | 47 | 446 | 132 | 259 | 145 | 319 |
| | Lierre à Turnhout | 878 | 511 | 2,475 | 1,101 | 1,662 | 962 | 1,219 |
| SERVICES INTERNATIONAUX. | Rhénan-belge (par Herbesthal) | » | » | » | 3,378 | » | 8,928 | » |
| | Prussien-belge (id.) | » | » | » | 1,296 | » | 7,166 | » |
| | Franco-belge (par Mouscron) | 1,220 | 2,022 | » | 1,359 | » | 1,729 | » |
| | Franco-belge (par Quiévrain) | 3,821 | 6,167 | » | 6,736 | » | 11,521 | » |
| | Hollando-belge | 132 | 190 | 2,379 | 501 | » | 2,395 | » |
| | Prusso-néerlando-belge (par Landen) | 2,022 | 879 | 17,130 | 633 | 5,339 | 2,170 | 1,586 |
| | Prusso-belge (petits paquets) | » | » | 11,591 | » | » | » | » |
| | Anglo-belge (id.) | » | » | 12,505 | » | » | » | » |
| | Transit (id.) | » | » | 112,928 | » | » | » | » |
| | TOTAUX GÉNÉRAUX | 227,932 | 81,139 | 1,287,777 | 150,936 | 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. — Houilles, etc. — | Abonnement. | | TOTAL. — | FINANCES | ÉQUIPAGES | GRANDE VITESSE | PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION. | | | |
| 1re CLASSE. — Tonneaux. | 2e CLASSE. — Tonneaux. | 3e CLASSE. Tonneaux. | Tonneaux. | NOMBRE de Wagons. | POIDS taxé. — Tonneaux. | Tonneaux. | GROUPS DE 1,000 FRANCS. | PAR VOITURE. | PAR WAGON. | 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | TOTAL. |
| 89,073 | 64,694 | 49,054 | 9,958 | » | » | 212,779 | 30,988 | 113 | 1,111 | 477 | 410 | 2,404 | 4,399 |
| 87,036 | 80,722 | 35,446 | 47,605 | » | » | 250,809 | 23,850 | 37 | 599 | 640 | 658 | 1,883 | 3,780 |
| 57,510 | 117,551 | 186,049 | 24,136 | » | » | 385,246 | 12,504 | 24 | 208 | 560 | 403 | 1,015 | 2,186 |
| 87,713 | 186,581 | 353,663 | 621,480 | 70 | 350 | 1,249,787 | 60,239 | 68 | 239 | 439 | 366 | 1,236 | 2,280 |
| 321,332 | 449,548 | 624,212 | 703,179 | 70 | 350 | 2,098,621 | 127,581 | 242 | 2,157 | 2,086 | 1,837 | 6,535 | 12,615 |
| 9,035 | 1,932 | 274 | 10,887 | » | » | 22,128 | 1,506 | » | 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 | 10 | 9 | 134 | 285 |
| 668 | 309 | 85 | 31,641 | » | » | 32,703 | 434 | 9 | 19 | 8 | 18 | 17 | 62 |
| 287 | 166 | » | » | » | » | 453 | 25 | » | » | » | » | 5 | 5 |
| 536 | 933 | » | » | » | » | 1,469 | 39 | » | 1 | 16 | 12 | 53 | 82 |
| 9,111 | » | 46,891 | » | » | » | 56,002 | » | 13 | 77 | » | » | » | 77 |
| 5,179 | » | 6,775 | » | » | » | 12,254 | » | 1 | 27 | » | » | » | 27 |
| 1,810 | » | 1,615 | 116 | » | » | 6,511 | 5,670 | 12 | 1 | » | » | » | 1 |
| 1,691 | » | 6,389 | 1,568 | » | » | 12,651 | 123,113 | 16 | 7 | » | » | » | 7 |
| 137 | 211 | 3,807 | 82 | » | » | 1,570 | 31 | 5 | 1 | 57 | 13 | 515 | 616 |
| 7,191 | 19,188 | » | » | » | » | 26,682 | 682 | 1 | 116 | 100 | 55 | 176 | 777 |
| » | » | » | » | » | » | » | 7,511 | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | 3,961 | » | » | » | » | » | » |
| 391,076 | 508,096 | 711,032 | 1,112,522 | 70 | 350 | 2,783,076 | 282,800 | 359 | 2,578 | 2,392 | 2,022 | 7,961 | 11,953 |

## N° X.

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

| DÉSIGNATION DES MOIS. | TARIF N° 1. PETITS PAQUETS. | | | TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE DE COLIS. — Taxés uniformes. | De 2 à 10 kilog. et plus. NOMBRE DE COLIS taxés au minimum. | De 2 à 10 kilog. et plus. POIDS TAXÉS. — Kilogrammes. | NOMBRE DE COLIS taxés au minimum. | De 10 à 500 kilog. De 100 kilog. et moins. NOMBRE D'EXPÉDITIONS. — Quintaux. | De 10 à 500 kilog. De 100 kilog. et moins. POIDS. — Quintaux. | De 10 à 500 kilog. AU-DESSUS DE 100 kilog. — Quintaux. |
| 1857. JANVIER..... | 17,043 | 5,636 | 111,977 | 10,115 | 27,455 | 19,816 | 32,543 |
| FÉVRIER..... | 14,794 | 4,612 | 82,977 | 9,699 | 29,371 | 21,221 | 33,813 |
| MARS..... | 18,338 | 6,121 | 95,272 | 12,260 | 34,188 | 25,138 | 37,944 |
| AVRIL..... | 18,587 | 6,557 | 105,316 | 12,531 | 36,977 | 24,814 | 37,454 |
| MAI..... | 21,765 | 8,768 | 116,157 | 13,617 | 36,119 | 24,212 | 37,592 |
| JUIN..... | 20,138 | 6,713 | 102,655 | 12,185 | 32,777 | 22,611 | 35,656 |
| JUILLET..... | 19,750 | 6,189 | 113,793 | 13,162 | 35,811 | 23,876 | 38,115 |
| AOUT..... | 19,130 | 8,032 | 113,913 | 12,991 | 36,788 | 21,783 | 38,019 |
| SEPTEMBRE..... | 19,175 | 7,226 | 119,911 | 13,823 | 37,790 | 26,621 | 39,213 |
| OCTOBRE..... | 20,151 | 7,185 | 120,631 | 15,006 | 50,032 | 29,621 | 42,197 |
| NOVEMBRE..... | 19,312 | 6,681 | 103,606 | 12,950 | 35,225 | 23,971 | 37,815 |
| DÉCEMBRE..... | 19,119 | 7,116 | 101,533 | 12,261 | 31,171 | 22,728 | 35,603 |
| TOTAUX..... | 227,932 | 81,139 | 1,287,777 | 150,936 | 127,307 | 289,718 | 116,051 |

| 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. — Tonneaux. | FINANCES (droits de 1,000 francs). | ÉQUIPAGES par voiture. | GRANDE VITESSE par wagon. | PETITE VITESSE par expédition. | | | TOTAL. |
| 1re CLASSE. — Tonneaux. | 2e CLASSE. — Tonneaux. | 3e CLASSE. — Tonneaux. | | NOMBRE de wagons. | POIDS taxé. — Tonneaux. | | | | | 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | |
| 31,743 | 34,792 | 56,236 | 97,088 | » | » | 219,829 | 29,192 | 26 | 174 | 170 | 124 | 480 | 945 |
| 32,640 | 37,448 | 57,274 | 86,332 | » | » | 213,364 | 27,205 | 43 | 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 |
| 32,261 | 44,766 | 52,420 | 74,049 | » | » | 203,466 | 21,091 | 20 | 245 | 278 | 188 | 807 | 1,518 |
| 31,968 | 48,763 | 59,172 | 74,015 | » | » | 240,918 | 19,697 | 44 | 249 | 278 | 235 | 850 | 1,612 |
| 28,936 | 43,692 | 60,279 | 74,901 | » | » | 204,808 | 17,979 | 27 | 142 | 204 | 199 | 952 | 1,497 |
| 30,720 | 44,133 | 63,182 | 76,321 | » | » | 214,356 | 16,696 | 39 | 247 | 205 | 189 | 545 | 1,156 |
| 30,935 | 41,923 | 60,634 | 83,773 | » | » | 217,265 | 25,646 | 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 | 1,351 |
| 33,586 | 40,706 | 71,842 | 129,937 | 56 | 280 | 276,301 | 22,144 | 20 | 234 | 174 | 144 | 549 | 1,098 |
| 34,395 | 37,443 | 65,738 | 132,904 | 14 | 70 | 267,547 | 29.752 | 19 | 227 | 163 | 156 | 544 | 1,087 |
| 394,076 | 508,096 | 744,032 | 1.142,522 | 70 | 350 | 2,783,076 | 282,800 | 359 | 2,578 | 2,392 | 2,022 | 7,964 | 14,953 |

*État récapitulatif,* PAR STATIONS, *de la recette des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux, etc., pendant l'année 1857.*



