

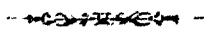
(1)

(N° 185.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION DE 1866-1867.

CHEMIN DE FER.