| Lignes. | Désignation des stations. | Tarif n° 1. Petits paquets. De 2 kil. et au-dessous. — Taxe uniforme. | Tarif n° 1. De 2 à 10 kilog. et plus. Expéditions taxées au minimum. | Tarif n° 1. Expéditions taxées au poids. | Tarif n° 1. Total. | Tarif n° 2. Petites marchandises. De 10 à 500 kilog. et plus. Minimum par expédition. | Tarif n° 2. De 100 kilog. et moins. | Tarif n° 2. Au-dessus de 100 kilogrammes. | Tarif n° 2. Total. | Tarif n° 3. Grosses marchandises (500 kilogrammes et plus). 1re classe. | Tarif n° 3. 2e classe. | Tarif n° 3. 3e classe. | Tarif n° 3. Tarif spécial. | Tarif n° 3. Abonnement. Droit d'abonnement. | Tarif n° 3. Abonnement. Frais de transport. | Tarif n° 3. Total. | Tarif n° 4. Finances. | Frais accessoires. Bulletins. | Frais accessoires. Prise à domicile. | Frais accessoires. Remise à domicile. | Frais accessoires. Chargement et déchargement. | Frais accessoires. Provision. | Frais accessoires. Engins extraordinaires et frais imprévus. | Frais accessoires. Total. | Total général des finances et marchandises. | Tarif n° 5. Équipages. | Tarif n° 6. Chevaux et bestiaux. Grande vitesse. — Par wagon. | Tarif n° 6. Petite vitesse. — Par expédition. 1re catégorie. | Tarif n° 6. 2e catégorie. | Tarif n° 6. 3e catégorie. | Tarif n° 6. Total. | Produits extraordinaires. | Total. | Télégraphie. | Total général. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord. | Bruxelles | 18,065 25 | 4,390 51 | 23,387 05 | 45,842 81 | 7,123 55 | 75,898 78 | 403,255 01 | 486,277 34 | 226,269 09 | 80,969 74 | 48,643 03 | 634 83 | » | » | 356,847 56 | 14,605 87 | 9,629 40 | 3,257 80 | 68,464 43 | 27,514 01 | 5,436 24 | 1,591 59 | 115,892 87 | 718,826 45 | 6,567 » | 2,306 » | 1,204 50 | 1,332 67 | 3,268 27 | 8,111 44 | 9,140 » | 742,644 89 | 46,923 » | 789,567 89 |
| | Vilvorde | 198 41 | 213 53 | 261 64 | 703 38 | 166 60 | 1,683 41 | 2,434 21 | 4,284 22 | 5,291 70 | 3,729 76 | 533 60 | » | » | » | 9,556 06 | 64 95 | 224 20 | » | 2,103 37 | 672 75 | 108 41 | 4 62 | 3,140 05 | 17,717 86 | » | » | 48 40 | » | » | 48 40 | 138 70 | 17,871 96 | 96 50 | 17,968 46 |
| | Malines | 955 92 | 1,038 72 | 1,236 99 | 3,231 63 | 1,032 05 | 6,824 41 | 8,447 62 | 16,604 38 | 51,774 95 | 37,830 03 | 1,426 68 | » | » | » | 91,031 66 | 381 67 | 1,622 70 | 342 23 | 7,823 35 | 8,098 05 | 616 04 | 462 88 | 18,965 25 | 130,214 59 | 562 80 | 31,615 50 | 1,722 75 | 2,054 69 | 11,263 20 | 46,656 14 | 1,609 74 | 179,043 27 | 1,574 50 | 180,617 77 |
| | Duffel | 94 23 | 74 54 | 37 64 | 206 41 | 123 20 | 257 41 | 496 80 | 877 41 | 1,148 80 | 1,324 11 | 42 38 | » | » | » | 2,515 29 | 5 » | 64 40 | » | 624 22 | 226 72 | 7 49 | 2 99 | 925 82 | 4,529 63 | » | » | » | » | » | » | » | 4,529 63 | » | 4,529 63 |
| | Contich | 63 43 | 40 50 | 18 70 | 122 63 | 153 60 | 332 56 | 177 47 | 663 63 | 635 50 | 3,070 16 | 66 30 | » | » | » | 3,771 96 | 6 25 | 52 60 | » | 331 48 | 127 63 | 27 24 | 7 01 | 545 66 | 5,110 43 | » | 24 » | 50 20 | 20 80 | 29 60 | 124 60 | 97 07 | 5,331 80 | » | 5,331 80 |
| | Vieux-Dieu | 24 48 | 7 » | 16 86 | 48 04 | 59 20 | 152 48 | 72 73 | 284 41 | 112 55 | 291 80 | » | » | » | » | 404 35 | » | 4 40 | » | 418 96 | 42 89 | » | » 57 | 436 82 | 873 62 | » | » | » | » | » | » | » | 873 62 | » | 873 62 |
| | Lierre | 361 99 | 141 22 | 217 02 | 720 23 | 230 40 | 835 61 | 959 32 | 2,025 33 | 6,171 07 | 3,574 72 | 28 » | 37 » | » | » | 9,808 69 | 25 95 | 120 60 | » 30 | 1,099 85 | 751 35 | 23 41 | 8 45 | 2,003 66 | 14,583 86 | » | 44 20 | 34 80 | 19 80 | 163 » | 261 80 | 12 47 | 14,857 83 | 39 » | 14,896 83 |
| | Anvers | 7,814 42 | 2,091 70 | 11,453 66 | 21,389 48 | 3,969 70 | 61,279 41 | 83,596 37 | 148,845 48 | 584,480 02 | 305,747 09 | 365,847 77 | 51,929 35 | » | » | 1,308,004 23 | 8,907 80 | 13,372 47 | 636 35 | 34,936 29 | 73,039 76 | 5,088 40 | 1,015 89 | 128,089 46 | 1,615,236 45 | 415 » | 8,470 45 | 1,277 70 | 2,009 11 | 31,360 92 | 43,118 18 | 2,480 06 | 1,660,949 39 | 64,282 95 | 1,725,232 34 |
| | Totaux | 27,607 63 | 8,027 72 | 36,629 56 | 72,264 81 | 13,758 90 | 147,263 77 | 198,839 23 | 359,861 90 | 875,885 48 | 436,534 38 | 416,687 76 | 52,601 48 | » | » | 1,781,608 80 | 23,987 49 | 25,390 47 | 4,236 68 | 115,501 35 | 110,443 16 | 11,006 63 | 2,791 » | 269,369 29 | 2,507,092 29 | 7,544 80 | 42,460 45 | 4,308 35 | 5,437 07 | 46,084 99 | 98,290 56 | 13,174 74 | 2,626,402 39 | 112,915 95 | 2,739,018 34 |
| Ouest. | Ternath | 48 33 | 20 48 | 28 67 | 97 48 | 106 30 | 138 39 | 115 46 | 360 15 | 1,181 72 | 298 04 | 86 40 | » | » | » | 1,568 86 | 9 35 | 75 90 | » | 241 60 | 247 79 | » 75 | » 45 | 566 49 | 2,602 03 | » | » | » | » | » | » | 135 20 | 2,737 23 | » | 2,737 23 |
| | Lede | 98 73 | 18 50 | 16 61 | 133 84 | 18 80 | 174 76 | 362 95 | 556 51 | 778 31 | 1,183 32 | » | » | » | » | 1,961 63 | 11 10 | 42 20 | » | 326 37 | 136 80 | 2 23 | 2 06 | 509 66 | 3,262 74 | » | 199 60 | 14 60 | 22 20 | » | 236 40 | 130 60 | 3,629 74 | » | 3,629 74 |
| | Schellebelle | 61 75 | 1 » | 7 95 | 70 70 | 6 80 | 19 47 | 12 01 | 38 28 | 102 25 | 111 06 | » | » | » | » | 213 31 | » | 2 80 | » | 79 45 | 27 40 | » | » | 109 65 | 431 94 | » | » | » | » | » | » | » | 431 94 | » | 431 94 |
| | Cappelle | 35 43 | 17 50 | 78 40 | 131 33 | 62 80 | 428 31 | 232 90 | 724 01 | 1,685 61 | 5,890 55 | » | » | » | » | 7,576 16 | 5 79 | 71 60 | » | 334 30 | 289 » | 1 78 | 1 91 | 698 59 | 9,135 88 | » | » | 27 20 | 20 20 | » | 47 40 | 201 23 | 9,384 51 | » | 9,384 51 |
| | Londerzeel | 24 86 | 22 68 | 14 25 | 61 79 | 100 80 | 349 95 | 271 68 | 722 43 | 378 20 | 2,276 62 | » | » | » | » | 2,654 82 | 3 90 | 38 40 | » | 307 95 | 71 37 | » 83 | » 36 | 418 91 | 3,861 85 | » | » | » | » | » | » | » | 3,861 85 | » | 3,861 85 |
| | Malderen | 27 » | 16 75 | 2 60 | 46 35 | 59 20 | 219 33 | 497 40 | 775 93 | 416 71 | 1,074 42 | 6 50 | » | » | » | 1,497 63 | 19 65 | 24 20 | » | 293 45 | 22 63 | 1 70 | » 04 | 342 02 | 2,381 58 | » | 440 » | 79 20 | 574 40 | 730 40 | 1,824 » | » | 4,205 58 | » | 4,205 58 |
| | Buggenhout | 68 25 | 21 50 | 33 60 | 123 35 | 72 80 | 542 59 | 681 18 | 1,296 57 | 3,931 76 | 1,329 15 | » | » | » | » | 5,260 91 | 16 80 | 402 80 | » | 198 45 | 407 66 | » | 4 84 | 1,070 75 | 7,768 38 | » | 301 60 | 7 20 | 86 40 | 426 60 | 821 80 | » | 8,590 18 | » | 8,590 18 |
| | Termonde | 726 03 | 491 59 | 238 80 | 1,456 42 | 964 75 | 3,926 66 | 6,490 58 | 11,381 99 | 69,256 06 | 12,787 60 | 1,448 16 | » | » | » | 83,491 82 | 275 27 | 1,366 45 | 55 20 | 4,149 85 | 6,558 75 | 221 27 | 1,172 63 | 13,524 15 | 109,829 65 | » | 460 50 | 190 80 | 163 50 | 1,742 » | 2,556 80 | 274 60 | 112,661 05 | 1,325 » | 113,986 05 |
| | Zèle | 50 69 | 28 86 | 50 09 | 129 64 | 120 80 | 1,502 68 | 2,552 19 | 4,175 67 | 7,274 99 | 574 61 | » | 28 » | » | » | 7,874 60 | 12 60 | 225 70 | » | 1,268 80 | 657 52 | 24 07 | 3 16 | 2,179 85 | 14,372 26 | » | » | 16 » | » | 17 » | 33 » | 229 20 | 14,634 46 | » | 14,634 46 |
| | Lokeren | 119 75 | 105 12 | 227 66 | 452 53 | 253 60 | 1,885 29 | 2,316 66 | 4,455 55 | 16,609 32 | 8,360 44 | 23 07 | 30 09 | » | » | 25,022 62 | 50 47 | 319 85 | 40 65 | 1,521 92 | 1,753 56 | 70 88 | 284 84 | 3,991 70 | 33,972 87 | » | 1,533 » | 142 40 | 359 30 | 1,443 20 | 3,477 90 | 322 89 | 37,473 66 | 134 50 | 37,608 16 |
| | Audeghem | 18 25 | 2 75 | 2 20 | 23 20 | 43 20 | 68 77 | 61 28 | 143 25 | 130 75 | 8 80 | » | » | » | » | 139 55 | » 35 | 10 80 | » | 77 30 | 35 40 | » | 1 18 | 124 68 | 431 03 | » | » | » | » | » | » | » | 431 03 | » | 431 03 |
| | Gyseghem | 12 04 | 7 43 | 7 23 | 26 70 | 59 50 | 98 42 | 42 26 | 200 18 | 63 45 | 145 » | » | » | » | » | 208 45 | 4 20 | 4 40 | » | 97 40 | 8 26 | » 25 | 2 04 | 112 05 | 548 28 | » | » | » | » | » | » | » | 548 28 | » | 548 28 |
| | Alost | 608 24 | 465 30 | 695 29 | 1,768 83 | 1,253 30 | 4,696 36 | 8,027 54 | 13,977 20 | 24,347 50 | 12,084 98 | 3,835 75 | 59 89 | » | » | 40,328 12 | 290 85 | 943 90 | 42 46 | 5,308 84 | 3,455 70 | 80 44 | 150 05 | 9,771 09 | 66,435 09 | 24 20 | 1,738 50 | 110 40 | 31 40 | 624 90 | 2,505 20 | 1,224 43 | 69,888 62 | 582 » | 70,470 62 |
| | Denderleeuw | 23 29 | 14 51 | 17 26 | 55 06 | 43 80 | 128 05 | 199 20 | 371 05 | 527 38 | 606 85 | 6 50 | » | » | » | 1,140 73 | 5 78 | 26 40 | » | 187 25 | 131 31 | 2 16 | » 22 | 350 33 | 1,922 95 | » | 31 20 | 8 » | 11 90 | » | 51 40 | 477 70 | 2,451 75 | 42 » | 2,493 75 |
| | Ninove | 274 65 | 361 39 | 241 01 | 877 05 | 651 50 | 1,388 72 | 1,519 42 | 3,559 64 | 4,472 39 | 12,277 37 | 277 92 | » | » | » | 17,027 68 | 59 60 | 290 10 | 4 50 | 1,064 24 | 748 65 | 20 02 | 10 74 | 3,038 25 | 24,562 22 | 54 40 | 374 40 | 26 55 | 45 87 | 168 90 | 612 72 | 785 74 | 26,015 08 | 7 » | 26,022 08 |
| | Santberghen | 8 59 | 7 36 | 35 92 | 51 87 | 22 80 | 71 03 | 54 17 | 148 » | 285 32 | 853 41 | 47 50 | » | » | » | 1,186 23 | 3 80 | 48 60 | » | 93 85 | 45 57 | 1 04 | » 30 | 158 36 | 1,548 26 | » | » | » | » | » | » | » | 1,548 26 | » | 1,548 26 |
| | Ideghem | 22 47 | 13 75 | 13 13 | 49 35 | 18 80 | 100 18 | 74 04 | 193 02 | 259 84 | 1,709 62 | 28 » | » | » | » | 1,997 46 | 3 47 | 23 » | » | 109 30 | 31 30 | 2 65 | 1 67 | 167 92 | 2,411 22 | » | » | » | 14 60 | » | 14 60 | » | 2,425 82 | » | 2,425 82 |
| | Grammont | 455 40 | 219 64 | 593 82 | 1,268 86 | 1,087 » | 3,699 20 | 4,016 31 | 8,802 51 | 9,518 44 | 9,593 35 | 141 50 | » | » | » | 19,283 29 | 988 86 | 890 65 | 155 35 | 4,147 07 | 1,086 23 | 117 30 | 14 98 | 6,411 58 | 36,755 10 | 133 40 | 322 » | 65 05 | 158 09 | 380 40 | 925 54 | 812 55 | 38,627 59 | 313 » | 38,940 59 |
| | Acren | 15 96 | 6 98 | 11 73 | 34 67 | 29 50 | 210 96 | 172 95 | 413 41 | 984 04 | 1,013 47 | » | » | » | » | 1,997 21 | 11 71 | 36 » | » | 161 50 | 129 64 | 6 40 | » | 333 54 | 2,790 54 | » | » | » | » | » | » | » | 2,790 54 | » | 2,790 54 |
| | Lessines | 142 59 | 71 70 | 177 59 | 391 88 | 216 90 | 1,967 87 | 3,868 17 | 6,082 94 | 21,857 66 | 9,817 » | 17,551 47 | » | » | » | 49,226 13 | 83 49 | 538 50 | 31 55 | 2,257 25 | 1,836 67 | 80 31 | 5 75 | 4,750 03 | 60,534 47 | » | 61 60 | 23 75 | 27 20 | 66 50 | 178 05 | 476 61 | 61,189 43 | » | 61,189 43 |
| | Papignies | 2 21 | 3 07 | 5 53 | 10 81 | 14 80 | 51 99 | 48 33 | 115 12 | 607 09 | 19 20 | » | » | » | » | 626 29 | 2 27 | 9 20 | » | 50 95 | 48 57 | » 80 | » 60 | 110 12 | 864 61 | » | » | » | » | » | » | » | 864 61 | » | 864 61 |
| | Rebaix | 2 79 | 1 26 | 6 53 | 10 58 | 17 20 | 85 55 | 187 41 | 290 16 | 820 59 | 794 62 | » | » | » | » | 1,615 21 | » 37 | 22 » | » | 71 45 | 97 35 | 20 90 | » 67 | 212 07 | 2,128 39 | » | » | » | » | » | » | » | 2,128 39 | » | 2,128 39 |
| | Wichelen | 13 75 | 4 75 | 6 85 | 25 35 | 43 60 | 76 42 | 162 64 | 282 66 | 24 88 | » | » | » | » | » | 24 88 | » | 3 20 | » | 124 15 | 24 22 | » | 1 09 | 152 66 | 485 55 | » | » | » | » | » | » | » | 485 55 | » | 485 55 |
| | Wetteren | 282 87 | 83 57 | 154 01 | 520 45 | 258 80 | 1,418 16 | 1,539 48 | 3,216 44 | 7,314 49 | 3,126 58 | » | » | » | » | 10,438 07 | 153 79 | 265 80 | » | 1,413 27 | 977 93 | 32 25 | 3 68 | 2,692 93 | 17,021 68 | » | 616 » | 147 » | 103 50 | 998 80 | 1,865 30 | 163 40 | 19,050 08 | 51 » | 19,101 08 |
| | Mello | 76 97 | 24 37 | 42 10 | 143 44 | 83 20 | 642 37 | 284 01 | 1,009 58 | 684 49 | 7 » | » | » | » | » | 691 49 | 26 20 | 42 60 | » | 499 68 | 105 83 | 8 07 | 1 15 | 657 33 | 2,527 74 | » | » | » | » | » | » | » | 2,527 74 | » | 2,527 74 |
| | Gand | 3,548 40 | 1,073 75 | 5,439 43 | 10,061 58 | 3,311 41 | 37,314 40 | 59,224 88 | 99,850 69 | 187,473 61 | 40,455 23 | 20,440 42 | 2,465 88 | » | » | 250,805 44 | 2,447 49 | 6,451 35 | 632 50 | 25,553 05 | 21,583 57 | 1,461 05 | 2,034 90 | 57,746 42 | 421,780 72 | 631 » | 4,058 90 | 1,242 38 | 2,069 89 | 7,243 61 | 14,614 78 | 1,312 66 | 438,339 16 | 10,295 96 | 448,635 12 |
| | Landeghem | 8 68 | 9 75 | 19 42 | 37 85 | 30 40 | 209 67 | 687 67 | 927 74 | 1,857 05 | 157 48 | » | » | » | » | 2,014 53 | 2 85 | 58 40 | » | 252 85 | 270 70 | » | 2 47 | 584 42 | 3,567 09 | » | » | » | 51 90 | » | 51 90 | » | 3,618 99 | » | 3,618 99 |
| | Hansbeke | 25 25 | 21 75 | 11 43 | 58 43 | 18 40 | 68 70 | 112 86 | 199 96 | 2,014 16 | 487 74 | » | » | » | » | 2,501 90 | 3 62 | 40 20 | » | 102 90 | 168 30 | 6 13 | » | 317 53 | 3,081 44 | » | » | 5 » | 71 40 | 98 60 | 175 » | » | 3,256 44 | » | 3,256 44 |
| | Aeltre | 70 44 | 90 44 | 121 05 | 281 93 | 125 60 | 1,210 47 | 1,740 09 | 3,076 16 | 6,294 85 | 3,003 44 | » | » | » | » | 9,298 29 | 55 35 | 275 60 | » | 779 40 | 1,078 88 | 9 70 | » 77 | 2,144 05 | 14,855 78 | » | » | 152 40 | 338 80 | 242 40 | 733 60 | 112 03 | 15,701 41 | 15 » | 15,716 41 |
| | Bloemendael | 54 36 | 42 » | 35 46 | 131 82 | 58 » | 433 38 | 511 03 | 1,002 41 | 3,061 49 | 3,935 10 | » | » | » | » | 6,996 59 | 8 20 | 414 60 | » | 406 46 | 592 98 | 5 06 | 1 40 | 1,420 49 | 9,259 21 | » | » | 13 » | 15 40 | » | 28 40 | 94 29 | 9,381 90 | 37 50 | 9,419 40 |
| | Oostcamp | » 75 | » 25 | » 65 | 1 65 | » | 7 83 | » | 7 83 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 05 | » | » | » | 3 05 | 12 53 | » | » | » | » | » | » | » | 12 53 | » | 12 53 |
| | Bruges | 1,446 48 | 958 49 | 1,078 78 | 3,483 45 | 811 » | 7,238 34 | 9,015 42 | 17,064 76 | 16,115 52 | 6,599 94 | 1,157 34 | » | » | » | 23,872 80 | 895 40 | 612 » | 198 58 | 6,473 53 | 1,317 57 | 109 73 | 84 72 | 8,526 43 | 53,572 54 | 147 60 | 2,257 50 | 774 90 | 1,255 50 | 11,620 60 | 15,908 50 | 1,307 19 | 70,935 83 | 2,085 » | 73,020 83 |
| | Bruges (*Bassin*) | » | » | » 30 | » 30 | 40 » | 27 79 | 65 32 | 103 11 | 760 04 | 1,999 65 | 2,422 06 | 6,900 99 | » | » | 12,082 64 | » | 323 » | » | 14 60 | 93 16 | 2 68 | 2 02 | 440 46 | 12,626 51 | » | » | » | » | » | » | » | 12,626 51 | » | 12,626 51 |
| | Jabbeke | 7 50 | 3 50 | 17 57 | 28 57 | 61 20 | 65 70 | 37 36 | 164 26 | 47 85 | 926 96 | » | 671 01 | » | » | 1,645 82 | » | 17 60 | » | 63 05 | 2 90 | » | 1 » | 84 55 | 1,893 20 | » | » | 9 80 | 14 60 | » | 24 40 | » | 1,917 60 | » | 1,917 60 |
| | Plasschendaele | 12 25 | 10 25 | 24 43 | 46 93 | 43 20 | 193 73 | 253 10 | 490 03 | 210 83 | 881 60 | » | 1,963 46 | » | » | 3,064 95 | 4 75 | 56 60 | » | 153 60 | 30 71 | 2 » | » 20 | 243 11 | 3,849 77 | » | » | » | » | » | » | » | 3,849 77 | » | 3,849 77 |
| | Ostende | 920 94 | 1,007 28 | 3,678 61 | 5,606 83 | 1,307 34 | 36,273 21 | 15,840 34 | 53,420 89 | 47,509 26 | 2,469 78 | 10,068 96 | 8,668 45 | » | » | 68,506 45 | 925 55 | 1,908 25 | 460 55 | 7,294 90 | 4,235 53 | 820 46 | 506 88 | 14,926 57 | 143,086 29 | 619 20 | 490 40 | 250 50 | 110 30 | 119 20 | 970 40 | 566 95 | 145,272 84 | 4,108 » | 149,380 84 |
| | Nazareth | 6 » | 3 41 | 5 28 | 14 39 | 13 60 | 43 96 | 16 63 | 74 19 | 51 » | 25 30 | » | » | » | » | 76 30 | » 35 | 1 » | » | 38 60 | 13 25 | » 50 | » 02 | 53 37 | 218 60 | » | » | » | » | » | » | » | 218 60 | » | 218 60 |
| | Deynze | 133 23 | 96 02 | 112 37 | 341 62 | 217 20 | 1,455 41 | 2,832 03 | 4,504 64 | 4,952 08 | 6,062 64 | » | » | » | » | 11,014 72 | 28 44 | 222 40 | 42 60 | 1,410 85 | 769 44 | 29 31 | » 44 | 2,444 74 | 18,334 16 | » | 1,232 » | 322 20 | 794 60 | 1,446 60 | 3,795 40 | 123 23 | 22,252 79 | 76 » | 22,328 79 |
| | Machelen | » 25 | » | » | » 25 | 3 20 | 4 06 | » | 7 26 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 25 | » | » | » | 3 25 | 10 76 | » | » | » | » | » | » | » | 10 76 | » | 10 76 |
| | Olsène | 3 55 | 2 50 | 5 12 | 11 17 | 33 20 | 51 43 | 41 08 | 125 71 | 158 50 | » | » | » | » | » | 158 50 | » | 4 80 | » | 52 25 | 33 40 | » | » | 90 45 | 385 83 | » | » | » | » | » | » | » | 385 83 | » | 385 83 |
| | Wareghem | 55 39 | 56 93 | 47 61 | 159 93 | 133 60 | 633 61 | 2,022 26 | 2,789 47 | 4,188 27 | 5,414 48 | 2,081 70 | 26 32 | » | » | 11,710 47 | 53 35 | 195 40 | » | 853 40 | 864 50 | 36 59 | » 61 | 1,950 20 | 16,663 42 | » | 108 20 | 42 40 | 23 » | » | 173 60 | 53 20 | 16,890 22 | 25 50 | 16,915 72 |
| | Harlebeke | 41 49 | 35 25 | 37 70 | 114 44 | 125 60 | 688 82 | 861 57 | 1,678 99 | 3,122 94 | 6,992 46 | » | » | » | » | 10,115 40 | 44 30 | 146 40 | » 45 | 513 81 | 537 56 | 22 82 | 10 45 | 1,231 49 | 13,184 02 | » | » | 45 80 | » | 132 60 | 178 40 | 71 40 | 13,433 52 | » | 13,433 52 |
| | Courtrai | 604 67 | 413 43 | 1,085 19 | 2,103 29 | 934 49 | 6,569 35 | 9,227 20 | 16,731 04 | 74,750 69 | 26,074 59 | 5,914 43 | » | » | » | 106,739 71 | 615 70 | 2,274 45 | 40 35 | 5,180 62 | 9,373 36 | 284 59 | 83 94 | 17,207 01 | 143,396 75 | 33 40 | 1,737 20 | 252 15 | 609 99 | 3,743 12 | 6,342 46 | 1,377 54 | 151,150 15 | 1,752 50 | 152,902 65 |
| | Mouscron | 209 90 | 134 01 | 636 71 | 980 62 | 621 » | 3,095 64 | 4,152 54 | 7,869 18 | 11,239 01 | 4,444 51 | 5,395 27 | 574 31 | » | » | 21,653 10 | 732 35 | 593 » | » | 2,944 67 | 1,327 78 | 418 49 | 423 80 | 4,705 74 | 35,939 99 | 144 40 | 382 » | 80 20 | 75 » | 95 60 | 632 80 | 489 36 | 37,176 64 | 306 » | 37,482 64 |
| | Néchin | 23 84 | 4 90 | 34 01 | 62 75 | 28 20 | 163 04 | 284 48 | 475 72 | 3,873 16 | 4,498 47 | 57 60 | 8 50 | » | » | 8,437 43 | 48 95 | 63 20 | » | 479 70 | 148 92 | 20 78 | 1 87 | 714 47 | 6,409 32 | » | » | » | » | » | » | » | 6,409 32 | » | 6,409 32 |
| | Templeuve | 24 07 | 19 10 | 40 96 | 84 13 | 27 30 | 165 03 | 86 09 | 278 42 | 270 79 | 6,659 97 | » | 31 20 | » | » | 6,961 96 | 6 15 | 77 40 | » | 126 » | 69 61 | 4 75 | 4 03 | 281 79 | 7,612 45 | » | 12 20 | 14 20 | » | » | 26 40 | 17 19 | 7,656 04 | » | 7,656 04 |
| | Tournay | 671 42 | 500 14 | 1,215 34 | 2,386 90 | 771 30 | 6,800 48 | 7,851 28 | 15,423 06 | 66,152 90 | 60,512 70 | 22,839 40 | 74,182 84 | » | » | 223,687 84 | 228 84 | 2,956 86 | » | 5,466 89 | 6,813 65 | 301 80 | 90 86 | 15,659 96 | 257,086 » | 96 20 | 451 50 | 420 01 | 218 92 | 1,692 28 | 2,782 71 | 1,333 78 | 261,298 69 | 1,690 » | 262,988 69 |
| | Havinnes | 1 74 | » 68 | 3 35 | 5 77 | 3 » | 14 06 | 3 77 | 20 83 | 34 21 | 360 48 | » | » | » | » | 394 69 | » | 6 30 | » | 16 95 | 12 26 | » | » 23 | 35 74 | 457 03 | » | » | » | » | » | » | » | 457 03 | » | 457 03 |
| | Bary-Maulde | 11 52 | 19 70 | 18 34 | 49 56 | 10 40 | 65 97 | 47 92 | 124 29 | 494 91 | 7,981 60 | » | » | » | » | 8,476 51 | 7 04 | 49 » | » | 95 30 | 53 94 | 4 38 | 1 84 | 201 46 | 8,858 85 | » | 37 50 | 16 20 | » | » | 53 70 | » | 8,912 55 | 40 » | 8,952 55 |
| | Leuze | 241 58 | 147 54 | 777 » | 1,166 12 | 372 40 | 6,412 34 | 4,537 60 | 11,322 04 | 28,560 44 | 48,464 58 | 3,428 67 | 72 69 | » | » | 80,526 38 | 430 77 | 476 08 | » 50 | 4,302 69 | 2,800 01 | 56 89 | 34 48 | 7,670 65 | 100,824 06 | » | 467 50 | 70 60 | 105 31 | 356 80 | 700 21 | 973 48 | 102,498 35 | 426 50 | 102,924 85 |
| | Peruwelz | 63 29 | 30 76 | 186 94 | 280 99 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 62 05 | 9 » | » | 172 » | » | 5 50 | » 75 | 187 25 | 530 29 | » | » | » | 4 60 | » | 4 60 | » | 534 89 | » | 534 89 |
| | Ligne | 20 89 | 16 41 | 51 17 | 88 47 | 23 » | 171 16 | 188 30 | 382 85 | 2,149 54 | 4,870 37 | 8 » | » | » | » | 7,027 91 | 12 53 | 44 20 | » | 302 71 | 179 20 | 4 86 | 4 93 | 535 90 | 8,047 67 | » | 25 60 | 62 85 | 37 42 | 49 50 | 175 37 | » | 8,223 04 | » | 8,223 04 |
| | Ath | 222 99 | 116 12 | 428 90 | 768 01 | 823 07 | 2,480 09 | 2,477 97 | 5,782 03 | 16,674 30 | 15,809 23 | 2,181 11 | » | » | » | 34,664 64 | 471 25 | 395 99 | 84 30 | 2,473 49 | 1,845 75 | 234 31 | 16 91 | 5,050 45 | 45,836 38 | 39 40 | 61 » | 313 05 | 336 62 | 925 » | 1,635 67 | 924 30 | 48,435 45 | 333 50 | 48,768 95 |
| | Maffles | 24 83 | 3 38 | 12 44 | 40 65 | 15 70 | 95 97 | 141 12 | 252 79 | 4,895 26 | 21,073 23 | 1,609 43 | 112 85 | » | » | 27,690 47 | 16 88 | 170 20 | » | 519 87 | 602 52 | 112 70 | 44 24 | 1,446 53 | 29,417 32 | » | » | 2 50 | » | » | 2 50 | » | 29,419 82 | » | 29,419 82 |
| | Chièvres-Attres | 32 39 | 7 44 | 63 44 | 103 24 | 41 50 | 269 82 | 194 92 | 506 24 | 429 03 | 5,831 29 | 13,892 76 | » | » | » | 20,153 08 | 24 29 | 95 60 | » | 303 08 | 34 62 | 13 64 | 1 88 | 448 82 | 21,235 67 | » | » | » | » | » | » | » | 21,235 67 | » | 21,235 67 |
| | Brugelette | 46 55 | 10 24 | 68 48 | 125 27 | 79 30 | 446 20 | 343 19 | 868 69 | 5,871 50 | 5,666 52 | 409 82 | 34 08 | » | » | 11,981 92 | 32 72 | 69 40 | » | 561 61 | 614 41 | 10 86 | 3 23 | 1,256 21 | 14,264 81 | 37 60 | 53 40 | 26 50 | 26 74 | 252 60 | 358 94 | 456 51 | 15,117 86 | » | 15,117 86 |
| | Lens | 25 89 | 11 07 | 48 75 | 85 71 | 114 20 | 304 86 | 173 15 | 592 21 | 1,060 82 | 5,486 63 | 613 35 | » | » | » | 6,860 70 | 29 07 | 50 30 | » | 437 01 | 132 19 | 6 89 | » 54 | 627 56 | 8,195 25 | » | » | 7 70 | » | » | 7 70 | » | 8,202 95 | » | 8,202 95 |
| | Totaux | 11,480 72 | 7,467 40 | 18,015 63 | 36,963 45 | 15,538 06 | 136,237 20 | 156,464 48 | 308,239 74 | 667,282 65 | 379,487 39 | 145,942 49 | 95,830 56 | » | » | 1,288,542 79 | 8,603 31 | 23,183 03 | 1,428 94 | 91,723 60 | 74,728 38 | 4,680 19 | 4,687 49 | 200,431 63 | 1,812,780 92 | 2,042 50 | 17,150 » | 4,080 49 | 8,078 55 | 34,317 30 | 64,526 34 | 14,416 06 | 1,893,465 83 | 23,615 96 | 1,917,414 78 |
| Est. | Haecht | 42 22 | 37 25 | 21 51 | 101 98 | 104 10 | 320 14 | 429 16 | 853 70 | 478 92 | 5,656 12 | » | » | » | » | 6,135 04 | 17 15 | 96 » | » | 415 65 | 101 05 | 4 55 | » 18 | 617 43 | 7,735 30 | » | » | 97 20 | 288 90 | 1,991 60 | 2,377 70 | » | 10,433 » | » | 10,433 » |
| | Wespelaer | 6 50 | 8 50 | 2 95 | 17 95 | 14 40 | 18 42 | 42 79 | 75 61 | 2 25 | » | » | » | » | » | 2 25 | » | » 20 | » | 41 60 | » 50 | » | » | 42 30 | 138 11 | » | » | » | » | » | » | » | 138 11 | » | 138 11 |
| | Louvain | 1,233 10 | 679 61 | 1,217 75 | 3,130 46 | 856 70 | 9,460 54 | 22,538 93 | 32,856 17 | 77,218 08 | 115,975 77 | 24,832 75 | 461 60 | » | » | 218,488 20 | 581 29 | 2,859 65 | 183 45 | 9,773 83 | 9,625 82 | 820 05 | 112 55 | 23,375 35 | 278,131 47 | 132 80 | 352 » | 1,612 65 | 1,877 62 | 3,785 65 | 7,627 92 | 1,464 15 | 287,356 34 | 2,957 » | 290,313 34 |
| | Louvain (*Bassin*) | » | » | » | » | » | 2 » | » | 2 » | 24,188 25 | 90,398 65 | 2,031 84 | » | » | » | 116,618 74 | » | 719 40 | 42 » | 56 40 | 3,031 80 | 31 81 | 3 57 | 3,854 38 | 120,475 12 | » | » | » | » | » | » | » | 120,475 12 | » | 120,475 12 |
| | Vertryck | 19 28 | 25 » | 35 98 | 80 26 | 45 20 | 158 73 | 186 90 | 390 83 | 313 42 | 6,893 52 | 47 80 | » | » | » | 7,254 44 | 27 40 | 70 60 | » | 212 » | 44 98 | 13 37 | 1 44 | 342 09 | 8,095 02 | » | » | 8 60 | 20 20 | » | 28 80 | » | 8,123 82 | » | 8,123 82 |
| | Tirlemont | 485 36 | 242 19 | 1,262 06 | 1,989 61 | 533 10 | 4,990 70 | 10,194 92 | 15,718 72 | 36,140 23 | 61,506 70 | 1,735 92 | 1,249 48 | » | » | 100,632 03 | 319 82 | 1,246 05 | 201 55 | 5,441 60 | 4,435 23 | 413 71 | 889 03 | 12,327 47 | 131,017 35 | 36 20 | 816 25 | 1,689 » | 2,139 75 | 9,231 90 | 13,876 90 | 1,743 03 | 146,673 48 | 608 » | 147,281 48 |
| | Jodoigne | 69 83 | 12 50 | 11 40 | 93 73 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 101 20 | 23 80 | » | 79 » | » | 9 25 | » 05 | 112 10 | 313 03 | » | » | » | » | » | » | » | 313 03 | » | 313 03 |
| | Esemael | 10 24 | 4 25 | 27 90 | 42 39 | 28 » | 309 42 | 507 43 | 844 85 | 4,438 58 | 12,738 80 | 18 50 | » | » | » | 17,195 88 | » | 186 80 | » | 245 50 | 618 44 | 9 40 | 4 81 | 1,064 35 | 19,147 47 | » | » | » | » | » | » | » | 19,147 47 | » | 19,147 47 |
| | Landen | 145 84 | 229 52 | 354 34 | 729 70 | 196 90 | 1,178 64 | 1,210 50 | 2,586 04 | 13,520 57 | 27,404 34 | 2,131 44 | » | » | » | 43,056 05 | 490 90 | 434 85 | » | 1,192 » | 1,489 67 | 165 94 | 14 34 | 3,296 80 | 50,159 49 | » | 590 » | 283 80 | 108 60 | 2,373 40 | 3,355 80 | 314 24 | 53,829 53 | 246 50 | 54,076 03 |
| | Saint-Trond | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 320 » | 320 » |
| | Hasselt | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 381 » | 381 » |
| | Gingelom | 10 68 | 35 25 | 35 50 | 81 43 | 81 60 | 151 35 | 161 97 | 394 92 | 2,357 83 | 7,918 48 | » | » | » | » | 10,276 01 | » | 89 » | » | 204 30 | 153 24 | 13 50 | 1 79 | 461 83 | 11,214 49 | » | » | » | » | » | » | » | 11,214 49 | » | 11,214 49 |
| | Rosoux | 12 41 | 14 50 | 18 89 | 45 50 | 78 » | 116 52 | 107 84 | 302 36 | 545 86 | 4,415 42 | » | » | » | » | 4,961 28 | » | 75 20 | » | 159 86 | 153 73 | » | 1 21 | 390 » | 5,699 44 | » | » | » | » | » | » | » | 5,699 44 | » | 5,699 44 |
| | Waremme | 110 03 | 146 38 | 169 67 | 426 08 | 244 80 | 734 98 | 1,404 96 | 2,384 74 | 3,990 46 | 29,528 26 | 332 95 | » | » | » | 33,851 87 | 263 62 | 512 » | » | 1,073 70 | 560 30 | 30 96 | 10 38 | 2,187 34 | 39,113 45 | » | 32 » | 400 40 | 459 40 | 105 60 | 997 40 | 359 83 | 40,470 38 | 105 50 | 40,575 88 |
| | Fexhe | 17 60 | 15 75 | 45 24 | 78 59 | 99 80 | 119 48 | 161 88 | 380 86 | 1,812 12 | 3,629 40 | 2,920 48 | 114 » | » | » | 8,475 40 | 33 60 | 178 80 | » | 186 48 | 226 44 | 7 73 | 1 50 | 600 95 | 9,569 40 | » | 66 40 | 29 20 | » | » | 95 60 | » | 9,665 » | » | 9,665 » |
| | Ans | 22 02 | 45 63 | 80 64 | 148 28 | 78 40 | 371 92 | 375 33 | 825 65 | 4,111 31 | 4,359 78 | 209,399 13 | 228 » | » | » | 218,008 22 | 45 70 | 1,979 40 | » | 302 70 | 1,421 58 | 140 90 | 24 88 | 3,869 46 | 222,657 31 | » | 93 » | 251 » | 190 30 | 3,770 80 | 4,305 10 | 1,093 73 | 228,054 14 | 64 » | 228,118 14 |
| | Haut-Pré | 98 30 | 201 92 | 344 43 | 644 65 | 256 40 | 1,163 75 | 910 40 | 2,330 55 | 2,885 33 | 2,627 62 | 16,825 28 | 8 » | » | » | 22,346 23 | 84 75 | 297 20 | » | 917 45 | 336 69 | 36 24 | 66 25 | 1,653 83 | 27,060 01 | » | » | 403 20 | 53 80 | 135 60 | 592 60 | 61 67 | 27,714 28 | » | 27,714 28 |
| | Liége (*Station*) | 2,270 47 | 1,695 60 | 5,954 98 | 9,921 05 | 2,837 55 | 22,750 34 | 43,873 56 | 69,461 45 | 176,890 84 | 81,089 44 | 140,242 74 | 29 82 | » | » | 398,252 84 | 2,406 55 | 5,312 » | 3,377 04 | 17,458 21 | 22,925 41 | 1,875 83 | 1,620 70 | 52,601 49 | 532,343 08 | 305 40 | 2,616 95 | 572 70 | 238 40 | 424 70 | 3,852 75 | 2,250 29 | 538,880 52 | 6,574 62 | 545,455 14 |
| | Liége (*Meuse*) | » | » | » | » | » | » | » | » | 3,673 60 | 7,244 58 | 41,561 90 | 208 » | » | » | 52,688 08 | » | 338 40 | » | » | 61 » | 17 04 | » 52 | 414 96 | 53,103 04 | » | » | » | » | » | » | » | 53,103 04 | » | 53,103 04 |
| | Chênée | 109 27 | 106 94 | 285 13 | 501 34 | 169 88 | 1,062 48 | 2,546 05 | 3,778 41 | 36,763 05 | 110,294 35 | 53,701 43 | 20 » | » | » | 200,778 83 | 88 80 | 1,585 60 | » 70 | 896 08 | 13,730 86 | 161 68 | 205 82 | 16,580 74 | 221,728 12 | » | 444 » | 38 60 | 32 40 | 704 80 | 919 80 | 239 52 | 222,887 44 | 80 50 | 222,967 94 |
| | Chaudfontaine | 28 61 | 16 99 | 52 90 | 98 50 | 50 90 | 161 63 | 608 27 | 820 80 | 509 15 | 9,306 67 | 2,607 06 | 481 84 | » | » | 12,904 72 | 2 05 | 126 70 | » | 255 15 | 45 99 | 25 54 | 4 95 | 458 33 | 14,283 30 | 24 20 | » | » | » | » | » | 203 90 | 14,513 46 | » | 14,513 46 |
| | Le Trooz | 12 71 | 18 » | 47 87 | 78 61 | 85 50 | 107 34 | 151 84 | 344 68 | 618 09 | 1,496 84 | 1,272 20 | 1,220 23 | » | » | 4,304 36 | » 25 | 68 » | » | 163 80 | 91 23 | 2 80 | » 73 | 326 56 | 5,054 46 | » | » | 4 80 | 15 » | » | 19 80 | » | 5,074 26 | » | 5,074 26 |
| | Nessonvaux | 24 05 | 8 25 | 151 05 | 183 35 | 106 80 | 221 53 | 237 04 | 565 37 | 264 34 | 230 40 | 25 70 | 1,253 » | » | » | 1,773 44 | 6 60 | 46 » | » | 224 86 | 48 78 | 4 40 | 13 32 | 337 36 | 2,866 12 | » | » | 8 » | » | » | 8 » | 132 95 | 3,007 07 | » | 3,007 07 |
| | Pepinster | 69 76 | 52 60 | 134 71 | 257 07 | 171 45 | 929 23 | 1,268 26 | 2,368 94 | 6,418 66 | 7,253 04 | 1,532 37 | 120 37 | » | » | 15,324 44 | 59 60 | 344 70 | » | 527 80 | 495 94 | 98 34 | 27 51 | 1,494 29 | 19,504 34 | 48 20 | 16 » | 79 20 | 25 50 | 12 60 | 133 30 | 184 76 | 19,870 60 | 141 50 | 20,012 10 |
| | Spa | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 4,701 50 | 4,701 50 |
| | Ensival | 51 21 | 39 58 | 96 13 | 186 92 | 168 80 | 1,892 16 | 1,756 82 | 3,817 78 | 1,468 85 | 405 32 | 40 57 | » | » | » | 1,914 74 | 33 60 | 67 70 | » 20 | 714 26 | 120 49 | 8 53 | 39 33 | 947 54 | 6,600 55 | » | » | » | » | » | » | 141 40 | 6,741 95 | » | 6,741 95 |
| | Verviers | 1,029 96 | 484 54 | 2,578 09 | 4,092 59 | 1,530 45 | 19,770 45 | 23,166 44 | 44,467 34 | 66,053 62 | 19,077 23 | 5,713 33 | 3,281 21 | » | » | 94,125 29 | 4,809 50 | 2,391 70 | 152 40 | 8,409 28 | 5,287 79 | 769 78 | 626 83 | 17,337 48 | 161,832 20 | 430 » | 688 » | 199 20 | 125 60 | 453 66 | 1,466 46 | 2,912 79 | 166,341 45 | 2,436 50 | 168,777 95 |
| | Dolhain | 58 66 | 50 79 | 84 50 | 193 95 | 87 50 | 1,080 48 | 1,383 73 | 2,551 71 | 1,736 10 | 2,617 36 | 12,332 94 | 17,841 78 | » | » | 34,528 18 | 70 95 | 385 20 | » | 631 74 | 237 41 | 3 01 | 33 51 | 1,290 87 | 38,665 66 | » | » | » | » | 20 » | 20 » | 64 33 | 38,749 99 | » | 38,749 99 |
| | Herbesthal | 72 25 | 14 25 | 21 72 | 108 22 | 29 55 | 338 35 | 698 54 | 1,066 44 | 3,993 73 | 24,213 40 | 69,533 08 | 35,875 40 | » | » | 133,645 61 | 57 90 | 597 41 | » | 294 05 | 334 48 | 19 61 | 10 25 | 1,275 50 | 136,123 67 | » | » | » | » | » | » | 826 97 | 136,950 64 | » | 136,950 64 |
| | Totaux | 6,010 09 | 4,193 78 | 13,011 34 | 23,205 21 | 7,856 08 | 67,440 28 | 113,593 26 | 188,889 62 | 470,089 54 | 636,010 89 | 588,838 81 | 62,092 43 | » | » | 1,757,031 67 | 6,235 43 | 20,061 76 | 3,927 04 | 49,304 » | 65,298 55 | 4,683 67 | 3,715 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 | 2,174,827 15 | 45,616 62 | 2,220,443 77 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EST. | Landen | 145 84 | 229 52 | 354 34 | 729 70 | 496 90 | 1,178 64 | 1,210 50 | 2,586 04 | 43,520 57 | 27,404 34 | 2,131 14 | » | » | » | 43,056 05 | 490 90 | 434 85 | » | 1,192 » | 1,489 67 | 165 94 | 14 34 | 3,296 80 | 49,859 49 | » | 590 » | 283 80 | 408 60 | 2,373 40 | 3,655 80 | 314 24 | 53,829 53 | 246 50 | 54,076 03 |
| | Saint-Trond | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 320 » | 320 » |
| | Hasselt | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 381 » | 381 » |
| | Gingelom | 40 68 | 35 25 | 35 50 | 81 43 | 81 60 | 151 35 | 161 97 | 394 92 | 2,357 83 | 7,918 48 | » | » | » | » | 40,276 04 | » | 89 » | » | 204 30 | 153 24 | 13 50 | 1 79 | 461 83 | 41,214 49 | » | » | » | » | » | » | » | 41,214 49 | » | 41,214 49 |
| | Rosoux | 12 11 | 14 50 | 48 89 | 45 50 | 78 » | 116 52 | 107 84 | 302 36 | 545 86 | 4,445 42 | » | » | » | » | 4,961 28 | » | 75 20 | » | 159 86 | 153 73 | » | 1 21 | 390 » | 5,699 14 | » | » | » | » | » | » | » | 5,699 14 | » | 5,699 14 |
| | Waremme | 140 03 | 116 38 | 169 67 | 426 08 | 244 80 | 734 98 | 1,404 96 | 2,384 74 | 3,990 46 | 29,528 26 | 332 95 | » | » | » | 33,854 37 | 263 62 | 512 » | » | 1,073 70 | 560 30 | 30 96 | 10 38 | 2,487 34 | 39,413 45 | » | 32 » | 400 40 | 159 40 | 405 60 | 997 40 | 359 83 | 40,470 38 | 105 50 | 40,575 88 |
| | Fexhe | 17 60 | 15 75 | 45 24 | 78 59 | 99 80 | 119 48 | 161 88 | 380 86 | 1,812 12 | 3,629 40 | 2,920 48 | 114 » | » | » | 8,475 40 | 33 60 | 178 80 | » | 186 48 | 226 44 | 7 73 | 1 50 | 600 95 | 9,569 40 | » | 66 40 | 29 20 | » | » | 95 60 | » | 9,665 » | » | 9,665 » |
| | Ans | 22 02 | 15 62 | 80 64 | 148 28 | 78 40 | 371 92 | 375 33 | 825 65 | 4,444 31 | 4,359 78 | 209,399 43 | 228 » | » | » | 218,098 22 | 45 70 | 1,979 40 | » | 302 70 | 1,421 58 | 140 90 | 24 88 | 3,569 46 | 222,657 31 | » | 92 » | 251 » | 190 30 | 3,770 80 | 4,304 10 | 1,092 73 | 228,054 14 | 64 » | 228,118 14 |
| | Haut-Pré | 98 30 | 201 92 | 344 43 | 644 65 | 256 40 | 1,163 75 | 910 40 | 2,330 55 | 2,885 33 | 2,627 62 | 16,825 28 | 8 » | » | » | 22,346 23 | 84 75 | 297 20 | » | 917 45 | 336 69 | 36 24 | 66 25 | 1,653 83 | 27,060 01 | » | » | 403 20 | 53 80 | 135 60 | 292 60 | 61 67 | 27,414 28 | » | 27,414 28 |
| | Liége (*Station*) | 2,270 47 | 1,695 60 | 5,954 98 | 9,921 05 | 2,837 55 | 22,750 34 | 43,573 56 | 69,161 45 | 176,890 84 | 81,089 44 | 140,242 74 | 29 82 | » | » | 398,252 84 | 2,406 55 | 5,342 » | 3,377 04 | 17,458 21 | 22,925 44 | 1,875 83 | 1,620 70 | 52,601 49 | 532,343 08 | 395 40 | 2,646 95 | 572 70 | 238 40 | 424 70 | 3,882 75 | 2,259 29 | 538,880 52 | 6,574 62 | 545,455 14 |
| | Liége (*Meuse*) | » | » | » | » | » | » | » | » | 3,673 60 | 7,244 58 | 41,561 90 | 208 » | » | » | 52,688 08 | » | 338 40 | » | » | 61 » | 17 04 | » 52 | 414 96 | 53,103 04 | » | » | » | » | » | » | » | 53,103 04 | » | 53,103 04 |
| | Chênée | 109 27 | 106 94 | 285 13 | 501 34 | 169 88 | 1,062 48 | 2,546 05 | 3,778 41 | 36,763 05 | 110,294 35 | 53,701 43 | 20 » | » | » | 200,778 83 | 88 80 | 1,585 60 | » 70 | 896 08 | 13,730 86 | 161 68 | 205 82 | 16,580 74 | 221,728 12 | » | 144 » | 38 60 | 32 40 | 704 80 | 919 80 | 239 52 | 222,887 44 | 80 50 | 222,967 94 |
| | Chaudfontaine | 28 61 | 16 99 | 52 90 | 98 50 | 50 90 | 161 63 | 608 27 | 820 80 | 509 15 | 9,306 67 | 2,607 06 | 481 84 | » | » | 12,904 72 | 2 95 | 126 70 | » | 255 15 | 45 99 | 25 54 | 4 95 | 458 33 | 14,285 30 | 24 20 | » | » | » | » | » | 203 96 | 14,513 46 | » | 14,513 46 |
| | Le Trooz | 12 74 | 18 » | 47 87 | 78 61 | 85 50 | 107 34 | 151 84 | 344 68 | 615 09 | 1,196 84 | 1,272 20 | 1,220 23 | » | » | 4,304 36 | » 25 | 68 » | » | 163 80 | 94 23 | 2 80 | » 73 | 326 56 | 5,054 46 | » | » | 4 80 | 15 » | » | 19 80 | » | 5,074 26 | » | 5,074 26 |
| | Nessonvaux | 24 05 | 8 25 | 151 05 | 183 35 | 106 80 | 221 53 | 237 04 | 565 37 | 264 34 | 230 40 | 25 70 | 1,253 » | » | » | 1,773 44 | 6 60 | 46 » | » | 224 86 | 48 78 | 4 40 | 13 32 | 337 36 | 2,866 12 | » | » | 8 » | » | » | 8 » | 132 95 | 3,007 07 | » | 3,007 07 |
| | Pepinster | 69 76 | 52 60 | 134 71 | 257 07 | 171 45 | 929 23 | 1,268 26 | 2,368 94 | 6,448 66 | 7,253 04 | 1,532 37 | 120 37 | » | » | 15,324 44 | 59 60 | 344 70 | » | 527 80 | 495 94 | 98 34 | 27 51 | 1,494 29 | 19,504 34 | 18 20 | 16 » | 79 20 | 25 50 | 42 60 | 163 30 | 184 76 | 19,870 60 | 141 50 | 20,012 10 |
| | Spa | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1,701 50 | 1,701 50 |
| | Ensival | 51 21 | 39 58 | 96 13 | 186 92 | 168 80 | 1,892 16 | 1,756 82 | 3,817 78 | 1,168 85 | 405 32 | 40 57 | » | » | » | 1,614 74 | 33 60 | 67 70 | » 20 | 711 26 | 120 49 | 8 53 | 39 33 | 947 51 | 6,600 55 | » | » | » | » | » | » | 141 40 | 6,741 95 | » | 6,741 95 |
| | Verviers | 1,029 96 | 484 54 | 2,578 09 | 4,092 59 | 1,530 45 | 19,770 45 | 23,166 44 | 44,467 34 | 66,053 52 | 19,077 23 | 5,713 33 | 3,281 21 | » | » | 94,125 29 | 1,809 50 | 2,391 70 | 152 40 | 8,409 28 | 5,287 79 | 769 78 | 626 83 | 17,337 48 | 161,832 20 | 130 » | 688 » | 199 20 | 125 60 | 153 66 | 1,166 46 | 2,912 79 | 166,341 45 | 2,436 50 | 168,777 95 |
| | Dolhain | 58 66 | 50 79 | 84 50 | 193 95 | 87 50 | 1,080 48 | 1,383 73 | 2,551 71 | 1,736 40 | 2,647 36 | 12,332 94 | 17,844 78 | » | » | 34,558 18 | 70 95 | 385 20 | » | 631 74 | 237 41 | 3 01 | 33 51 | 1,290 87 | 38,665 66 | » | » | » | » | 20 » | 20 » | 64 33 | 38,749 99 | » | 38,749 99 |
| | Herbesthal | 72 25 | 14 25 | 21 72 | 108 22 | 29 55 | 338 35 | 698 54 | 1,066 44 | 3,993 73 | 24,213 40 | 69,533 08 | 35,875 40 | » | » | 133,615 64 | 57 90 | 597 14 | » | 294 05 | 354 48 | 19 61 | 10 25 | 1,275 50 | 136,123 67 | » | » | » | » | » | » | 826 97 | 136,950 64 | » | 136,950 64 |
| | TOTAUX | 6,040 09 | 4,123 78 | 13,044 34 | 23,205 21 | 7,856 08 | 67,440 28 | 143,593 26 | 188,889 62 | 470,089 54 | 636,010 89 | 588,838 84 | 62,092 43 | » | » | 1,757,031 67 | 6,235 43 | 20,064 76 | 3,927 04 | 49,304 » | 65,298 55 | 4,683 67 | 3,715 15 | 146,990 47 | 2,422,351 80 | 736 80 | 5,443 60 | 5,407 55 | 5,575 47 | 23,310 31 | 39,736 93 | 12,001 62 | 2,474,827 15 | 15,616 62 | 2,490,443 77 |
| MIDI. | Bruxelles (*Midi*) | 4,031 04 | 633 58 | 7,297 39 | 11,962 01 | 1,942 88 | 23,299 55 | 45,253 24 | 70,495 67 | 121,881 62 | 32,339 20 | 13,395 71 | » | » | » | 167,646 53 | 15,354 20 | 6,400 31 | 1,473 50 | 19,487 94 | 15,540 45 | 1,545 17 | 411 44 | 44,858 81 | 310,287 22 | 2,445 40 | 3,426 60 | 1,965 75 | 2,981 87 | 13,429 61 | 21,503 83 | 58,508 78 | 392,715 23 | 3,365 50 | 396,080 73 |
| | Forest | 3 32 | 4 25 | 8 24 | 15 81 | 40 » | 141 62 | 328 42 | 510 04 | 788 52 | 207 48 | » | » | » | » | 996 » | » | 47 » | » | 167 75 | 107 84 | 11 01 | » 31 | 303 91 | 1,825 76 | » | » | » | » | » | » | » | 1,825 76 | » | 1,825 76 |
| | Ruysbroeck | 37 91 | 15 38 | 79 30 | 132 59 | 64 80 | 333 48 | 377 75 | 776 03 | 8,937 51 | 257 14 | » | » | » | » | 9,194 65 | 25 10 | 194 40 | » | 321 55 | 1,086 80 | 10 08 | 1 87 | 1,614 70 | 11,743 07 | » | » | » | » | » | » | 141 80 | 11,884 87 | » | 11,884 87 |
| | Loth | 12 69 | 5 25 | 7 99 | 25 93 | 83 60 | 160 08 | 392 55 | 636 23 | 1,170 13 | 554 50 | 22 10 | » | » | » | 1,746 73 | » | 31 80 | » | 199 35 | 131 91 | » | 1 16 | 364 22 | 2,773 11 | » | » | » | » | » | » | » | 2,773 11 | » | 2,773 11 |
| | Hal | 150 14 | 112 98 | 253 57 | 516 69 | 456 60 | 1,460 41 | 1,708 63 | 3,625 64 | 12,843 70 | 19,565 96 | 350 10 | 39 60 | » | » | 32,799 36 | 50 49 | 463 65 | » | 1,482 95 | 1,880 88 | 119 42 | 15 68 | 3,962 58 | 40,954 76 | » | 84 » | 105 » | 35 » | 192 » | 416 » | 513 21 | 41,883 97 | 106 50 | 41,990 47 |
| | Lembecq | 46 90 | 14 18 | 48 70 | 79 78 | 68 » | 183 48 | 588 56 | 840 04 | 7,399 55 | 2,746 70 | » | » | » | » | 10,146 25 | 20 50 | 182 80 | » | 844 85 | 1,278 73 | 13 60 | 6 54 | 2,326 52 | 13,413 09 | » | » | » | » | » | » | » | 13,413 09 | » | 13,413 09 |
| | Tubise | 160 62 | 93 93 | 320 46 | 575 01 | 550 60 | 1,438 67 | 2,256 04 | 3,945 31 | 17,671 24 | 20,272 35 | 19,980 21 | » | » | » | 57,923 80 | 41 80 | 664 10 | » | 1,713 95 | 2,482 73 | 58 24 | 230 10 | 5,449 44 | 67,635 06 | » | » | 262 35 | 380 70 | 1,169 40 | 1,812 45 | 163 72 | 69,611 23 | 70 50 | 69,681 73 |
| | Hennuyères | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1,544 60 | » | » | » | 1,544 60 | » | 4 20 | » | » | » | » | » | 4 20 | 1,548 80 | » | » | » | » | » | » | » | 1,548 80 | » | 1,548 80 |
| | Braine' | 144 35 | 164 41 | 143 14 | 451 90 | 1,165 55 | 2,122 40 | 2,873 67 | 6,161 32 | 12,349 14 | 9,175 85 | 2,356 20 | 1,080 » | » | » | 24,964 19 | 446 15 | 704 05 | 55 30 | 2,882 35 | 2,179 49 | 88 27 | 12 48 | 5,921 94 | 37,912 50 | 54 20 | 776 » | 186 90 | 177 95 | 492 30 | 1,633 15 | 932 43 | 40,532 28 | 225 50 | 40,757 78 |
| | Écaussines | 120 46 | 68 24 | 58 35 | 247 05 | 153 25 | 534 05 | 509 72 | 1,197 02 | 6,420 16 | 127,040 83 | 19,441 05 | 7,329 17 | » | » | 160,231 24 | 35 95 | 1,391 65 | » | 649 96 | 928 08 | 73 35 | 2 60 | 3,045 64 | 164,756 87 | » | » | 27 20 | » | » | 27 20 | 562 70 | 165,346 77 | » | 165,346 77 |
| | Manage | 327 44 | 164 22 | 382 44 | 874 10 | 484 90 | 1,500 26 | 2,314 27 | 4,299 43 | 26,127 50 | 22,259 24 | 70,486 84 | 8,351 30 | » | » | 127,224 88 | 625 23 | 1,240 10 | 1 40 | 2,782 43 | 2,738 27 | 468 71 | 835 34 | 8,066 25 | 141,089 89 | 99 60 | 82 » | 164 85 | 72 40 | 669 40 | 988 65 | 931 66 | 143,409 80 | 334 50 | 143,444 30 |
| | Gouy-lez-Piéton | 9 54 | 11 61 | 34 03 | 55 18 | 52 » | 257 16 | 150 72 | 459 88 | 944 78 | 1,497 42 | » | » | » | » | 2,442 20 | » 35 | 44 40 | » | 187 30 | 229 02 | 1 » | » 74 | 459 46 | 3,447 07 | » | » | » | » | » | » | » | 3,447 07 | » | 3,447 07 |
| | Pont-à-Celles | 4 86 | 11 43 | 19 57 | 35 86 | 33 20 | 186 68 | 264 21 | 484 09 | 973 02 | » | » | » | » | » | 973 02 | 1 05 | 51 20 | » | 153 90 | 194 44 | » | 1 01 | 400 55 | 1,894 57 | » | » | » | » | » | » | » | 1,894 57 | » | 1,894 57 |
| | Luttre | 51 02 | 28 04 | 114 98 | 194 04 | 111 40 | 312 16 | 373 77 | 797 33 | 3,524 91 | 7,430 84 | 2,028 » | » | » | » | 12,983 75 | 23 54 | 111 55 | 3 45 | 354 70 | 958 39 | 6 46 | 3 73 | 1,438 28 | 15,436 94 | 15 20 | » | » | 9 20 | 53 40 | 62 60 | 59 88 | 15,574 62 | » | 15,574 62 |
| | Gosselies | 383 16 | 32 76 | 201 90 | 617 82 | 675 10 | 1,901 67 | 2,923 83 | 5,500 60 | 49,908 34 | 40,395 42 | 163,358 31 | 56,376 50 | » | » | 280,038 57 | 222 90 | 1,825 45 | » 75 | 2,463 10 | 6,783 87 | 408 89 | 29 31 | 10,944 07 | 297,290 96 | » | » | » | 42 60 | 495 40 | 208 » | 2,194 86 | 299,693 82 | 318 50 | 300,012 32 |
| | Roux | 146 82 | 52 25 | 140 34 | 339 41 | 242 80 | 1,145 90 | 1,234 03 | 2,592 73 | 5,470 76 | 9,569 52 | 87,575 65 | 18,618 30 | » | » | 120,934 23 | 133 36 | 763 30 | » | 957 91 | 1,968 53 | 61 75 | 26 73 | 3,778 22 | 127,777 95 | » | » | 6 80 | » | » | 6 80 | 531 35 | 128,316 10 | » | 128,316 10 |
| | Marchienne | 219 82 | 79 03 | 316 96 | 615 81 | 310 30 | 1,589 16 | 3,160 72 | 5,090 18 | 78,773 04 | 128,622 54 | 123,252 35 | 19,834 » | 350 » | 405 » | 350,936 93 | 85 27 | 2,870 20 | » | 1,718 65 | 8,766 10 | 848 64 | 131 26 | 14,334 85 | 371,063 04 | » | » | » | 16 20 | 43 60 | 59 80 | 2,246 41 | 373,369 25 | 197 » | 373,566 25 |
| | Charleroi | 1,207 07 | 517 45 | 1,175 58 | 2,900 10 | 1,499 28 | 4,727 79 | 6,402 78 | 12,329 85 | 56,730 09 | 100,069 84 | 183,446 46 | 49,010 08 | » | » | 388,956 47 | 682 04 | 3,082 55 | 33 41 | 5,785 33 | 7,523 51 | 1,418 05 | 23,365 76 | 41,208 61 | 446,076 77 | 155 30 | 142 60 | 120 25 | 76 » | 329 10 | 667 95 | 7,352 30 | 454,252 32 | 1,962 50 | 456,214 82 |
| | Châtelineau | 328 87 | 227 71 | 392 90 | 949 48 | 1,254 10 | 1,716 30 | 1,842 98 | 4,813 38 | 21,880 50 | 33,726 28 | 134,489 38 | 45,303 12 | » | » | 235,099 28 | 490 96 | 1,962 90 | 62 95 | 3,093 66 | 1,804 23 | 220 87 | 2,494 57 | 9,639 48 | 250,992 28 | » | 86 60 | 55 35 | 19 50 | 54 50 | 215 95 | 4,221 98 | 255,430 21 | 321 » | 255,751 21 |
| | Farciennes | 54 33 | 1 18 | 62 06 | 117 57 | 161 50 | 213 76 | 416 63 | 791 89 | 486 54 | 767 56 | 46,912 98 | 38,647 84 | » | » | 86,814 92 | 6 40 | 565 75 | » | 303 80 | 76 48 | 40 41 | 46 01 | 1,032 45 | 88,763 23 | » | » | 26 20 | » | » | 26 20 | 962 03 | 89,751 46 | » | 89,751 46 |
| | Tamines | 115 18 | 48 86 | 42 51 | 206 55 | 238 30 | 244 76 | 259 19 | 742 25 | 17,773 29 | 11,943 39 | 18,429 84 | 24,257 » | » | » | 72,403 52 | 77 99 | 673 45 | » 25 | 482 80 | 1,182 38 | 95 50 | 1,169 75 | 3,604 43 | 77,034 44 | » | » | » | 26 10 | 661 20 | 687 30 | 1,669 54 | 79,391 28 | 52 50 | 79,443 78 |
| | Auvelais | 24 68 | 22 86 | 22 65 | 70 19 | 199 20 | 119 64 | 109 97 | 428 81 | 8,195 78 | 4,361 82 | 368 50 | 490 » | » | » | 13,446 10 | 9 82 | 171 60 | » | 308 75 | 934 44 | 9 31 | 1 98 | 1,426 08 | 15,351 » | » | » | 9 40 | » | » | 9 40 | » | 15,360 40 | » | 15,360 40 |
| | Moustier | 47 65 | 51 29 | 76 33 | 175 27 | 170 80 | 295 69 | 199 14 | 665 63 | 6,392 02 | 10,360 06 | 325 28 | 1,407 » | » | » | 18,484 36 | 13 92 | 197 60 | » | 370 65 | 889 75 | 34 85 | 3 09 | 1,495 94 | 20,835 12 | » | 18 » | 26 80 | » | 223 60 | 268 40 | 1,136 61 | 22,240 13 | 60 » | 22,300 13 |
| | Floreffe | 104 09 | 46 29 | 137 25 | 287 63 | 402 40 | 825 10 | 1,778 70 | 3,006 20 | 12,861 86 | 7,740 59 | 321 02 | » | » | » | 20,923 47 | 55 » | 289 70 | » | 1,214 10 | 1,021 79 | 28 59 | 8 05 | 2,562 23 | 26,834 53 | » | » | 45 62 | 8 30 | » | 53 92 | 1,169 32 | 28,057 77 | 126 50 | 28,184 27 |
| | Namur | 1,174 10 | 1,262 01 | 1,594 12 | 4,030 23 | 1,450 15 | 8,390 15 | 11,512 67 | 21,352 97 | 48,162 23 | 49,145 48 | 36,690 97 | 24,719 75 | » | » | 158,718 43 | 894 26 | 1,842 12 | 208 75 | 8,939 77 | 4,651 12 | 743 40 | 90 28 | 16,445 44 | 201,438 33 | 27 20 | 1,107 40 | 161 85 | 104 22 | 1,380 » | 2,753 47 | 2,049 95 | 206,238 95 | 1,971 » | 208,209 95 |
| | Namur (*Meuse*) | » | » | » | » | » | » | » | » | 4,667 82 | 21,443 69 | 429 08 | 47 50 | » | » | 26,258 09 | » | 93 60 | » | » | 137 72 | 62 86 | 5 54 | 299 72 | 26,557 81 | » | » | » | » | » | » | » | 26,557 81 | » | 26,557 81 |
| | Soignies | 218 05 | 160 65 | 141 98 | 520 68 | 404 84 | 1,571 96 | 1,978 76 | 3,955 56 | 11,033 16 | 149,568 74 | 16,306 44 | 46 20 | » | » | 176,954 51 | 64 20 | 1,375 45 | 233 85 | 1,663 19 | 1,704 97 | 315 44 | 10 85 | 5,303 72 | 186,798 67 | 60 40 | 198 » | 98 85 | 71 50 | 455 30 | 823 65 | 1,286 38 | 188,969 10 | 49 50 | 189,018 60 |
| | Jurbise | 18 35 | 24 10 | 22 74 | 65 19 | 77 60 | 132 19 | 136 34 | 346 13 | 540 58 | 7,625 60 | 66 » | » | » | » | 8,232 18 | 11 52 | 67 05 | » | 209 70 | 129 91 | 3 96 | 13 15 | 423 77 | 9,078 79 | 36 20 | 75 » | 63 75 | 71 10 | 391 40 | 601 25 | 55 20 | 9,771 44 | 65 50 | 9,836 94 |
| | Mons | 1,648 26 | 820 68 | 1,197 32 | 3,666 26 | 2,040 70 | 8,663 47 | 8,137 17 | 18,841 34 | 27,310 39 | 19,460 92 | 4,931 23 | 6,245 70 | » | » | 57,948 24 | 1,256 10 | 1,879 » | 238 45 | 8,711 84 | 3,505 » | 806 69 | 36 35 | 15,477 33 | 96,889 27 | 196 20 | 623 50 | 266 10 | 339 29 | 2,188 » | 3,416 89 | 1,273 97 | 101,776 33 | 2,218 50 | 103,994 83 |
| | Jemmapes | 194 53 | 41 45 | 190 45 | 426 43 | 244 60 | 1,350 96 | 1,488 87 | 3,084 43 | 13,347 23 | 8,264 82 | 208,299 34 | 230,102 63 | » | » | 460,014 02 | 100 84 | 3,757 79 | » | 1,813 37 | 1,529 96 | 322 69 | 63 46 | 7,487 27 | 471,112 99 | » | » | 21 60 | » | 18 40 | 40 » | 2,108 05 | 473,261 04 | 306 50 | 473,567 54 |
| | Saint-Ghislain | 164 57 | 107 82 | 194 60 | 466 99 | 380 09 | 1,443 85 | 2,734 27 | 4,558 21 | 30,181 41 | 27,778 74 | 25,359 69 | 209,069 20 | » | » | 292,389 04 | 444 35 | 2,774 15 | » | 1,628 95 | 2,738 78 | 166 93 | 20 13 | 7,328 94 | 305,187 53 | » | 34 » | 33 35 | 34 80 | 146 70 | 248 85 | 1,382 04 | 306,818 42 | 338 » | 307,156 42 |
| | Boussu | 122 51 | 53 08 | 164 93 | 340 52 | 266 35 | 678 25 | 955 29 | 1,899 89 | 16,204 69 | 2,330 95 | 950 92 | 3,872 80 | » | » | 23,356 36 | 165 62 | 391 60 | » | 1,128 » | 1,826 58 | 39 20 | 148 86 | 3,534 24 | 29,296 63 | » | » | » | 14 60 | » | 14 60 | 263 83 | 29,575 06 | » | 29,575 06 |
| | Thulin | 40 67 | 14 22 | 36 19 | 91 08 | 92 25 | 356 56 | 466 80 | 915 61 | 12,675 46 | 3,474 21 | 1,603 69 | 18,115 60 | » | » | 35,868 96 | 82 07 | 426 70 | » 30 | 432 85 | 1,157 48 | 31 70 | 6 51 | 2,055 54 | 39,013 26 | » | » | 8 80 | » | 7 40 | 16 20 | 513 37 | 39,542 83 | » | 39,542 83 |
| | Quiévrain | 164 92 | 183 32 | 414 81 | 763 05 | 235 58 | 2,563 16 | 3,443 24 | 6,242 28 | 14,922 56 | 8,944 65 | 14,556 43 | 6,013 71 | » | » | 44,437 35 | 1,169 50 | 563 50 | » 50 | 2,039 30 | 1,864 47 | 1,130 34 | 24 35 | 5,622 46 | 58,204 64 | 141 60 | 349 20 | 103 60 | 65 40 | 280 60 | 798 80 | 211 90 | 59,356 94 | 243 50 | 59,600 44 |
| | TOTAUX | 11,477 92 | 5,074 51 | 15,263 78 | 31,816 21 | 15,582 72 | 69,530 32 | 106,242 93 | 191,355 97 | 628,246 53 | 888,612 33 | 1,196,678 04 | 768,977 » | 350 » | 405 » | 3,482,968 90 | 22,557 48 | 37,074 37 | 2,312 86 | 74,494 70 | 79,934 12 | 8,855 35 | 29,218 99 | 231,587 39 | 3,960,285 95 | 3,201 30 | 7,002 90 | 3,760 37 | 4,516 73 | 22,081 31 | 37,361 31 | 92,443 27 | 4,093,261 83 | 12,333 » | 4,105,594 83 |

# RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AU DÉPART. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LIGNES DE L'ÉTAT. | Nord | 27,607 53 | 8,027 72 | 36,629 56 | 72,264 81 | 13,758 90 | 147,263 77 | 198,839 23 | 359,861 90 | 875,885 48 | 436,534 38 | 416,587 76 | 52,601 18 | » | » | 1,784,608 80 | 23,987 49 | 25,390 47 | 4,236 68 | 115,504 35 | 110,443 16 | 11,006 63 | 2,791 » | 269,369 29 | 2,507,092 29 | 7,544 80 | 42,460 15 | 4,308 35 | 5,437 07 | 46,084 99 | 98,290 56 | 13,474 74 | 2,626,102 39 | 112,915 95 | 2,739,018 34 |
| | Ouest | 11,480 72 | 7,467 10 | 18,015 63 | 36,963 45 | 15,538 06 | 136,237 20 | 156,464 48 | 308,239 74 | 667,282 65 | 379,487 39 | 115,942 19 | 95,830 56 | » | » | 1,258,542 79 | 8,603 31 | 23,483 03 | 1,428 94 | 91,723 60 | 74,728 38 | 4,680 19 | 4,687 49 | 200,431 63 | 1,812,780 92 | 2,042 50 | 17,150 » | 4,980 49 | 8,078 55 | 34,317 30 | 64,526 34 | 14,116 06 | 1,893,465 82 | 23,645 96 | 1,917,111 78 |
| | Est | 6,040 09 | 4,123 78 | 13,044 34 | 23,205 21 | 7,856 08 | 67,440 28 | 143,593 26 | 188,889 62 | 470,089 54 | 636,010 89 | 588,838 84 | 62,092 43 | » | » | 1,757,031 67 | 6,235 43 | 20,064 76 | 3,927 04 | 49,304 » | 65,298 55 | 4,683 67 | 3,715 15 | 146,990 47 | 2,422,351 80 | 736 80 | 5,443 60 | 5,407 55 | 5,575 47 | 23,310 31 | 39,736 93 | 12,001 62 | 2,474,827 15 | 15,616 62 | 2,490,443 77 |
| | Midi | 11,477 92 | 5,074 51 | 15,263 78 | 31,816 21 | 15,582 72 | 69,530 32 | 106,242 93 | 191,355 97 | 628,246 53 | 888,612 33 | 1,196,678 04 | 768,977 » | 350 » | 405 » | 3,482,968 90 | 22,557 48 | 37,074 37 | 2,312 86 | 74,494 70 | 79,934 12 | 8,855 35 | 29,218 99 | 231,587 39 | 3,960,285 95 | 3,201 30 | 7,002 90 | 3,760 37 | 4,516 73 | 22,081 31 | 37,361 31 | 92,443 27 | 4,093,261 83 | 12,333 » | 4,105,594 83 |
| | TOTAUX | 56,606 26 | 24,693 11 | 82,950 31 | 164,249 68 | 52,735 76 | 420,471 57 | 575,139 90 | 1,048,347 23 | 2,641,504 20 | 2,340,644 99 | 2,318,046 80 | 979,501 47 | 350 » | 405 » | 8,280,152 16 | 61,383 41 | 105,706 63 | 11,905 52 | 330,723 65 | 330,404 21 | 29,225 84 | 40,442 63 | 848,378 48 | 10,402,510 96 | 13,525 40 | 72,056 65 | 18,456 76 | 23,607 82 | 125,793 91 | 239,915 14 | 131,705 69 | 10,787,657 49 | 164,511 53 | 10,952,168 72 |
| A L'ARRIVÉE. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SERVICES MIXTES. | Flandre occidentale | 571 96 | 519 14 | 726 37 | 1,817 47 | 830 77 | 4,894 02 | 7,838 46 | 13,563 25 | 40,285 25 | 8,847 33 | 113 70 | 40,887 08 | » | » | 90,433 36 | 507 60 | » | » | 4,106 63 | 4,025 90 | » | » | 8,132 53 | 114,454 21 | » | 104 » | 727 50 | 358 20 | 2,993 40 | 4,183 10 | 31,419 90 | 150,057 21 | » | 150,057 21 |
| | Mons à Manage | 223 48 | 115 95 | 188 18 | 527 61 | 709 60 | 1,164 26 | 3,338 17 | 5,512 03 | 59,776 52 | 73,885 80 | 8,096 96 | 596,394 67 | » | » | 738,153 95 | 287 44 | » | » | 2,645 79 | 2,927 65 | » | » | 5,573 44 | 750,054 47 | » | » | » | » | 33 60 | 33 60 | 18,448 02 | 768,536 09 | » | 768,536 09 |
| | Sambre et Meuse | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 44,444 53 | 44,444 53 | » | 44,444 53 |
| | Nord-belge | 633 04 | 609 72 | 1,065 42 | 2,308 18 | 2,755 30 | 41,743 23 | 6,764 38 | 51,262 91 | 154,420 25 | 123,614 73 | 159,861 83 | 530,232 99 | » | » | 968,129 80 | 3,854 78 | » | » | 4,191 10 | 6,520 12 | » | » | 10,711 22 | 1,036,266 89 | 1,422 » | 4,170 80 | 64 80 | 103 70 | 2,174 10 | 6,513 40 | 80,632 35 | 1,124,534 64 | » | 1,124,534 64 |
| | Pepinster à Spa | 142 50 | 132 80 | 209 99 | 485 29 | 371 20 | 833 82 | 3,361 29 | 4,566 31 | 6,461 16 | 942 30 | 472 92 | 53,274 28 | » | » | 61,150 66 | 125 45 | » | » | 1,256 74 | 361 10 | » | » | 1,617 84 | 67,945 55 | 573 » | 794 » | 45 » | 144 90 | 199 80 | 1,183 70 | 4,782 80 | 74,485 05 | » | 74,485 05 |
| | Charleroi à Louvain | 23 75 | 12 25 | 23 81 | 59 81 | 52 80 | 213 58 | 416 80 | 683 18 | 1,788 36 | 603 70 | » | » | » | » | 2,392 06 | 7 65 | » | » | 212 30 | 148 16 | » | » | 360 46 | 3,503 16 | » | » | » | » | 60 » | 60 » | 52,925 06 | 56,488 22 | » | 56,488 22 |
| | Lierre à Turnhout | 219 08 | 137 57 | 139 19 | 495 84 | 441 60 | 1,310 34 | 1,692 89 | 3,444 83 | 2,960 86 | 3,436 76 | » | » | » | » | 6,397 62 | 25 20 | » | » | 1,378 30 | 250 07 | » | » | 1,628 37 | 11,991 86 | » | » | 402 60 | 106 20 | 747 30 | 956 10 | 1,385 94 | 14,333 90 | » | 14,333 90 |
| SERVICES INTERNATIONAUX. | Rhénan-belge (par Herbesthal) | » | » | » | » | 3,461 90 | 22,340 14 | » | 25,802 04 | 75,579 88 | » | 259,763 47 | » | » | » | 335,343 35 | » | 1,491 50 | » | 2,530 85 | 12,535 15 | » | 2,047 18 | 18,604 68 | 379,750 07 | 4,020 » | 2,758 » | » | » | » | 2,758 » | » | 389,147 94 | » | 389,147 94 |
| | Prussien-belge ( id. ) | » | » | » | » | 1,494 87 | 23,898 84 | » | 25,393 71 | 50,289 » | » | 44,784 06 | » | » | » | 95,073 06 | » | 641 72 | » | 1,592 45 | 2,151 40 | » | 2,709 47 | 7,095 04 | 127,561 81 | 30 » | 1,420 » | » | » | » | 1,420 » | 2,619 87 | 129,011 81 | » | 129,011 81 |
| | Franco-belge (par Mouscron) | 292 37 | 1,239 03 | » | 1,531 40 | 3,250 40 | 4,391 59 | » | 7,641 99 | 15,528 64 | » | 19,724 73 | 255 92 | » | » | 35,506 29 | 2,036 85 | » | » | 2,768 25 | 3,180 68 | » | » | 5,948 93 | 52,665 46 | 1,020 » | 168 » | » | » | » | 168 » | 22,705 98 | 76,559 44 | » | 76,559 44 |
| | Franco-belge (par Quiévrain) | 952 58 | 3,875 99 | » | 4,828 57 | 5,405 82 | 26,953 21 | » | 32,059 03 | 47,519 07 | » | 42,542 49 | 4,850 60 | » | » | 94,912 16 | 48,637 77 | » | » | 32,576 43 | 5,361 34 | » | » | 37,937 77 | 218,375 30 | 876 » | 266 » | » | » | » | 266 » | » | 219,517 30 | » | 219,517 30 |
| | Hollando-belge | 409 13 | 69 68 | 185 82 | 364 63 | 201 60 | 4,979 56 | » | 5,181 16 | 2,452 76 | 832 15 | 18,762 19 | 646 99 | » | » | 22,694 09 | 29 » | » | » | 1,207 85 | 2,116 93 | » | » | 3,324 78 | 31,593 66 | 207 » | 80 40 | 522 » | 3,566 10 | 12,082 80 | 16,251 30 | 44 35 | 48,096 31 | » | 48,096 31 |
| | Prusso-néerlando-belge (par Landen) | 313 04 | 320 45 | 1,155 07 | 1,788 56 | 146 02 | 3,458 60 | 5,616 95 | 9,221 57 | 51,960 51 | 101,881 38 | » | » | » | » | 153,844 89 | 173 75 | » | » | 4,142 78 | 3,976 76 | » | » | 8,119 54 | 173,145 31 | 171 » | 4,100 20 | 701 55 | 650 03 | 8,828 70 | 14,280 48 | 2,741 99 | 190,308 78 | » | 190,308 78 |
| | Prusso-belge | » | » | 12,758 60 | 12,758 60 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 13,745 90 | » | » | 5,405 25 | » | » | » | 5,405 25 | 31,909 75 | » | » | » | » | » | » | » | 31,909 75 | » | 31,909 75 |
| | Anglo-belge | » | » | 2,470 01 | 2,470 01 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 64 » | » | » | 500 50 | » | » | » | 500 50 | 2,734 51 | » | » | » | » | » | » | » | 2,734 51 | » | 2,734 51 |
| | Transit | » | » | 35,407 10 | 35,407 10 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 11,103 05 | » | » | » | » | » | » | » | 46,210 15 | » | » | » | » | » | » | » | 46,210 15 | » | 46,210 15 |
| TÉLÉGRAPHES. | Français | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 49,429 70 | 49,429 70 |
| | Anglais | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 78,805 96 | 78,805 96 |
| | Allemands | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 77,708 77 | 77,708 77 |
| | Hollandais | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 36,555 71 | 36,555 71 |
| | Compagnie du Luxembourg | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 28,082 06 | 28,082 06 | » | 28,082 06 |
| | TOTAUX | 60,087 19 | 31,725 69 | 136,679 87 | 228,492 75 | 71,557 64 | 556,952 76 | 604,468 84 | 1,232,679 24 | 3,450,526 46 | 2,654,689 14 | 2,872,166 45 | 2,206,043 70 | 350 » | 405 » | 10,884,180 45 | 144,981 85 | 107,839 85 | 11,905 52 | 395,238 87 | 373,959 47 | 29,225 84 | 45,469 28 | 963,338 83 | 13,450,673 42 | 21,544 40 | 85,918 05 | 20,620 21 | 28,536 95 | 152,913 61 | 287,988 82 | 421,878 54 | 14,182,084 88 | 407,014 67 | 14,589,096 55 |
| | A ajouter la part de la Société de Tournay à Jurbise | 1,093 77 | 427 45 | 1,593 40 | 3,114 62 | 892 49 | 49,856 68 | | 20,749 17 | 68,255 42 | 70,661 57 | 90,024 27 | | » | » | 228,941 26 | 514 35 | 9,535 48 | | | | | | 9,535 48 | 262,854 88 | 159 40 | 2,109 80 | 430 26 | 377 99 | 2,273 66 | 5,191 71 | 958 74 | 269,464 73 | » | 269,464 73 |
| | TOTAUX GÉNÉRAUX | 61,180 96 | 32,153 14 | 138,273 27 | 231,607 37 | 72,450 13 | 1,180,978 28 | | 1,253,428 41 | 3,218,781 88 | 2,725,350 71 | 5,168,534 12 | | 350 » | 405 » | 11,113,121 71 | 142,496 20 | 972,874 31 | | | | | | 972,874 31 | 13,713,528 » | 21,703 80 | 88,027 85 | 21,050 47 | 28,914 94 | 155,187 27 | 293,180 53 | 422,837 28 | 14,451,249 61 | 407,014 67 | 14,858,261 28 |

*État récapitulatif,* PAR MOIS, *de la recette des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année* 1857.



| DÉSIGNATION DES MOIS. | TARIF Nº 1. PETITS PAQUETS. | | | | TARIF Nº 2. PETITES MARCHANDISES. | | | | TARIF Nº 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilogrammes et plus). | | | | | | | TARIF nº 4. | FRAIS ACCESSOIRES. | | | | | | | TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES et MARCHANDISES. | TARIF nº 5. | TARIF Nº 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. | | | | | PRODUITS EXTRAORDINAIRES. | TOTAL. | TÉLÉGRAPHIES. | TOTAL GÉNÉRAL. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | De 2 kil. et AU-DESSOUS. — Taxe uniforme. | De 2 à 10 kilog. et plus. EXPÉDITIONS TAXÉES | | TOTAL. | De 10 à 500 kilog. et plus. | | | TOTAL. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | TARIF SPÉCIAL. | ABONNEMENT. | | TOTAL. | FINANCES. | Bulletins. | Prise à domicile. | Remise à domicile. | Chargement et déchargement. | Prorision. | Engins extraordinaires et frais imprévus. | TOTAL. | | ÉQUIPAGES. | GRANDE VITESSE. — Par WAGON. | PETITE VITESSE. PAR EXPÉDITION. | | | TOTAL. | | | | |
| | | AU MINIMUM. | AU POIDS. | | MINIMUM par expédition. | DE 100 KILOG. et moins. | AU-DESSUS de 100 kilogrammes. | | | | | | DROIT d'abonnement. | FRAIS de transport. | | | | | | | | | | | | 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | | | | | |
| JANVIER | 4,481 47 | 2,168 98 | 10,012 59 | 16,662 84 | 4,780 78 | 40,151 44 | 43,851 93 | 88,784 15 | 253,606 49 | 185,452 84 | 217,412 23 | 176,465 74 | » | » | 832,913 32 | 12,646 28 | 8,237 16 | 723 76 | 30,427 96 | 32,039 74 | 2,256 02 | 3,235 51 | 76,918 15 | 1,027,906 74 | 1,587 20 | 5,281 25 | 1,405 50 | 1,542 81 | 8,907 95 | 17,135 49 | 58,644 67 | 1,085,274 10 | 27,815 20 | 1,113,089 30 |
| FÉVRIER | 3,925 91 | 1,800 93 | 10,019 55 | 15,744 39 | 4,592 68 | 45,116 76 | 46,584 98 | 94,094 42 | 260,443 01 | 191,076 94 | 252,208 27 | 159,755 15 | » | » | 843,483 37 | 11,901 03 | 8,211 74 | 807 84 | 28,885 05 | 31,870,65 | 2,111 94 | 2,956 09 | 74,841 51 | 1,040,064 54 | 542 » | 5,412 10 | 1,511 75 | 1,792 90 | 10,412 51 | 19,129 26 | 25,415 85 | 1,085,151 63 | 29,386 85 | 1,114,538 48 |
| MARS | 4,802 40 | 2,442 79 | 11,291 54 | 18,536 73 | 5,828 81 | 50,564 96 | 52,124 27 | 108,518 04 | 295,892 18 | 251,665 95 | 250,256 38 | 164,464 21 | » | » | 942,276 72 | 10,582 78 | 9,550 45 | 934 27 | 32,389 54 | 35,311 63 | 2,598 20 | 3,717 94 | 84,502 05 | 1,164,016 52 | 989 60 | 6,857 70 | 1,860 90 | 2,602 06 | 13,305 88 | 24,606 54 | 31,409 82 | 1,221,022 28 | 29,155 25 | 1,250,175 53 |
| AVRIL | 4,898 70 | 2,561 17 | 11,193 66 | 18,653 53 | 5,980 52 | 47,735 70 | 50,665 50 | 104,401 52 | 270,945 14 | 235,996 66 | 210,747 54 | 148,991 23 | » | » | 865,678 57 | 10,355 67 | 8,601 85 | 1,082 57 | 32,566 70 | 30,445 05 | 2,646 67 | 3,291 52 | 78,654 14 | 1,075,925 23 | 797 40 | 7,984 60 | 2,200 98 | 2,447 04 | 16,845 61 | 29,366 25 | 27,972 04 | 1,134,268 90 | 28,588 50 | 1,162,647 40 |
| MAI | 5,695 61 | 3,500 12 | 12,538 55 | 21,754 28 | 6,557 74 | 48,042 61 | 51,185 44 | 102,785 79 | 267,095 60 | 260,756 99 | 223,580 62 | 159,189 06 | » | » | 890,620 27 | 10,204 82 | 9,059 16 | 1,087 67 | 33,969 06 | 31,568 85 | 2,723 16 | 3,021 14 | 81,231 04 | 1,106,594 20 | 1,954 20 | 8,542 25 | 2,441 82 | 3,025 91 | 16,495 40 | 30,505 38 | 26,872 42 | 1,165,724 20 | 34,789 » | 1,200,513 20 |
| JUIN | 5,572 96 | 2,607 12 | 11,175 24 | 19,155 32 | 5,774 51 | 41,455 75 | 48,705 21 | 95,935 47 | 244,598 85 | 227,407 58 | 224,598 44 | 142,719 25 | » | » | 838,885 92 | 8,748 91 | 8,542 40 | 1,044 47 | 31,268 49 | 28,957 91 | 2,245 61 | 2,980 95 | 75,029 85 | 1,057,751 43 | 1,933 90 | 4,695 70 | 1,882 26 | 2,495 18 | 16,240 42 | 25,250 56 | 29,596 42 | 1,094,512 53 | 32,871 » | 1,127,385 53 |
| JUILLET | 5,240 11 | 2,571 54 | 12,577 59 | 20,188 84 | 6,107 29 | 45,150 83 | 51,669 55 | 102,927 67 | 254,693 43 | 252,213 90 | 253,340 84 | 158,487 81 | » | » | 878,737 98 | 8,292 53 | 8,813 59 | 1,060 27 | 32,614 71 | 29,100 71 | 2,537 99 | 3,797 58 | 77,724 65 | 1,087,871 47 | 2,497 70 | 6,831 25 | 1,788 80 | 2,521 53 | 10,689 20 | 21,650 80 | 28,655 49 | 1,140,655 46 | 34,755 50 | 1,175,408 96 |
| AOUT | 5,084 54 | 2,930 17 | 12,668 97 | 20,703 48 | 6,440 47 | 46,319 85 | 51,236 85 | 103,996 85 | 249,050 53 | 215,470 95 | 214,112 74 | 165,475 88 | » | » | 842,090 10 | 11,458 70 | 8,749 95 | 1,065 96 | 34,208 76 | 29,240 57 | 2,204 37 | 4,565 31 | 79,772 72 | 1,088,021 85 | 3,780 80 | 6,886 10 | 1,472 55 | 2,036 45 | 11,688 60 | 22,083 70 | 25,656 09 | 1,107,542 42 | 33,617 96 | 1,145,160 38 |
| SEPTEMBRE | 4,905 40 | 2,786 46 | 12,066 27 | 19,756 13 | 6,525 41 | 50,928 54 | 53,199 15 | 110,653 08 | 267,048 52 | 254,070 85 | 251,084 27 | 215,005 82 | » | » | 967,209 44 | 12,509 85 | 9,408 22 | 1,165 95 | 34,778 68 | 31,525 85 | 2,349 21 | 5,270 85 | 84,298 72 | 1,194,427 22 | 2,679 60 | 7,538 60 | 1,555 25 | 4,691 16 | 12,656 90 | 26,219 91 | 26,867 53 | 1,230,194 26 | 57,087 » | 1,287,281 26 |
| OCTOBRE | 5,544 55 | 2,909 87 | 12,364 80 | 20,619 02 | 7,097 76 | 56,619 52 | 56,653 90 | 120,352 98 | 282,892 90 | 235,812 60 | 265,885 12 | 244,044 77 | » | » | 1,026,635 59 | 11,960 10 | 10,082 16 | 1,097 47 | 37,546 47 | 33,156 73 | 2,629 88 | 4,597 50 | 89,110 21 | 1,268,675 70 | 2,681 60 | 10,965 20 | 1,491 » | 1,907 22 | 14,884 56 | 29,247 98 | 31,995 59 | 1,332,598 87 | 38,068 50 | 1,370,667 37 |
| NOVEMBRE | 5,124 64 | 2,614 84 | 10,174 72 | 17,914 20 | 6,075 71 | 45,453 55 | 50,691 96 | 102,201 22 | 254,015 38 | 212,849 85 | 274,776 07 | 247,580 89 | 550 | 84 | 989,656 19 | 12,341 75 | 9,516 12 | 895 92 | 33,265 31 | 30,011 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 | 10,935 50 | 22,305 58 | 71,910 24 | 1,297,355 97 | 56,182 70 | 1,353,756 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 23 | 274,675 81 | 246,865 89 | » | 21 | 967,995 38 | 20,979 61 | 9,287 27 | 919 57 | 33,330 14 | 31,110 93 | 2,573 71 | 4,224 » | 81,445 42 | 1,187,276 47 | 904 » | 7,414 90 | 1,425 95 | 1,822 44 | 9,868 50 | 20,531 59 | 58,884 58 | 1,267,596 44 | 42,898 23 | 1,310,494 67 |
| TOTAUX | 60,087 19 | 31,725 69 | 136,679 87 | 228,492 75 | 71,557 64 | 556,952 76 | 604,168 84 | 1,232,679 24 | 3,150,526 46 | 2,654,679 14 | 2,872,476 15 | 2,206,043 70 | 550 | 105 | 10,884,180 45 | 141,981 85 | 107,859 85 | 11,903 52 | 395,238 87 | 375,939 47 | 29,225 84 | 45,169 28 | 965,338 83 | 13,450,675 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 du Tournay à Jurbise. | 1,095 77 | 427 45 | 1,595 40 | 3,114 62 | 892 49 | 19,856 68 | | 20,749 17 | 68,295 42 | 70,661 57 | 90,024 27 | | » | » | 228,941 26 | 514 55 | 9,538 48 | | | | | | 9,538 48 | 262,854 88 | 159 40 | 2,109 80 | 430 26 | 577 99 | 2,275 66 | 5,191 71 | 958 74 | 269,164 75 | » | 269,164 75 |
| TOTAUX | 61,180 96 | 32,153 14 | 138,275 27 | 231,607 37 | 72,450 13 | 1,180,978 28 | | 1,253,428 41 | 3,218,781 88 | 2,725,340 71 | 5,168,544 12 | | 550 | 105 | 11,113,121 71 | 142,496 20 | 972,874 51 | | | | | | 972,874 51 | 13,715,528 » | 21,703 80 | 88,027 85 | 21,050 47 | 28,914 94 | 155,187 27 | 295,180 53 | 422,837 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) | 1,990 | |
| | Atelier de lampistes | 180 | 2,610 » |
| | 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 | 255 | |
| | Élargissement d'une porte de hangar | 75 | 7,550 » |
| | Baraque pour les ouvriers à l'entrepôt | 600 | |
| | Voie et plate-forme pour tourner les locomotives | 6,600 | |
| Vilvorde | Pont à bascule (placement) (*a*) | 425 | 545 » |
| | Pavage aux abords de la rampe (*b*) | 120 | |
| Malines (Station) | Tambours vitrés au bureau des marchandises | 150 | |
| | Puits avec pompe | 280 | 680 » |
| | Pavage de deux chemins à travers les voies (*b*) | 250 | |
| Malines (Arsenal) | Deux bureaux vitrés dans les ateliers | 1,040 | |
| | Deux portes aux bâtiments de la fonderie et de l'atelier des forges | 500 | 1,540 » |
| Malines (Magasin central) | 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, entrepôt et canal) | Voie nouvelle dans la station | 4,850 | |
| | Voies nouvelles dans l'entrepôt | 3,060 | 12,710 » |
| | Voies nouvelles au canal | 4,800 | |
| Tirlemont | Trottoir au bâtiment des recettes | 510 | 510 » |
| Esemael | Voie d'évitement nouvelle | 4,000 | 4,000 » |
| Landen | Grue de chargement de 5 tonn. (placement) (*a*) | 170 | 170 » |
| | A reporter . . . . . fr. | | 34,150 » |

(*a*) Le mécanisme a été acheté sur fonds spéciaux.
(*b*) Les pavés ont été achetés sur fonds spéciaux.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Report . . . . . fr. | | 34,150 » |
| Ans . . . . . | Agrandissement du bâtiment des recettes . . . . | 670 | 670 » |
| Haut-Pré. . . . . | Forge derrière le bâtiment des chaudières. . . . | 720 | 720 » |
| Chênée . . . . . | Remblai pour agrandissement de la station. . . | 1,000 | 1,000 » |
| Chaudfontaine . . . . | Auvent au bâtiment des recettes . . . . . | 2,435 | 2,435 » |
| Nessonvaux . . . . . | Trottoir au bâtiment des recettes (*a*) . . . . . | 100 | 100 » |
| Verviers . . . . . | Prolongement du bâtiment des recettes . . . . . | 2,550 | 13,645 » |
| | 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 | |
| | Établissement d'un entresol au bâtiment occupé par le receveur des douanes . . . . . | 720 | |
| | Treillage en fer aux fenêtres de la remise aux locomotives . . . . . | 180 | |
| | Nouvelle chaudière pour la machine fixe . . . . | 1,300 | |
| | Un pont à bascule (placement) (*b*). . . . . | 800 | |
| Dolhain . . . . . | Appropriation du logement du chef de station. . | 300 | 300 » |
| Herbesthal . . . . . | Un pont à bascule (placement) (*b*). . . . . | 1,050 | 1,050 » |
| Wetteren . . . . . | Un pont à bascule (placement) (*b*). . . . . | 470 | 700 » |
| | Garde-corps à la rampe. . . . . | 230 | |
| Melle . . . . . | Voie d'évitement. . . . . | 4,510 | 4,510 » |
| Gand . . . . . | Établissement d'un guichet au bureau des marchandises . . . . . | 15 | 4,795 » |
| | Treillis aux fenêtres de la remise . . . . . | 280 | |
| | Voies nouvelles . . . . . | 4,500 | |
| Aeltre . . . . . | Un pont à bascule (placement) (*b*). . . . . | 470 | 470 » |
| Bruges. . . . . | Deux aubettes à l'entrée de la station vers Ostende. . . . . | 2,690 | 5,610 » |
| | Pompe et tuyaux pour alimentation d'eau, et modifications au bâtiment des recettes . . . . | 670 | |
| | Voie nouvelle et deux plates-formes au nouveau bâtiment de l'entrepôt . . . . . | 2,250 | |
| Plasschendaele. . . . | Citerne et pompe . . . . . | 370 | 370 » |
| Deynze. . . . . | Un pont à bascule (placement) (*b*) . . . . . | 470 | 470 » |
| Waereghem . . . . . | Agrandissement du bureau du télégraphe. . . . | 65 | 535 » |
| | Un pont à bascule (placement) (*b*). . . . . | 470 | |
| | A reporter . . . . . fr. | | 71,530 » |

(*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 » |
| Courtrai . . . . . | Appropriation d'un local des marchandises. . . | 250 | 1,890 » |
| | Un pont à bascule et une grue de 5 tonneaux (placement) (*a*). . . . . | 1,640 | |
| Mouscron . . . . . | Voies nouvelles et une grue hydraulique . . . . | 6,500 | 6,970 » |
| | Un pont à bascule (placement) (*a*). . . . . | 470 | |
| Tournay . . . . . | Un pont à bascule (placement et mécanisme). . | 2,430 | 2,430 » |
| Templeuve . . . . . | Latrine et puits avec pompe. . . . . | 505 | 535 » |
| | Volets au bâtiment des recettes. . . . . | 30 | |
| Néchin . . . . . | Voie d'évitement. . . . . | 950 | 950 » |
| Chièvres-Attres . . . | Placement d'une cloche. . . . . | 10 | 10 » |
| Ath . . . . . | Bureaux dans le hangar aux marchandises. . . . | 260 | 6,260 » |
| | Deux plates-formes devant la remise . . . . . | 6,000 | |
| Leuze . . . . . | Pavage (*b*) . . . . . | 200 | 200 » |
| Lessinnes . . . . . | Pavage (*b*) . . . . . | 460 | 460 » |
| Alost . . . . . | Latrines pour ouvriers . . . . . | 250 | 515 » |
| | Deux pompes . . . . . | 250 | |
| | Cases pour dépôt de coke et briquettes . . . . . | 55 | |
| Lokeren . . . . . | Appropriation d'un local pour bureau du télégraphe . . . . . | 215 | 215 » |
| Bruxelles (Midi) . . . | Appareils et conduits pour l'éclairage par le gaz. | 13,870 | 13,870 » |
| Hal . . . . . | Voie de raccordement . . . . . | 1,200 | 1,350 » |
| | Pavage (*b*) . . . . . | 150 | |
| Braine . . . . . | Voie nouvelle avec plate-forme. . . . . | 2,750 | 5,113 » |
| | Un pont à bascule (placement et mécanisme). . . | 2,363 | |
| 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 » |
| Gosselies . . . . . | Prolongement d'une voie de réserve . . . . . | 2,900 | 2,900 » |
| Roux . . . . . | Allongement d'un aqueduc . . . . . | 860 | 860 » |
| Marchiennes . . . . . | Agrandissement du bâtiment des recettes . . . . | 2,025 | 14,195 » |
| | Raccordement et prolongement de voie . . . . . | 4,050 | |
| | Pavages . . . . . | 5,740 | |
| | Un pont à bascule (placement et mécanisme) . . | 2,380 | |
| | 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 3m,55 de diamètre pour le hangar aux marchandises . . . . . | 1,200 | |
| | Voie de raccordement sur l'accotement de la route de Philippeville . . . . . | 2,855 | |
| Couillet. . . . . | Raccordement entre les voies principales . . . . | 2,200 | 2,200 » |
| Châtelineau. . . . . | Clôture en palissade . . . . . | 2,450 | 7,150 » |
| | Modifications de voies. — Établissement d'une plate-forme . . . . . | 4,700 | |
| Farciennes . . . . . | Voie nouvelle et rampe. . . . . | 2,700 | 2,700 » |
| Namur. . . . . | Allongement et appropriation de hangars. . . . | 1,680 | 4,400 » |
| | Appropriation du local occupé par le chef de station . . . . . | 1,090 | |
| | Tuyaux pour alimentation d'eau. . . . . | 550 | |
| | Pavage aux abords du bureau . . . . . | 1,280 | |
| Stations en général. . | *Lignes de l'Est.*—Appropriation de plates-formes pour tourner les wagons à grand écartement . . . . . | 980 | 5,070 » |
| | *Lignes du Midi.* — Id. Id. | 1,650 | |
| | *Lignes de l'Ouest.* — Trottoirs entre les voies. . | 440 | |
| | | | 164,715 » |

## ROUTES.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ligne du Nord-Est . . | Établissement d'une traverse près de la station de Bruxelles (Nord). . . . . | 790 | 15,890 » |
| | 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 | |
| | 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. | État. | 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 . . . . . | 100 | |
| | | 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 | |
| Lignes du Midi. . . . | | 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. | 340 | 19,450 » |
| | | 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 1857, soit 1,861,800 kilogrammes à 197 fr. le tonneau. | | 366,774 60 |
| | | Total général . . . . . fr. | | 585,564 60 |

## N° XIV.

*Situation,* PAR MOIS, *du matériel (locomotives), pendant l'année* 1857.

| ÉPOQUES. | LOCOMOTIVES | | | | | | | | | | | | | | | TENDERS. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | DE 450 MILLIMÈTRES. | DE 440 MILLIMÈTRES. | DE 430 MILLIMÈTRES. | DE 420 MILLIMÈTRES. | DE 406 MILLIMÈTRES. | DE 400 MILLIMÈTRES. | DE 393 MILLIMÈTRES. | DE 384 MILLIMÈTRES. | DE 356 MILLIMÈTRES. | DE 348 MILLIMÈTRES. | DE 343 MILLIMÈTRES. | DE 330 MILLIMÈTRES. | DE 318 MILLIMÈTRES. | DE 305 MILLIMÈTRES. | TOTAL. | |
| AU 1er JANVIER 1857..... | » | 8 | 5 | 3 | 27 | 1 | 2 | 64 | 47 | 1 | 12 | 42 | 9 | 3 | 224 | 226 |
| » FÉVRIER » ..... | » | 8 | 7 | 3 | 27 | 1 | 2 | 64 | 47 | 1 | 12 | 42 | 9 | 3 | 226 | 226 |
| » MARS » ..... | » | 8 | 8 | 3 | 27 | 1 | 2 | 64 | 47 | 1 | 12 | 42 | 9 | 3 | 227 | 226 |
| » AVRIL » ..... | » | 8 | 10 | 3 | 28 | 1 | 2 | 63 | 47 | 1 | 11 | 42 | 9 | 3 | 230 | 226 |
| » MAI » ..... | » | 8 | 10 | 3 | 28 | 1 | 2 | 66 | 47 | 1 | 11 | 42 | 9 | 3 | 231 | 226 |
| » JUIN » ..... | » | 8 | 10 | 6 | 28 | 1 | 2 | 67 | 47 | 1 | 11 | 41 | 9 | 3 | 234 | 226 |
| » JUILLET » ..... | » | 8 | 10 | 6 | 28 | 1 | 2 | 67 | 47 | 1 | 11 | 41 | 9 | 3 | 234 | 226 |
| » AOUT » ..... | 1 | 8 | 10 | 6 | 28 | 1 | 2 | 69 | 47 | 1 | 10 | 38 | 7 | 3 | 231 | 226 |
| » SEPTEMBRE » ..... | 2 | 8 | 10 | 6 | 28 | 1 | 2 | 69 | 47 | 1 | 10 | 38 | 7 | 3 | 232 | 226 |
| » OCTOBRE » ..... | 2 | 8 | 10 | 6 | 28 | 1 | 2 | 70 | 46 | 1 | 10 | 38 | 7 | 3 | 232 | 226 |
| » NOVEMBRE » ..... | 3 | 8 | 10 | 6 | 29 | 1 | 2 | 70 | 46 | 1 | 10 | 38 | 7 | 3 | 234 | 226 |
| » DÉCEMBRE » ..... | 3 | 8 | 11 | 7 | 29 | 1 | 2 | 72 | 46 | 1 | 10 | 38 | 7 | 1 | 233 | 227 |
| » JANVIER 1858..... | 3 | 8 | 11 | 7 | 30 | 1 | 2 | 73 | 45 | 1 | 10 | 34 | 7 | 1 | 233 | 228 |

**Situation du matériel au 1er janvier 1857.**

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| En bon état ..... | » | 8 | 4 | 1 | 20 | » | 2 | 53 | 31 | 1 | 10 | 25 | 4 | 3 | 162 | 188 |
| En réparation..... | » | » | 1 | 2 | 7 | 1 | » | 11 | 16 | » | 2 | 17 | 3 | » | 62 | 38 |
| En construction..... | » | » | 3 | 3 | 2 | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | 13 | » |

**Situation du matériel au 1er janvier 1858.**

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| En bon état ..... | 3 | 7 | 10 | 7 | 22 | » | 1 | 57 | 30 | » | 6 | 21 | 4 | » | 168 | 179 |
| En réparation..... | » | 1 | 1 | » | 8 | 1 | 1 | 16 | 15 | 1 | 4 | 13 | 3 | 1 | 65 | 49 |
| En construction..... | » | » | » | 1 | 16 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 17 | 12 |

**Comparaison de la situation au 1er janvier 1857 et au 1er janvier 1858.**

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Au 1er janvier 1857..... | » | 8 | 5 | 3 | 27 | 1 | 2 | 64 | 47 | 1 | 12 | 42 | 9 | 3 | 224 | 226 |
| Au 1er janvier 1858..... | 3 | 8 | 11 | 7 | 30 | 1 | 2 | 73 | 45 | 1 | 10 | 34 | 7 | 1 | 233 | 228 |
| Différences au 1er janvier 1858. en plus . | 3 | » | 6 | 4 | 3 | » | » | 9 | » | » | » | » | » | » | 9 | 2 |
| Différences au 1er janvier 1858. en moins. | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 | » | 2 | 8 | 2 | 2 | » | » |
| | *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 | — | [175] 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 [112–55–71–106 et 109]. |
| | 1 | — | 381 | — | — d'une locomotive de 343 transformée [37]. |
| | 1 | — | 381 | — | — — 336 — [75]. |
| | 1 | — | 381 | — | fournie par Saint-Léonard [3]. |
| Total .... | 9 | en plus. | | | |
| *F)* | 1 | locomotive de | 336 | — | a été démolie [125]. |
| | 1 | — | 336 | — | a été transformée en locomotive de 381. |
| Total .... | 2 | — | 336 | — | en moins. |
| *G)* | 1 | — | 343 | — | a été démolie [83]. |
| | 1 | — | 343 | — | a été transformée en locomotive de 381. |
| Total .... | 2 | — | 343 | — | en moins. |
| *H)* | 3 | — | 330 | — | ont été démolies [93–95–117]. |
| | 5 | — | 330 | — | ont été transformées en locomotives de 381. |
| Total .... | 8 | — | 330 | — | en moins. |
| *I)* | 3 | — | 318 | — | ont été démolies [20–29–43]. |
| | 1 | — | 318 | — | a été transformée en locomotive de 381. |
| Total .... | 4 | — | 318 | — | en moins. |
| Mais..... | 2 | — | qui étaient portées à 303 [5 et 25] ont été ajoutées à celles de 218. | | |
| Différence | 2 | — | de 318 | millimètres | en moins. |
| *J)* | 2 | — | 318 | — | étaient portées à 303. |
| *K)* | 1 | tender fourni par Couillet [227]. | | | |
| | 1 | — | Saint-Léonard [251]. | | |
| Total .... | 2 | | | | |

# *Situation,* PAR MOIS, *du matériel (voitures), pendant l'année* 1857.

| ÉPOQUES. | SERVICE DES VOYAGEURS. | | | | | | | SERVICES DIVERS. | | | | | | | | TRANSPORT DES MARCHANDISES. | | | | | | | | | | | | | | | | | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | WAGONS | | | | | | | | WAGONS | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | Pour l'entretien de la route | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | DILIGENCES. | CHARS-A-BANCS. | WAGONS COUVERTS. | WAGONS DÉCOUVERTS. | VOITURES MIXTES (compris les fourgons américaines). | WAGONS POUR BAGAGES et articles de messageries. | TOTAUX. | BUREAUX AMBULANTS POUR LE SERVICE DE LA POSTE. | VOITURES CELLULAIRES. | DE SECOURS POUR LES REMISES. | A FREINS POUR LES PLANS INCLINÉS. | POUR LE TRANSPORT DU COKE. | GRANDS. | PETITS. | POUR LE SERVICE DES ATELIERS. | TOTAUX. | POUR ÉQUIPAGES. | POUR CHEVAUX. (BOXES.) | POUR CHEVAUX ET BÉTAIL. | POUR LE BÉTAIL. | FERMÉS | | | PLATS | | | COUVERTS POUR LA CHAUX. | A HAUSSES FIXES pour le CHARBON, de 5 à 7,000 KIL. | A HAUSSES FIXES pour le TRANSPORT DE 10,000 KIL. | TOTAUX. | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | à 4 roues pour le transport de 4 à 6,000 kilog. | à 4 roues pour le transport de 10,000 kilog. | à 8 roues pour le transport de 8,000 kilog. | à 4 roues pour le transport de 5 à 7,000 kilog. | à 4 roues pour le transport de 10,000 kilog. | à 6 et 8 roues pour le transport de 10 à 15,000 kil. | | | | | |
| AU 1er JANVIER 1857. | 207 | 222 | 528 | 76 | 12 | 186 | 1,031 | 59 | 8 | 25 | 21 | 119 | 59 | 159 | 30 | 440 | 52 | 44 | 302 | 259 | 919 | » | 12 | 851 | 101 | 19 | 54 | 1,690 | 417 | 4,680 | |
| » FÉVRIER » | 207 | 222 | 528 | 76 | 12 | 190 | 1,035 | 59 | 8 | 25 | 21 | 126 | 59 | 159 | 30 | 447 | 52 | 44 | 302 | 257 | 929 | » | 12 | 855 | 101 | 19 | 54 | 1,690 | 417 | 4,690 | |
| » MARS » | 215 | 222 | 528 | 76 | 12 | 190 | 1,041 | 59 | 8 | 25 | 21 | 158 | 59 | 159 | 30 | 459 | 52 | 44 | 302 | 257 | 945 | » | 12 | 855 | 101 | 19 | 54 | 1,690 | 417 | 4,706 | |
| » AVRIL » | 217 | 222 | 527 | 76 | 12 | 191 | 1,045 | 59 | 8 | 25 | 21 | 174 | 59 | 159 | 30 | 495 | 52 | 44 | 300 | 257 | 971 | » | 12 | 854 | 101 | 19 | 54 | 1,691 | 417 | 4,732 | |
| » MAI » | 216 | 221 | 527 | 76 | 12 | 192 | 1,044 | 59 | 8 | 26 | 21 | 179 | 59 | 159 | 30 | 501 | 52 | 44 | 300 | 256 | 990 | » | 12 | 855 | 102 | 19 | 54 | 1,690 | 418 | 4,752 | |
| » JUIN » | 216 | 221 | 527 | 76 | 12 | 193 | 1,045 | 59 | 8 | 26 | 21 | 190 | 59 | 159 | 30 | 512 | 52 | 44 | 300 | 256 | 1,020 | » | 12 | 855 | 102 | 19 | 54 | 1,690 | 418 | 4,782 | |
| » JUILLET » | 216 | 221 | 527 | 76 | 12 | 201 | 1,053 | 59 | 8 | 26 | 21 | 190 | 59 | 159 | 30 | 512 | 52 | 44 | 300 | 255 | 1,025 | » | 12 | 856 | 102 | 19 | 54 | 1,690 | 418 | 4,787 | |
| » AOUT » | 221 | 221 | 525 | 76 | 12 | 204 | 1,059 | 59 | 8 | 27 | 21 | 190 | 59 | 159 | 30 | 515 | 52 | 44 | 300 | 255 | 1,026 | » | 12 | 856 | 102 | 19 | 54 | 1,691 | 418 | 4,787 | |
| » SEPTEMBRE » | 221 | 221 | 525 | 76 | 12 | 208 | 1,063 | 59 | 8 | 27 | 21 | 190 | 59 | 159 | 30 | 515 | 52 | 44 | 300 | 255 | 1,055 | » | 12 | 856 | 102 | 19 | 54 | 1,691 | 422 | 4,798 | |
| » OCTOBRE » | 221 | 221 | 525 | 76 | 12 | 214 | 1,069 | 59 | 8 | 27 | 21 | 190 | 59 | 159 | 30 | 515 | 52 | 44 | 300 | 255 | 1,055 | » | 12 | 856 | 102 | 19 | 54 | 1,691 | 465 | 4,841 | |
| » NOVEMBRE » | 221 | 221 | 525 | 75 | 12 | 231 | 1,085 | 59 | 8 | 27 | 21 | 190 | 59 | 159 | 30 | 515 | 52 | 44 | 300 | 250 | 1,052 | 8 | 12 | 855 | 105 | 19 | 54 | 1,687 | 512 | 4,890 | |
| » DÉCEMBRE » | 221 | 221 | 525 | 75 | 12 | 236 | 1,088 | 59 | 8 | 27 | 21 | 190 | 59 | 159 | 30 | 515 | 52 | 44 | 300 | 250 | 1,052 | 55 | 12 | 855 | 117 | 19 | 54 | 1,687 | 558 | 4,955 | |
| » JANVIER 1858. | 221 | 221 | 525 | 75 | 12 | 239 | 1,091 | 59 | 8 | 27 | 21 | 191 | 59 | 159 | 30 | 514 | 52 | 44 | 300 | 250 | 1,052 | 71 | 12 | 855 | 150 | 19 | 54 | 1,688 | 576 | 5,065 | |

## Situation du matériel au 1er janvier 1857.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| En bon état..... | 171 | 194 | 280 | 76 | 9 | 175 | 905 | 59 | 7 | 25 | 21 | 116 | 59 | 159 | 30 | 456 | 30 | 43 | 300 | 245 | 901 | » | 10 | 795 | 93 | 18 | 52 | 1,642 | 414 | 4,545 | |
| En réparation..... | 36 | 28 | 48 | » | 3 | 11 | 126 | » | 1 | » | » | 3 | » | » | » | 4 | 2 | 1 | 2 | 14 | 18 | » | 2 | 56 | 8 | 1 | 2 | 48 | 3 | 157 | |
| En construction..... | » | » | » | » | » | 10 | 10 | » | » | » | » | 70 | » | » | » | 70 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |

## Situation du matériel au 1er janvier 1858.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| En bon état..... | 194 | 194 | 305 | 75 | 10 | 202 | 980 | 59 | 5 | 27 | 21 | 182 | 58 | 157 | 30 | 499 | 28 | 41 | 287 | 254 | 976 | 71 | 7 | 786 | 149 | 15 | 50 | 1,656 | 570 | 4,870 | |
| En réparation..... | 27 | 27 | 18 | » | 2 | 57 | 111 | » | 3 | » | » | 9 | 1 | 2 | » | 15 | 4 | 3 | 13 | 16 | 56 | » | 5 | 49 | 1 | 4 | 4 | 52 | 6 | 195 | |
| En construction..... | 25 | 12 | » | » | 30 | 11 | 78 | » | » | 2 | » | » | » | » | » | 2 | » | » | » | » | » | 129 | » | » | 152 | 25 | » | » | 145 | 449 | |

## Comparaison de la situation au 1er janvier 1857 et au 1er janvier 1858.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Au 1er janvier 1857..... | 207 | 222 | 528 | 76 | 12 | 186 | 1,031 | 59 | 8 | 25 | 21 | 119 | 59 | 159 | 30 | 440 | 52 | 44 | 302 | 259 | 919 | » | 12 | 851 | 101 | 19 | 54 | 1,690 | 417 | 4,680 | |
| Au 1er janvier 1858..... | 221 | 221 | 525 | 75 | 12 | 239 | 1,091 | 59 | 8 | 27 | 21 | 191 | 59 | 159 | 30 | 514 | 52 | 44 | 300 | 250 | 1,052 | 71 | 12 | 855 | 150 | 19 | 54 | 1,688 | 576 | 5,065 | |
| Différences au 1er janv. 1858. en plus.. | 14 | » | » | » | » | 53 | 60 | » | » | 2 | » | 72 | » | » | » | 74 | » | » | » | » | 115 | 71 | » | 4 | 49 | » | » | » | 159 | 385 | |
| Différences au 1er janv. 1858. en moins. | » | 1 | 5 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 | 9 | » | » | » | » | » | » | » | 2 | » | » | |
| | *A* | *B* | *C* | *D* | | *E* | | | | *F* | | *G* | | | | | | | *H* | *I* | *J* | *K* | | *L* | *M* | | | *N* | *O* | | |

### SERVICE DES VOYAGEURS.

*A)* 15 diligences mises en service, entièrement neuves.
Mais..... 1 a été démolie pour cause de vétusté.
Différence 14 diligences en plus.
*B)* 1 char-à-bancs a été démoli pour cause de vétusté.
*C)* 5 wagons couverts ont été démolis.
*D)* 1 wagon découvert a été démoli.
*E)* 55 wagons pour bagages mis en service, neufs.
Mais ..... 2 ont été démolis pour cause de vétusté.
Différence 53 wagons pour bagages en plus.

### SERVICES DIVERS.

*F)* 2 wagons de secours pour remise mis en service, neufs.
*G)* 72 wagons pour le transport du coke mis en service, neufs.

### TRANSPORT DES MARCHANDISES.

*H)* 1 wagon pour chevaux et bétail transformé en wagon plat à 4 roues.
1 — — à hausses fixes pour charbon.
Total..... 2 wagons pour chevaux et bétail en moins.
*I)* 5 wagons pour bétail, transformés en waggons plats.
1 — — à charbon.
3 — démolis.
Total..... 9 — en moins.
*J)* 115 wagons fermés à 4 roues mis en service, neufs.
2 — ont été démolis.
Différence 113 — en plus.
*K)* 71 wagons fermés pour transport de 10,000 kilogr. mis en service, neufs.
*L)* 5 proviennent de wagons pour bétail transformés.
1 provient d'un wagon pour chevaux et bétail transformé.
Total..... 6
Mais ..... 2 ont été démolis.
Reste..... 4 wagons plats en plus.
*M)* 49 wagons plats pour transport de 10 tonnes mis en service, entièrement neufs.
*N)* 1 wagon à hausses fixes pour charbon de 5 à 7,000 kilogrammes, construit.
2 proviennent de wagons à bétail transformés.
Total..... 3
Mais..... 5 wagons ont été démolis.
Différence 2 wagons à hausses fixes pour charbon de 5 à 7,000 kilogrammes en moins.
*O)* 159 wagons à hausses fixes pour transport de charbon, de 10,000 kilogrammes, mis en service, entièrement neufs.

*Tableau du parcours kilométrique des convois et du matériel des transports, pendant l'année 1857.*

N° XVI.

| DÉSIGNATION DES VOITURES. | CONVOIS DE VOYAGEURS — EXPRESS. | | | | | CONVOIS DE VOYAGEURS — ORDINAIRES. | | | | | CONVOIS DE VOYAGEURS — SPÉCIAUX. | | | | | CONVOIS de VOYAGEURS express, ORDINAIRES et SPÉCIAUX. | CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES — ORDINAIRES. | | | | | | CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES — SPÉCIAUX. | | | | | | CONVOIS de MARCHANDISES et mixtes, ORDINAIRES et SPÉCIAUX. | TOTAUX PAR CATÉGORIE. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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 | 331,198 | 610,115 | 287,766 | 565 | 1,229,642 | 571,806 | 657,235 | 1,112,015 | 668,848 | 2,789,924 | 5,216 | 7,127 | 18,775 | 6,056 | 37,174 | 4,056,740 | 50,715 | 19,707 | 298,859 | 47,556 | » | 416,797 | 1,483 | 23 | 651 | 98 | » | 2,259 | 419,056 | 4,475,796 |
| Chars-à-bancs | 14,888 | 87,227 | » | 69,885 | 171,998 | 508,560 | 643,412 | 1,006,688 | 710,775 | 2,871,235 | 3,684 | 7,576 | 15,827 | 5,215 | 28,500 | 3,071,551 | 36,422 | 30,985 | 385,442 | 54,036 | » | 526,885 | 189 | 115 | 3,512 | 58 | » | 3,854 | 550,739 | 3,602,270 |
| Wagons | » | » | » | » | » | 762,000 | 1,109,904 | 2,124,561 | 1,929,215 | 5,925,678 | 19,620 | 52,975 | 67,597 | 14,117 | 154,309 | 6,079,987 | 140,310 | 99,518 | 772,215 | 108,635 | 10,554 | 1,130,850 | 1,159 | 34,446 | 31,310 | 27,699 | 24 | 94,658 | 1,225,508 | 7,305,495 |
| Voitures-bureaux de poste | 45,800 | 175,740 | 89,790 | 86,505 | 395,835 | 78,840 | 86,870 | 251,769 | 228,851 | 626,310 | » | » | 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 | » | » | » | » | » | 116,106 | 1,198 | 420 | 575 | 67 | » | 2,298 | » | » | » | » | » | » | 2,258 | 118,362 |
| Id. étrangères | » | 57,400 | 1,107 | 362,696 | 421,203 | 206 | 553,011 | 82,600 | 137,665 | 575,480 | 116 | 898 | 3,317 | 2,692 | 7,023 | 1,005,706 | 287 | 46,246 | 10,093 | 3,121 | » | 59,749 | 24 | 45 | » | 5 | » | 74 | 59,823 | 1,065,529 |
| Totaux | 389,886 | 928,480 | 578,665 | 525,460 | 2,220,489 | 1,758,708 | 2,857,826 | 4,597,659 | 3,706,745 | 12,900,918 | 28,656 | 68,576 | 105,612 | 26,078 | 226,902 | 15,548,509 | 228,932 | 216,676 | 1,467,668 | 213,467 | 10,554 | 2,137,097 | 2,867 | 34,651 | 35,475 | 27,840 | 24 | 100,825 | 2,237,922 | 17,386,251 |
| Matériel à marchandises. — Wagons fermés, à bagages et à marchandises. | 215,244 | 516,460 | 196,677 | 136,405 | 1,062,784 | 285,432 | 875,058 | 1,821,519 | 1,293,148 | 4,275,157 | 4,552 | 10,106 | 14,128 | 4,489 | 33,033 | 5,570,976 | 1,135,557 | 5,186,562 | 5,695,695 | 2,558,724 | 49,288 | 10,625,806 | 55,551 | 64,822 | 5,956 | 30,629 | 36,139 | 191,077 | 10,816,883 | 16,187,859 |
| 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 | 62,356 | 1,668,271 | 4,063,664 | 5,701,166 | 5,080,799 | 158,015 | 14,651,945 | 56,104 | 79,804 | 8,487 | 41,544 | 100,772 | 266,511 | 14,918,424 | 14,980,780 |
| Id. chargés de charbons | » | » | » | » | » | » | 53 | 85 | 5 | 121 | » | » | 187 | » | 187 | 308 | 55,646 | 746,108 | 441,181 | 1,121,381 | 66,851 | 2,429,167 | 1,072 | 10,341 | 1,646 | 3,411 | 2,555 | 18,825 | 2,447,990 | 2,448,298 |
| Id. id. d'équipages | 60 | » | » | 37 | 97 | 2,516 | 14,878 | 6,788 | 3,771 | 27,953 | 428 | 884 | 402 | » | 1,714 | 29,764 | 3,907 | 2,753 | 7,447 | 3,947 | 24 | 18,058 | 769 | 53 | » | » | 6 | 850 | 18,888 | 48,652 |
| Id. id. de bestiaux | » | » | » | » | » | 7,988 | 7,704 | 67,590 | 3,662 | 86,944 | » | » | 414 | » | 414 | 87,358 | 36,854 | 66,509 | 108,259 | 62,752 | 238 | 274,572 | 3,624 | 140 | 14,585 | 15 | 22 | 18,386 | 292,958 | 380,316 |
| Id. id. de chevaux | » | » | » | » | » | 5,684 | 20,053 | 10,818 | 6,027 | 42,582 | 956 | 1,903 | 4,580 | 2,271 | 9,690 | 52,272 | 17,295 | 18,447 | 24,744 | 25,805 | 65 | 86,510 | 5,535 | 750 | 859 | 9,295 | 4 | 16,201 | 102,511 | 154,765 |
| Id. id. de coke pour service | » | » | » | » | » | 168 | 177 | 166 | 33 | 544 | » | » | 108 | » | 108 | 652 | 34,946 | 44,219 | 125,710 | 114,582 | 7,959 | 325,396 | 2,500 | 1,078 | 102 | 266 | 1,552 | 5,278 | 330,674 | 331,326 |
| Id. id. pour service | » | » | » | » | » | 248 | 412 | 1,466 | 115 | 2,241 | » | » | 58 | » | 58 | 2,299 | 156,919 | 215,657 | 278,998 | 313,587 | 14,188 | 979,129 | 5,906 | 65,745 | 92,954 | 109,957 | 2,040 | 274,582 | 1,253,711 | 1,256,010 |
| Id. étrangers | 100 | 65,386 | 15,990 | 205,075 | 284,549 | 4,828 | 280,069 | 53,295 | 196,225 | 514,415 | 580 | 1,553 | 744 | 185 | 2,642 | 801,604 | 666,548 | 2,028,180 | 922,427 | 3,577,217 | 20,178 | 7,214,550 | 56,637 | 148,411 | 6,426 | 155,147 | 48,148 | 372,769 | 7,587,319 | 8,388,923 |
| Totaux | 215,404 | 581,846 | 212,667 | 359,515 | 1,347,450 | 509,668 | 1,203,153 | 1,952,964 | 1,343,298 | 5,011,043 | 6,220 | 14,754 | 21,157 | 7,005 | 49,096 | 6,407,569 | 3,773,881 | 10,372,069 | 9,303,607 | 12,858,572 | 296,782 | 36,604,901 | 125,478 | 369,126 | 130,975 | 528,042 | 210,856 | 1,164,457 | 37,769,358 | 44,176,927 |
| Matériel vide. — à voyageurs. Voitures de l'État | » | » | » | » | » | 16,760 | 5,211 | 23,153 | 1,511 | 46,435 | 12,772 | 13,917 | 15,465 | 6,919 | 49,071 | 95,506 | 21,320 | 92,562 | 265,526 | 110,301 | 735 | 488,044 | 19,248 | 3,582 | 6,996 | 3,563 | 2,088 | 35,477 | 525,521 | 619,027 |
| Id. étrangères | » | » | » | » | » | 144 | 246 | 1,052 | 2,598 | 3,820 | 280 | 57 | 461 | 597 | 1,375 | 5,195 | 1,084 | 17,077 | 4,035 | 6,761 | 4 | 28,981 | 432 | 25 | » | 841 | 6 | 1,304 | 30,285 | 35,480 |
| à marchandises. Wagons de l'État | » | » | » | » | » | 5,560 | 625 | 6,867 | 631 | 11,705 | 1,064 | 1,246 | 3,976 | » | 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 | 44,865 | 605,270 | 6,474,914 | 6,492,903 |
| Id. étrangers | » | » | » | » | » | 544 | 171 | 1,468 | 3,045 | 5,028 | 216 | » | » | » | 216 | 5,244 | 412,865 | 1,446,414 | 759,187 | 2,921,280 | 50,598 | 5,590,344 | 25,962 | 159,222 | 14,457 | 229,025 | 24,776 | 451,422 | 6,021,766 | 6,027,010 |
| Freins-traîneaux | » | 15,140 | » | » | 15,140 | » | 53,568 | » | » | 53,568 | » | 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 | 32,520 | 7,405 | 120,554 | 14,552 | 15,550 | 19,900 | 7,516 | 57,278 | 190,972 | 864,191 | 3,414,857 | 2,265,668 | 5,438,868 | 121,845 | 12,103,409 | 58,713 | 352,342 | 162,309 | 448,432 | 71,675 | 1,075,489 | 13,178,808 | 13,369,870 |
| Totaux généraux | 605,290 | 1,525,466 | 791,330 | 862,975 | 3,581,059 | 2,069,184 | 4,122,800 | 6,585,123 | 5,057,408 | 18,032,515 | 49,188 | 98,840 | 144,649 | 40,599 | 333,276 | 21,946,850 | 4,867,004 | 14,005,572 | 13,056,945 | 18,510,907 | 428,981 | 50,847,407 | 187,048 | 756,099 | 528,757 | 804,534 | 282,555 | 2,558,771 | 53,186,178 | 75,155,028 |
| Parcours des convois | 108,040 | 202,737 | 89,790 | 142,550 | 542,957 | 215,556 | 372,091 | 776,517 | 624,786 | 1,986,750 | 5,408 | 6,707 | 12,025 | 5,925 | 26,065 | 2,555,752 | 227,457 | 578,512 | 952,049 | 812,062 | 20,942 | 2,570,822 | 11,275 | 53,745 | 15,844 | 52,966 | 22,577 | 156,407 | 2,727,229 | 5,282,981 |
| Id. des locomotives | 108,060 | 195,997 | 89,790 | 142,550 | 534,197 | 220,752 | 359,081 | 795,496 | 628,202 | 2,001,471 | 4,164 | 6,785 | 12,057 | 4,040 | 27,026 | 2,565,294 | 230,895 | 554,778 | 988,874 | 855,695 | 21,064 | 2,651,264 | 12,343 | 55,249 | 16,147 | 55,564 | 22,577 | 157,680 | 2,808,944 | 5,372,238 |

**COMPOSITION MOYENNE DES CONVOIS.**

Convois de voyageurs : Express . . . . . 6,595 voitures. ; Ordinaires . . . . . 9,076 — ; Spéciaux . . . . . 12,786 — } 8,587

Convois de marchandises et mixtes : Ordinaires . . . . . 19,778 — ; Spéciaux . . . . . 14,955 — } 19,502

} 14,221

## 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 taxé. — Tonnes. | QUANTITÉS DE mouvement. — Tonnes-kilom. | RECETTE (Part de l'État) — Francs. | POIDS taxé. — Tonnes. | QUANTITÉS DE mouvement. — Tonn.-kilom. | RECETTE (Part de l'État) — 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 | 8,312 |
| Marchienne | 75 | » | 1,434 | 107,550 | 7,709 | » | » | » |
| Charleroi | 75 | » | 4,330 | 324,750 | 20,331 | » | » | » |
| Chatelineau | 80 | 5 | 60 | 4,800 | 336 | 50,946 | 134,750 | 29,405 |
| Farciennes | 90 | 10 | 2,470 | 222,300 | 10,875 | 24,080 | 240,800 | 26,488 |
| Tamines | 90 | 15 | 520 | 46,800 | 2,606 | 14,780 | 221,250 | 19,550 |
| Auvelais | 90 | 15 | » | » | » | 340 | 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 | » | 2,310 | 46,200 | 4,084 | » | » | » |
| Jemmapes | 15 | » | 190,531 | 2,854,965 | 209,564 | » | » | » |
| Saint-Ghislain | 10 | » | 187,743 | 1,877,430 | 206,521 | » | » | » |
| Boussu | 5 | » | 4,716 | 25,380 | 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. | *Observations.* |
|---|---|---|
| Janvier . . . . . | 3,118 | |
| Février . . . . . | 1,027 | |
| Mars . . . . . | 783 | |
| 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 1er janvier au 31 décembre 1857.*

| N° DES CONTRATS. | NATURE DES TRANSPORTS. | TONNAGE PAR CLASSE DU TARIF. | | | | RECETTE PAR CLASSE DU TARIF. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1re CLASSE | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | Tarif spécial. | 1re CLASSE | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | Tarif spécial. |
| | | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Francs. | Francs. | Francs. | Francs. |
| 1 | Pierres de tonnerre..... | » | 53 | » | » | » | 130 | » | » |
| 2 | Minerais ..... | » | » | » | 9,354 | » | » | » | 30,247 |
| 3 | Zinc et plomb..... | » | 2,582 | » | » | » | 19,993 | » | » |
| 4 | Spiritueux en fûts..... | 119 | » | » | » | 1,031 | » | » | » |
| 5 | 650 tonneaux china-cley ..... | » | 856 | » | » | » | 6,761 | » | » |
| 6 | 380 tonneaux mines de cuivre... | » | » | 260 | » | » | » | 2,036 | » |
| 7 | Marchandises diverses..... | 115 | » | » | » | 647 | » | » | » |
| 8 | Charbons..... | » | » | 5,143 | » | » | » | 22,757 | » |
| 9 | Betteraves..... | 936 | » | » | » | 5,012 | » | » | » |
| 10 | Charbons..... | » | » | 1,040 | » | » | » | 3,344 | » |
| 11 | Betteraves..... | 2,311 | » | » | » | 6,666 | » | » | » |
| 12 | Pierres calcaires..... | » | 6,615 | » | » | » | 7,379 | » | » |
| 13 | 3,000 tonneaux charbons..... | » | » | 4,492 | » | » | » | 10,360 | » |
| 14 | 2,500 à 2,800 tonneaux clous... | » | 889 | » | » | » | 7,649 | » | » |
| 15 | 500 à 600 wagons chaux..... | » | 400 | » | » | » | 444 | » | » |
| 16 | Charbons..... | » | » | 5,448 | » | » | » | 9,005 | » |
| 17 | 6,500 tonneaux rails..... | » | 4,530 | » | » | » | 12,130 | » | » |
| 18 | Cendres..... | » | » | 598 | » | » | » | 544 | » |
| 19 | Rails et accessoires..... | » | 1,218 | » | » | » | 5,778 | » | » |
| 20 | Transports d'arbres..... | » | 4,031 | » | » | » | 24,308 | » | » |
| 21 | 5,000 tonneaux fontes..... | » | » | 3,654 | » | » | » | 8,392 | » |
| 22 | Fontes et tuyaux de fonte ..... | » | » | 874 | » | » | » | 5,093 | » |
| 23 | 670 tonneaux fontes..... | » | » | 669 | » | » | » | 4,286 | » |
| 24 | Charbons pour la France..... | » | » | » | 2,320 | » | » | » | 10,818 |
| 25 | 1 wagon houille par jour..... | » | » | » | 150 | » | » | » | 171 |
| 26 | Minerais..... | » | » | 10,567 | » | » | » | 23,450 | » |
| 27 | Minerais pour Haumont..... | » | » | » | 1,959 | » | » | » | 4,219 |
| 28 | Pierres bouchardées ..... | » | 686 | » | » | » | 4,201 | » | » |
| 29 | Charbons..... | » | » | 510 | » | » | » | 2,404 | » |
| 30 | Charbons pour la Hollande..... | » | » | 2,635 | » | » | » | 10,457 | » |
| 31 | Terres plastiques..... | » | » | 1,407 | » | » | » | 4,458 | » |
| 32 | Minerais. ..... | » | » | » | 9,040 | » | » | » | 20,501 |
| 33 | 1,300 tonneaux minerais..... | » | » | » | 432 | » | » | » | 920 |
| 34 | 10,000 — charbons..... | » | » | » | 16,937 | » | » | » | 29,809 |
| 35 | 1,000 — fontes..... | » | » | » | 1,038 | » | » | » | 2,479 |
| | A reporter..... | 3,490 | 21,662 | 37,277 | 41,447 | 13,376 | 86,815 | 108,866 | 119,173 |

| NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES à un demi-myriamètre. | | | | PRODUIT MOYEN PAR TONNE et par demi-myriamètre. | | | | *Observations.* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | Tarif spécial. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | Tarif spécial. | |
| » | 593 | » | » | » | 0.25.0 | » | » | |
| » | » | » | 215,142 | » | » | » | 0.23.2 | |
| » | 89,386 | » | » | » | 0.33.6 | » | » | |
| 2,856 | » | » | » | 0.36.7 | » | » | » | |
| » | 19,688 | » | » | » | 0.34.5 | » | » | |
| » | » | 8,980 | » | » | » | 0.54.0 | » | |
| 2,599 | » | » | » | 0.24.8 | » | » | » | |
| » | » | 75,836 | » | » | » | 0.30.0 | » | |
| 11,588 | » | » | » | 0.45.2 | » | » | » | |
| » | » | 10,455 | » | » | » | 0.32.1 | » | |
| 12,443 | » | » | » | 0.33.6 | » | » | » | |
| » | 15,250 | » | » | » | 0.35.0 | » | » | |
| » | » | 31,444 | » | » | » | 0.32.8 | » | |
| » | 20,447 | » | » | » | 0.37.4 | » | » | |
| » | 400 | » | » | » | 1.05.0 | » | » | |
| » | » | 27,240 | » | » | » | 0.33.1 | » | |
| » | 30,510 | » | » | » | 0.40.0 | » | » | |
| » | » | 898 | » | » | » | 0.91.0 | » | |
| » | 10,962 | » | » | » | 0.34.4 | » | » | |
| » | 95,175 | » | » | » | 0.26.0 | » | » | |
| » | » | 25,438 | » | » | » | 0.32.8 | » | |
| » | » | 13,984 | » | » | » | 0.36.4 | » | |
| » | » | 16,725 | » | » | » | 0.25.6 | » | |
| » | » | » | 42,840 | » | » | » | 0.23.2 | |
| » | » | » | 600 | » | » | » | 0.27.5 | |
| » | » | 84,536 | » | » | » | 0.30.0 | » | |
| » | » | » | 15,715 | » | » | » | 0.30.7 | |
| » | 11,662 | » | » | » | 0.35.9 | » | » | |
| » | » | 7,650 | » | » | » | 0.31.5 | » | |
| » | » | 60,603 | » | » | » | 0.20.0 | » | |
| » | » | 12,515 | » | » | » | 0 35.6 | » | |
| » | » | » | 63,280 | » | » | » | 0.30.7 | |
| » | » | » | 3,024 | » | » | » | 0.30.7 | |
| » | » | » | 118,859 | » | » | » | 0.23.7 | |
| » | » | » | 7,585 | » | » | » | 0.35.5 | |
| 29,486 | 259,855 | 575,024 | 464,545 | » | » | » | » | |

| N° DES CONTRATS. | NATURE DES TRANSPORTS. | TONNAGE PAR CLASSE DU TARIF. | | | | RECETTE PAR CLASSE DU TARIF. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | Tarif spécial. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | Tarif spécial. |
| | Report..... | 3,499 | 21,662 | 37,277 | 41,447 | 13,376 | 86,815 | 108,566 | 119,173 |
| 36 | 1,500 tonneaux grains..... | » | 452 | » | » | » | 1,176 | » | » |
| 37 | 700 à 800 tonn. rails par mois et un million kilogrammes fonte .... | » | 5,650 | » | » | » | 33,333 | » | » |
| 38 | 2,500 tonneaux charbons ..... | » | » | » | 5,490 | » | » | » | 19,874 |
| 39 | 2 wagons charbons par jour. | » | » | » | 770 | » | » | » | 847 |
| 40 | 5,400 tonn. rails et accessoires. | » | 2,328 | » | » | » | 13,733 | » | » |
| 41 | 500 — houille ..... | » | » | » | 500 | » | » | » | 2,950 |
| 42 | 20 — minerais par jour. | » | » | » | 2,630 | » | » | » | 5,635 |
| 43 | 1,200 — minerais..... | » | » | » | 8,366 | » | » | » | 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 .... | » | 953 | » | » | » | 2,716 | » | » |
| 48 | 6,000 — minerais..... | » | » | » | 1,285 | » | » | » | 2,956 |
| 49 | 3,000 — pierres..... | » | 281 | » | » | » | 685 | » | » |
| 50 | 3,000 — — calcaires.. | » | 638 | » | » | » | 702 | » | » |
| 51 | 1,000 — fers..... | » | 302 | » | » | » | 1,040 | » | » |
| 52 | 5,000,000 de francs..... | (a) 525 | » | » | » | 1,461 | » | » | » |
| | TOTAUX..... | 3,824 | 32,652 | 37,277 | 61,428 | 14,837 | 140,741 | 108,566 | 172,719 |
| | TOTAUX GÉNÉRAUX... | 135,181 | | | | 436,863 | | | |
| | | | | | | Parcours moyen..... | | | |

| NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES à un demi-myriamètre. | | | | PRODUIT MOYEN PAR TONNE et par demi-myriamètre. | | | | *Observations.* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | Tarif spécial. | 1re CLASSE. | 2e CLASSE. | 3e CLASSE. | Tarif spécial. | |
| 29,486 | 239,835 | 373,024 | 464,543 | » | » | » | » | (a) On a compté 10,000 francs comme l'équivalent d'une tonne. |
| » | 3,164 | » | » | » | 0.37.0 | » | » | |
| » | 129,950 | » | » | » | 0.25.6 | » | » | |
| » | » | » | 76,860 | » | » | » | 0.33.3 | |
| » | » | » | 1,540 | » | » | » | 0.33.0 | |
| » | 55,544 | » | » | » | 0.25.6 | » | » | |
| » | » | » | 1,150 | » | » | » | 0.25.6 | |
| » | » | » | 15,780 | » | » | » | 0.33.8 | |
| » | » | » | 66,928 | » | » | » | 0.28.7 | |
| » | » | » | 2,640 | » | » | » | 0.33.8 | |
| » | » | » | 3,300 | » | » | » | 0.30.7 | |
| » | 1,512 | » | » | » | 0.33.7 | » | » | |
| » | 6,671 | » | » | » | 0.40.7 | » | » | |
| » | » | » | 10,280 | » | » | » | 0.28.7 | |
| » | 1,182 | » | » | » | 0.30.7 | » | » | |
| » | 1,276 | » | » | » | 0.33.0 | » | » | |
| » | 3,012 | » | » | » | 0.34.0 | » | » | |
| 5,525 | » | » | » | 0.26.4 | » | » | » | |
| 35,011 | 460,164 | 373,024 | 643,221 | 0.42.3 | 0.30.5 | 0.20.1 | 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. — De 19 à 22 kilog. par mètre. | PARALLÈLES. — De 25 à 27 kilog. par mètre. | A double BOURRELET. — De 34 kilog. par mètre. | TOTAL. |
|---|---|---|---|---|---|
| En dépôt au 1er janvier 1857 | Neufs. | » | » | 12,745 62 | 12,745 62 |
| | Vieux. | 56,311 97 | 7,534 19 | 6,315 72 | 69,981 88 |
| Fournitures faites en 1857 et produits du remaniage | Neufs. | » | » | 294,464 95 | 294,464 95 |
| Rails ôtés des voies | Vieux. | 28,225 72 | 212,075 26 | 47,922 42 | 288,221 40 |
| Ensemble | Neufs. | » | » | 307,210 57 | 307,210 57 |
| | Vieux. | 84,537 69 | 219,427 45 | 54,238 14 | 358,203 28 |
| Employés aux renouvellements | Neufs. | » | » | 252,689 77 | 252,689 77 |
| | Vieux. | 1,757 06 | 34,494 46 | 15,145 08 | 51,396 60 |
| Employés à l'établissement de voies nouvelles. | Neufs. | » | » | 59,645 90 | 59,645 90 |
| | Vieux. | 401 10 | 12,856 99 | 2,592 54 | 15,850 63 |
| Rails mis hors de service | Vieux. | 80,195 48 | 92,576 » | 20,714 53 | 193,285 85 |
| Ensemble | Neufs. | » | » | 292,335 67 | 292,335 67 |
| | Vieux. | 82,535 64 | 139,707 45 | 38,451 97 | 260,315 06 |
| En dépôt au 1er janvier 1858 | Neufs. | » | » | 14,876 90 | 14,876 90 |
| | 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 5,901,589 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 1er janvier 1858.*

| SECTIONS. | ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION. | ÉTENDUE EN KILOMÈTRES. 1re VOIE. | ÉTENDUE EN KILOMÈTRES. 2e VOIE. | DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS. VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES. | DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS. VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS. | RAILS DANS LES VOIES, AU 1er JANVIER 1858. ONDULÉS. | RAILS DANS LES VOIES, AU 1er JANVIER 1858. PARALLÈLES. | RAILS DANS LES VOIES, AU 1er JANVIER 1858. A DOUBLE BOURRELET. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bruxelles à Malines | 1835 | 20 | » | 46,800 | 30,100 | 41,100 | 35,700 | 77,000 |
| | 1838 | » | 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 | 1837 | 24 | 2 | 48,900 | 5,800 | 9,400 | 9,600 | 90,400 |
| | 1839 | » | 10 | | | | | |
| | 1841 | » | 12 | | | | | |
| Louvain à Tirlemont | 1837 | 19 | » | 38,700 | 5,100 | 9,000 | 5,600 | 71,600 |
| | 1839 | » | 8 | | | | | |
| | 1841 | » | 11 | | | | | |
| Tirlemont à Waremme | 1838 | 26 | » | 32,000 | 4,300 | 14,900 | 20,000 | 77,700 |
| | 1839 | » | 13 | | | | | |
| | 1841 | » | 13 | | | | | |
| Waremme à Ans | 1838 | 20 | » | 40,100 | 5,200 | 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 |
| Liége à la frontière | 1842 | 4 | » | 77,100 | 11,900 | 8,000 | 26,600 | 143,000 |
| | 1843 | 35 | 39 | | | | | |
| Contich à Lierre | 1855 | 6 | » | 6,200 | 1,800 | » | 700 | 15,000 |
| Malines à Gand | 1837 | 36 | » | 113,500 | 5,300 | 35,000 | 12,500 | 188,000 |
| | 1839 | » | 33 | | | | | |
| | 1841 | » | 23 | | | | | |
| | 1857 | 2 | » | | | | | |
| Gand à Ostende | 1838 | 67 | » | 135,000 | 6,800 | 12,800 | » | 270,000 |
| | 1846 | » | 6 | | | | | |
| | 1849 | » | 13 | | | | | |
| | 1850 | » | 4 | | | | | |
| | 1852 | » | 8 | | | | | |
| | 1853 | » | 7 | | | | | |
| | 1854 | » | 7 | | | | | |
| | 1856 | » | 22 | | | | | |
| Gand à Courtrai | 1839 | 43 | » | 70,300 | 6,000 | 1,100 | 1,200 | 133,000 |
| | 1852 | » | 7 | | | | | |
| | 1853 | » | 9 | | | | | |
| | 1855 | » | 6 | | | | | |
| | 1857 | » | 7 | | | | | |
| A reporter ..... | | 360 | 333 | 694,800 | 101,000 | 170,900 | 157,200 | 1,262,100 |

| RAILS MIS HORS DE SERVICE. | | | | | | | | | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ONDULÉS. | | | PARALLÈLES. | | | A DOUBLE BOURRELET. | | | TOTAL GÉNÉRAL. | |
| 1840 à 1856. | 1857. | TOTAL. | 1840 à 1856. | 1857. | TOTAL. | 1840 à 1856. | 1857. | TOTAL. | | |
| 65,300 | 2,580 | 65,880 | 20,300 | 10,791 | 51,291 | 2,900 | 1,090 | 3,990 | 101,161 | Mk. cent.<br>Il restait en dépôt, au 1er janvier 1857, une quantité de rails neufs équivalente à . . . . 12,745.62<br>Il a été fourni, en 1857, en rails neufs et produit par le remaniage . . . . . 294,464.95<br>Ensemble . . . . . 307,210.57<br>Les remplacements, pendant l'année 1857, ont exigé l'emploi de . . . . . 232,689.77<br>Il a été employé pour voies d'évitement. . . . . 3,425.30<br>pour doubles voies . . . . . 56,218.70<br>Reste en dépôt, au 1er janvier 1858. . . . . 14,876.90 |
| 95,800 | 4,270 | 100,070 | 2,400 | » | 2,400 | 1,350 | 1,530 | 2,880 | 103,350 | |
| 59,390 | 1,380 | 60,770 | 10,100 | » | 10,100 | 1,160 | » | 1,160 | 72,030 | |
| 53,770 | 480 | 54,250 | 23,600 | 8,610 | 32,210 | 2,500 | 1,270 | 3,570 | 70,030 | |
| 41,200 | 500 | 41,700 | 21,000 | 1,460 | 22,460 | 5,470 | 340 | 4,310 | 68,470 | |
| 58,810 | 1,090 | 59,900 | 8,000 | 2,290 | 10,290 | 3,540 | 2,409 | 5,949 | 56,139 | |
| 7,660 | 1,210 | 8,870 | 7,000 | 5,220 | 12,220 | 160 | » | 160 | 21,250 | |
| 71,635 | 2,300 | 73,935 | 28,800 | 10,050 | 38,850 | 5,400 | 3,780 | 9,180 | 121,645 | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| 143,140 | 40,004 | 183,144 | 50,900 | 360 | 51,260 | 300 | 1,550 | 1,050 | 256,054 | |
| 134,271 | 12,520 | 146,791 | 4,200 | 3,040 | 7,240 | 770 | 330 | 1,100 | 155,131 | |
| 1,945 | 2,065 | 4,010 | 64,500 | 31,255 | 95,755 | 160 | 920 | 1,080 | 100,845 | |
| 600,921 | 68,399 | 759,520 | 240,700 | 73,036 | 313,736 | 21,510 | 13,499 | 35,009 | 1,108,085 | |

| SECTIONS. | ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION. | ÉTENDUE EN KILOMÈTRES. 1re VOIE. | ÉTENDUE EN KILOMÈTRES. 2e VOIE. | DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS. VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES. | DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS. VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS. | RAILS DANS LES VOIES, AU 1er JANVIER 1858. ONDULÉS. | RAILS DANS LES VOIES, AU 1er JANVIER 1858. PARALLÈLES. | RAILS DANS LES VOIES, AU 1er JANVIER 1858. A DOUBLE BOURRELET. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Report..... | .... | 360 | 333 | 694,800 | 101,000 | 170,900 | 157,200 | 1,262,100 |
| Courtrai à Tournay et Mouscron à la frontière de France. | 1842 | 34 | » | 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. | 1853 | 9 | 9 | 207,700 | 20,900 | » | » | 457,600 |
| | 1855 | 46 | 46 | | | | | |
| | 1856 | 33 | 33 | | | | | |
| Bruxelles à Tubise..... | 1840 | 20 | » | 59,600 | 15,300 | » | 27,600 | 78,500 |
| | 1844 | » | 5 | | | | | |
| | 1846 | » | 15 | | | | | |
| 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 | » | 13 | | | | | |
| | 1847 | » | 11 | | | | | |
| Mons à Quiévrain et Quiévrain à la frontière de France. | 1842 | 20 | » | 40,000 | 11,100 | » | 23,600 | 78,500 |
| | 1846 | » | 4 | | | | | |
| | 1847 | » | 16 | | | | | |
| Braine à Namur..... | 1842 | 14 | » | 158,200 | 29,400 | » | 44,700 | 329,000 |
| | 1843 | 63 | » | | | | | |
| | 1846 | » | 6 | | | | | |
| | 1847 | » | 19 | | | | | |
| | 1849 | » | 21 | | | | | |
| | 1852 | » | 9 | | | | | |
| | 1857 | » | 23 | | | | | |
| Totaux ..... | | 710 | 663 | 1,369,000 | 200,500 | 172,100 | 501,600 | 2,460,200 |
| | | 1,373 | | | | | | |

| RAILS MIS HORS DE SERVICE. | | | | | | | | | *Observations.* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ONDULÉS. | | | PARALLÈLES. | | | A DOUBLE BOURRELET. | | | TOTAL GÉNÉRAL. | |
| 1840 à 1856. | 1857. | TOTAL. | 1840 à 1856. | 1857. | TOTAL. | 1840 à 1856. | 1857. | TOTAL. | | |
| 690,921 | 68,399 | 759,320 | 240,700 | 75,056 | 315,756 | 21,510 | 13,499 | 35,009 | 1,108,085 | |
| 17,950 | 4,817 | 22,767 | 46,000 | 3,920 | 49,920 | 300 | 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 | 550 | 490 | 1,040 | 43,660 | |
| 510 | 80 | 590 | 40,000 | » | 40,000 | 1,300 | 400 | 1,900 | 42,490 | |
| 200 | » | 200 | 42,600 | 100 | 42,700 | 700 | » | 700 | 43,600 | |
| 200 | » | 200 | 32,900 | » | 32,900 | 400 | 3,015 | 3,415 | 36,515 | |
| 100 | 900 | 1,000 | 138,242 | 8,680 | 146,922 | 1,858 | 2,370 | 4,228 | 152,150 | |
| 711,881 | 80,196 | 792,077 | 372,642 | 92,376 | 665,018 | 27,118 | 20,714 | 47,832 | 1,504,927 | |

## N° XXII.

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

| DÉSIGNATION. | BILLES | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | EN RÉSERVE au 1er janvier. | FOURNIES PENDANT L'ANNÉE. Quantités. | FOURNIES PENDANT L'ANNÉE. Prix. | EMPLOYÉES aux remplacements. | EMPLOYÉES à l'établissement de voies d'évitement et de doubles voies. | RESTANT en DÉPÔT au 31 décembre. |
| Billes en chêne non-préparées..... | 13,183 | 63,167 | 4 95 | 51,070 | 23,122 | 4,158 |
| — en hêtre préparées (procédé Boucherie). | 8,603 | 32,396 | 4 95 | 36,970 | 9,041 | 5,392 |
| — en bois blanc — | | 11,304 | 4 70 | | | |
| — en sapin préparées (procédé Bethell)... | | 21,540 | 5 29 | | | |
| — en hêtre — — | » | 1,500 | 4 46 | 23,256 | 1,015 | 291 |
| — en bois blanc — — | | 1,500 | 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..... | 23,227 | 136,607 | | 112,821 | 57,676 | 11,437 |
| ENSEMBLE..... | 161,834 | | | 150,397 | | |

## N° XXIII.

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

| LIGNES. | SECTIONS. | 1er TRIMESTRE. | | | 2e TRIMESTRE. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | CHÊNE. | SAPIN. | AUTRES ESSENCES. | CHÊNE. | SAPIN. | AUTRES ESSENCES. |
| NORD | Bruxelles à Malines | 754 | 175 | 52 | 1,945 | 162 | 16 |
| | Malines à Anvers | 445 | 64 | 8 | 1,897 | 105 | 25 |
| | Contich à Lierre | » | » | » | » | » | » |
| EST | Malines à Louvain | 320 | » | 122 | 1,353 | 4 | 1 |
| | Louvain à Tirlemont | 322 | 55 | » | 988 | 200 | » |
| | Tirlemont à Waremme | 298 | 22 | » | 1,340 | 54 | 7 |
| | Waremme à Ans | 605 | » | » | 1,225 | 70 | 30 |
| VESDRE | Ans à la Meuse | 887 | 41 | » | 1,726 | 10 | » |
| | Liége à la frontière | 1,140 | » | » | 4,640 | » | » |
| OUEST | Malines à Gand | 3,304 | » | 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 | » | » | 2,956 | » | » |
| | Tubise à Soignies | 1,029 | » | » | 1,849 | » | » |
| | Soignies à Mons | 320 | » | 116 | 1,101 | 1 | 359 |
| | Mons à Quiévrain | 697 | » | » | 1,169 | 67 | » |
| NAMUR | Braine à Namur | 2,037 | » | » | 3,201 | » | » |
| | | 17,023 | 377 | 342 | 36,248 | 832 | 482 |
| | | 17,742 | | | 37,579 | | |

| 3e TRIMESTRE. | | | 4e TRIMESTRE. | | | TOTAUX. | | | BILLES EN FER. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CHÊNE. | SAPIN. | AUTRES ESSENCES | CHÊNE. | SAPIN. | AUTRES ESSENCES | CHÊNE. | SAPIN. | AUTRES ESSENCES | | |
| 1,309 | 103 | 51 | 5,194 | 223 | 81 | 7,202 | 663 | 200 | » | Il restait en dépôt, au 1er janv. 1857, un nombre de billes. 25,227 |
| 439 | 101 | 4 | 1,010 | 149 | 11 | 4,691 | 419 | 48 | 45 | Il a été fourni en 1857.. 136,607 |
| | | | | | | | | | | Ensemble..... 161,834 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | Le nombre des billes employées aux renouvellements a été de 112,821 |
| 1,686 | 66 | 71 | 2,007 | 28 | 64 | 3,346 | 98 | 238 | » | On a employé pour construction de voies d'évitement et doubles voies..... 37,576 } 150,397 |
| 1,813 | 644 | » | 991 | 456 | » | 4,114 | 1,333 | » | » | |
| 1,939 | 87 | 1 | 1,339 | 205 | 20 | 5,116 | 366 | 28 | » | Il reste en approvisionnement au 1er janv. 1858 11,437 |
| 687 | 14 | » | 1,250 | 162 | » | 3,767 | 246 | 30 | » | La différence que l'on remarque entre le chiffre de 118,869 billes employées et celui de 112,821 billes employées à leur remplacement, provient de l'emploi de rails à double bourrelet, dont les portées sont de 1m,02 en moyenne, tandis que les portées des rails anciens n'ont que 0m,90. |
| » | 4 | 31 | » | » | » | 2,613 | 55 | 31 | » | |
| 3,706 | » | » | 2,227 | » | » | 11,713 | » | » | » | |
| 5,959 | 202 | 128 | 751 | 3 | 7 | 12,821 | 203 | 136 | » | Les billes employées se composent de : |
| 1,852 | » | 55 | 503 | 78 | 53 | 3,989 | 113 | 155 | » | 76,192 en chêne. |
| 6,481 | » | » | 1,890 | » | » | 16,531 | » | » | » | 46,911 hêtre et bois blanc préparés. (Procédé Boucherie.) |
| 87 | 25 | » | 4,536 | 21 | 13 | 4,865 | 212 | 13 | » | 24,249 sapin, hêtre et bois blanc préparés. (Procédé Bethell.) |
| 676 | » | » | 1,564 | » | » | 3,101 | » | » | » | 3,000 plateaux du système Pouillet. |
| | | | | | | | | | | 45 traverses en métal. |
| » | » | » | 10 | » | » | 10 | » | » | » | Total 150,397 |
| 3,037 | » | » | 3,454 | » | » | 10,465 | » | » | » | |
| 25 | » | » | 512 | » | » | 3,215 | » | » | » | |
| 496 | » | 19 | 290 | » | 170 | 2,207 | 1 | 664 | » | |
| 257 | » | » | 410 | » | » | 2,533 | 67 | » | » | |
| 2,667 | » | » | 1,079 | » | » | 8,984 | » | » | » | |
| 33,096 | 1,246 | 340 | 27,119 | 1,303 | 399 | 113,483 | 3,778 | 1,363 | 45 | |
| 34,682 | | | 28,821 | | | 118,869 | | | | |

# *État général de la fabrication du coke, pendant l'année 1857.*

| LIEUX DE FABRICATION. | QUANTITÉS DE CHARBONS employées. — Mètres cubes. | PRODUITS OBTENUS DES CHARBONS — COKE. — Kilogrammes. | MENU COKE — Hectolitres à 45 kilog. | CENDRES. — Hectolitres. | PRODUIT moyen DU COKE par mètre cube de charbon. — Kilogram. | DÉPENSES DE FABRICATION. — VALEUR DES CHARBONS. — PRIX D'ACHAT. | FRAIS DIVERS | TOTAL. | FRAIS DE TRACTION à fr. 0.03 par kilomètre et par mètre cube. | SALAIRE DES OUVRIERS employés à la FABRICATION. | FRAIS DE RÉPARATION — D'OUTILS. | DE FOURS. | TOTAL GÉNÉRAL. | A DÉDUIRE pour valeur de menu coke à fr. 0-40 l'hectolitre, et des cendres à 0-10 l'hectolitre. | RESTE pour DÉPENSE de fabrication. | PRODUIT DE REVIENT DU COKE. — PAR 1,000 kilog. y compris les TRANSPORTS. | PAR 1,000 kilog. non compris les TRANSPORTS. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MALINES.. Charbon reçu en 1856 et restant au 1er janvier 1857.... 606.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — reçu et employé en 1857..... 18,700.34 | 19,306.84 | 12,437,551 | 5,508 | 10,855 | 644 20 | 252,280 92 | (a) 1,265 37 | 253,545 89 | 45,751 48 | 15,866 19 | 2,445 15 | 2,541 55 | 319,946 24 | 3,286 70 | 316,659 54 | 25 46 | 21 78 |
| — reçu en 1857 et restant au 1er janvier 1858.... 579.80 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| JEMMAPES. Charbon reçu en 1856 et restant au 1er janvier 1857.... 267.70 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — reçu et employé en 1857..... 10,824.50 | 11,092.00 | 7,026,575 | 3,799 | 11,570 | 633.50 | 150,620 95 | » | 150,620 95 | 1,968 19 | 12,072 55 | 319 10 | 404 68 | 165,385 25 | 2,678 80 | 162,706 45 | 23 16 | 22 88 |
| — reçu en 1857 et restant au 1er janvier 1858.... 742.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HAL..... Charbon reçu en 1856 et restant au 1er janvier 1857.... » | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — reçu et employé en 1857..... 1,990.80 | 1,990.80 | 1,252,595 | 715 | 1,926 | 633.50 | 24,497 94 | (b) 737 75 | 25,235 69 | 3,451 99 | 2,121 70 | 107 15 | 267 80 | 31,184 31 | 477 80 | 30,706 51 | 24 58 | 21 76 |
| — reçu en 1857 et restant au 1er janvier 1858.... 95.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ANS..... Charbon reçu en 1856 et restant au 1er janvier 1857.... » | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — reçu et employé en 1857..... 26.50 | 26.50 | 12,565 | 21 | 57 | 477.80 | 568 20 | » | 568 20 | 4 75 | 153 » | 550 50 | 56 54 | 1,094 77 | 12 10 | 1,082 67 | 86 17 | 85 79 |
| — reçu en 1857 et restant au 1er janvier 1858.... 222.10 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAUX ET MOYENNES..... | 32,415.94 | 20,729,086 | 10,041 | 24,568 | 639.40 | 427,767 59 | 2,001 12 | 429,768 71 | 51,176 39 | 30,193 24 | 3,399 68 | 3,070 55 | 517,610 57 | 6,455 40 | 511,155 17 | 24 66 | 22 19 |
| Malines..... | » | » | » | » | » | » | » | » | » | (c) 4,965 92 | » | » | 4,965 92 | » | » | » | » |
| Ans..... | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | (d) 18,033 95 | 18,033 95 | » | » | » | » |
| TOTAUX ET MOYENNES..... | 32,415.94 | 20,729,086 | 10,041 | 24,568 | 639.40 | 427,767 59 | 2,001 12 | 429,768 71 | 51,176 39 | 35,159 16 | 3,399 68 | 21,126 48 | 540,650 42 | 6,455 40 | 534,175 02 | 25 77 | 25 51 |

## DÉTAIL DES FRAIS DE TRACTION.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mèt. cubes. | | | | | | |
| 1,872.70 | d'Ans à | Malines (88 kilomèt.) | à fr. 2-64 | le m³, fr. | 4,945 93 | |
| 699.94 | de Liége à | — (94 — ) | — 2-82 | — | 1,973 85 | |
| 66.00 | du Haut-Pré à | — (92 — ) | — 2-76 | — | 182 16 | |
| 10.50 | de Jemmapes à | — (90 — ) | — 2-70 | — | 28 35 | |
| 11,867.20 | de Manage à | — (70 — ) | — 2-10 | — | 24,921 12 | |
| 3,971.10 | de St-Ghislain à | — (93 — ) | — 2-85 | — | 11,317 64 | |
| 819.40 | de Boussu à | — (97 — ) | — 2-91 | — | 2,384 45 | |
| 19,306.84 | | | | | 45,751 48 | |
| 6,018.09 | de St-Ghislain à | Jemmapes ( 5 kilomèt.) | à fr. 0-15 | le m³, fr. | 902 84 | |
| 5,073.01 | de Boussu à | — ( 7 — ) | — 0-21 | — | 1,065 55 | |
| 11,092.00 | | | | | 1,968 19 | |
| 200.00 | de St-Ghislain à | Hal (56 kilomèt.) | à fr. 1-68 | le m³, fr. | 336 » | |
| 1,790.80 | de Boussu à | — (58 — ) | — 1-74 | — | 3,115 99 | |
| 1,990.80 | | | | | 3,451 99 | |
| 26.05 | de Liége à | Ans ( 6 kilomèt.) | à fr. 0-18 | le m³, fr. | 4 73 | |

## *Observations.*

(a) Dont

| Fr. | c. | |
|---|---|---|
| 579 | 17 | pour chargement et déchargement à Jemmapes, Ans et Liége |
| 594 | 20 | pour déchargement à Malines |
| 50 | 00 | pour location et réparation d'un lavoir |
| 240 | 00 | pour main-d'œuvre de lavage de charbon |
| 1,265 | 37 | |

Par suite de non-exécution de deux marchés et pour les essais de divers systèmes de fours à coke.

(b) Dont 498 85 pour déchargement à Jemmapes de 1,990.80 à fr. 0-25 le m³.
238 90 — à Hal de 1,990.80 — 0-12 —
737 75

(c) Main-d'œuvre pour essais de fours à coke à Malines, déduction faite d'une somme de fr. 514-88 pour déchargement et lavage de charbons.

(d) Restant à amortir sur les dépenses effectuées aux appareils d'Ans en 1857.

## N° XXV.

*Combustibles employés en* 1857.

| MOIS. | TRAVAIL DES LOCOMOTIVES. | | | | SERVICES DIVERS. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | COKE. — Kilog. | BRIQUETTES. — Kilog. | CHARBON. — Kilog. | TOTAUX. | COKE. — Kilog. | BRIQUETTES. — Kilog. | CHARBON. — Kilog. | TOTAUX. |
| 1857. | | | | | | | | |
| JANVIER . . . . . | 5,921,680 | 1,809,440 | 401,620 | 6,132,740 | 39,900 | 681 | 823 | 41,406 |
| FÉVRIER . . . . . | 3,468,780 | 1,787,520 | 174,640 | 5,400,740 | 42,210 | 1,278 | 322 | 43,810 |
| MARS . . . . . | 3,837,680 | 1,834,940 | 74,400 | 5,767,020 | 15,225 | 100 | 10,430 | 25,755 |
| AVRIL. . . . . | 3,403,080 | 1,712,760 | 63,600 | 5,179,440 | 14,525 | 3,000 | 120 | 17,645 |
| MAI . . . . . | 3,310,195 | 1,688,280 | 63,800 | 5,062,275 | 17,850 | 5,100 | 5,133 | 26,083 |
| JUIN . . . . . | 3,069,850 | 1,722,460 | 100,520 | 4,892,850 | 10,990 | 1,000 | 4,511 | 16,501 |
| JUILLET. . . . . | 3,429,475 | 1,724,160 | 91,280 | 5,244,915 | 11,550 | 13,000 | 53,433 | 77,983 |
| AOUT . . . . . | 3,817,485 | 1,678,140 | 15,400 | 5,511,025 | 38,170 | 7,200 | 21,311 | 66,681 |
| SEPTEMBRE. . . . | 3,967,105 | 1,731,020 | » | 5,698,125 | 35,975 | 300 | » | 36,275 |
| OCTOBRE. . . . . | 3,898,650 | 2,061,700 | » | 5,960,350 | 49,970 | 708 | » | 50,678 |
| NOVEMBRE. . . . | 3,646,265 | 2,109,740 | » | 5,756,005 | 55,125 | 7,210 | » | 62,335 |
| DÉCEMBRE . . . . | 3,770,605 | 2,299,380 | » | 6,069,985 | 55,685 | 2,839 | » | 58,524 |
| TOTAUX. . . . . | 43,540,818 | 22,149,340 | 985,260 | 66,675,418 | 387,175 | 40,416 | 95,885 | 523,476 |

| DÉCHETS, FREINTES, BONIFICATIONS, ETC. | | | | SORTIE TOTALE DES DÉPOTS. | | | | *Observations.* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| COKE. — Kilog. | BRIQUETTES. — Kilog. | CHARBON. — Kilog. | TOTAUX. | COKE. — Kilog. | BRIQUETTES. — Kilog. | CHARBON. — Kilog. | TOTAUX. | |
| 3,920 | 300 | 13,795 | 18,215 | 3,963,300 | 1,810,621 | 416,240 | 6,192,361 | (a) Ce chiffre comprend 235,060 kilog. de coke envoyés à l'arsenal par la station de Malines. |
| 14,875 | » | 33,613 | 48,488 | 3,525,863 | 1,758,598 | 208,575 | 3,493,038 | |
| 2,240 | 3,000 | » | 5,240 | 3,855,145 | 1,858,040 | 84,850 | 5,798,015 | (b) Ce chiffre comprend 75,430 kilog. de charbon, envoyés à l'arsenal par la station de Liége. |
| 1,960 | » | 17,991 | 19,951 | 3,419,535 | 1,715,760 | 81,711 | 5,217,006 | |
| 2,275 | 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 | 4,913,051 | |
| 665 | 400 | » | 1,065 | 3,441,690 | 1,757,360 | 144,715 | 5,323,965 | |
| 3,675 | » | » | 3,675 | 3,859,528 | 1,685,340 | 56,711 | 5,581,579 | |
| 62,328 | » | » | 62,328 | 4,065,408 | 1,731,520 | » | 5,796,728 | |
| 67,450 | » | » | 67,450 | 4,016,050 | 2,062,408 | » | 6,078,458 | |
| 910 | » | » | 910 | 3,702,500 | 2,116,950 | » | 5,819,250 | |
| 4,300 | 145,300 | » | 149,600 | 3,830,590 | 2,447,519 | » | 6,278,109 | |
| 168,498 | 151,447 | 65,399 | 385,544 | 44,096,491 | 22,341,205 | 1,146,644 | 67,584,258 | |

*Importance des services internationauux et du transit, pendant l'année* 1857.

N° XXVI.

| 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. | 1re classe | 38,752 | 315,271 65 | 35,876 | 427,546 20 | 1,261 | 19,073 » | 2,664 | 17,511 » | 2,008 | 11,583 90 | 26,949 | 347,514 05 | 2,943 | 67,152 » | » | » | 110,455 | 1,205,051 78 |
| | 2e classe | 10,957 | 72,544 05 | 165 | 957 » | 4 | 46 60 | 2 | 6 70 | 73 | 291 50 | 4,663 | 57,574 80 | 505 | 8,756 90 | » | » | 16,351 | 120,177 55 |
| Trains ordinaires. | 1re classe | 22,612 | 98,701 60 | 7,722 | 49,790 80 | 113 | 990 70 | 5,814 | 25,584 10 | 5,332 | 11,789 » | » | » | » | » | » | » | 39,615 | 186,856 20 |
| | 2e classe | 37,492 | 102,396 95 | 16,134 | 76,857 70 | 553 | 1,977 » | 14,106 | 44,651 40 | 2,752 | 7,307 50 | » | » | » | » | » | » | 70,817 | 235,170 55 |
| | 3e classe | 88,279 | 112,261 79 | 29,653 | 69,006 85 | 490 | 1,512 53 | 47,258 | 87,947 60 | 5,853 | 6,307 25 | » | » | » | » | » | » | 169,495 | 276,835 84 |
| extraordinaires | | 2 | 1 23 | 6,848 | 24,154 » | » | » | 25,959 | 41,550 90 | » | » | 2,276 | 5,610 06 | » | » | » | » | 35,065 | 71,296 19 |
| Bagages (Quintaux) | | 22,505 | 104,245 17 | 20,456 | 155,566 07 | 629 | 5,371 23 | 3,585 | 14,024 42 | 2,457 | 6,887 50 | 11,278 | 77,128 84 | 81 | 1,575 90 | » | » | 60,949 | 362,596 95 |
| Équipages (Voitures) | | 65 | 5,195 60 | 82 | 7,254 40 | 8 | 603 80 | 11 | 451 40 | 9 | 327 80 | 22 | 1,584 » | » | » | » | » | 197 | 15,397 » |
| Animaux (Expéditions) | | 152 | 4,459 40 | 229 | 8,545 55 | 60 | 2,664 40 | 855 | 14,961 04 | 592 | 15,798 90 | 15 | 616 50 | » | » | » | » | 1,881 | 47,045 79 |
| Finances (Groups) | | 176,695 | 68,950 61 | » | » | » | » | 1,661 | 452 45 | 785 | 569 50 | » | » | » | » | 21,404 | 41,615 17 | 200,545 | 111,558 55 |
| Petits paquets ($\frac{1}{2}$ kilogramme) | | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 682,598 | 75,218 51 | 682,598 | 75,218 51 |
| Petites marchandises (Quintaux) | | 26,115 | 78,042 40 | 15,157 | 52,565 91 | 5,174 | 22,985 67 | 25,756 | 40,050 15 | 4,714 | 9,622 59 | 25,687 | 45,244 51 | » | » | » | » | 100,585 | 248,507 03 |
| Grosses marchandises (Tonneaux) | | 629,986 | 1,175,202 65 | 144,812 | 792,705 95 | 25,502 | 155,745 15 | 75,708 | 545,628 81 | 15,101 | 85,056 52 | 24,895 | 190,759 07 | » | » | » | » | 912,004 | 2,721,074 15 |
| Produits extraordinaires | | » | 85,555 14 | » | 41,667 45 | » | 9,828 49 | » | 18,545 54 | » | 7,115 60 | » | 2,514 55 | » | » | » | 5,969 75 | » | 170,794 10 |
| Totaux | | ..... | 2,218,606 22 | ..... | 1,704,571 88 | .... | 198,594 59 | .... | 649,525 51 | .... | 162,245 96 | .... | 708,125 94 | .... | 77,284 80 | ..... | 122,805 25 | ..... | 5,841,557 75 |

# N° XXVII.

## *Résultats comparés des services intérieur et internationaux.*
## (Exercice 1837.)

| NATURE DES TRANSPORTS. | SERVICE INTÉRIEUR. | | SERVICES INTERNATIONAUX ET TRANSIT. | | SERVICES RÉUNIS. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mouvement. | RECETTES. | Mouvement. | RECETTES. | Mouvement. | RECETTES. |
| Voyageurs . . 1re classe . . . . | 471,681 | 1,847,581 75 | 150,046 | 1,389,907 96 | 621,727 | 3,237,489 73 |
| Voyageurs . . 2e classe . . . . | 972,518 | 1,856,306 01 | 87,168 | 353,347 90 | 1,059,686 | 2,209,653 91 |
| Voyageurs . . 3e classe . . . . | 4,419,104 | 4,303,610 » | 169,493 | 276,835 84 | 4,588,597 | 4,670,451 84 |
| Voyageurs . . Extraordinaires. . | 153,749 | 240,432 60 | 35,065 | 71,296 10 | 188,814 | 311,728 99 |
| Bagages. . . . . (Quintaux). . | 60,647 | 264,446 31 | 60,949 | 362,596 93 | 121,596 | 627,043 24 |
| Équipages . . . . . (Expéditions). | 162 | 8,306 80 | 197 | 13,397 » | 359 | 21,703 80 |
| Animaux . . . . . (Expéditions). | 13,072 | 246,136 74 | 1,881 | 47,013 79 | 14,953 | 293,180 53 |
| Finances . . . . . (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 | 682,598 | 75,218 31 | 2,575,554 | 304,057 50 |
| Petites marchandises. (Quintaux). . | 635,219 | 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 59 | . . . . . | 5,841,357 73 | . . . . . | 25,507,617 32 |

## 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..... |
| 25 — ..... | 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. | *Observations.* |
|---|---|---|
| **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..... | Liége. | |
| Blessures légères à la tête..... | Moustier. | |
| Contusions au bras..... | Ensival. | |
| Mort instantanée..... | Auvelais. | |
| 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..... |
| 5 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. |
| 29 — . | 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'ophthalmie 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. |
| 29 — ..... | 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'amusait 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. | *Observations.* |
|---|---|---|
| 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... | Liége..... | 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..... | Rebaix. | |
| 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. |
| Cuisse fracturée..... | Ninove. | |
| Contusions au bas ventre..... | Courcelles. | |
| Pied gauche broyé..... | Tamines. | |
| Mort instantanée..... | Waremme..... | Suicide. |
| Mort instantanée..... | Farciennes. | |
| Jambe fracturée..... | Oosteamp. | |

| 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..... |
| 15 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 | » | 17 | 16 | 15 | 9 | 33 | 25 |

| NATURE DES ACCIDENTS. | LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS. | *Observations.* |
|---|---|---|
| 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 réitérées qui lui avaient été faites, pour qu'elle eût à se retirer. |
| Mort instantanée..... | Dolhain. | |
| Blessure grave à la jambe. Amputation..... | Waremme. | |
| 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. |

# TABLE DES MATIÈRES.


Pages.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES . . . . . 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 . . . . . *ib.*
III. Bilan . . . . . 19
IV. Compte du Trésor public . . . . . *ib.*
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 . . . . . 35
II. Matériel des transports (Voitures). . . . . 35
III. Convois. . . . . 38
IV. Voyageurs. . . . . 41
V. Bagages . . . . . 43
VI. Marchandises. . . . . 44
*a.* Petits paquets et articles de messageries . . . . . *ib.*
*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. . 103
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 *traités spéciaux*, du 1er janvier au 31 décembre 1857. . . . . 131
XX. Statistique de l'emploi des rails. . . . . 136
XXI. Situation des voies et indication des renouvellements de rails effectués au 1er 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 coke.
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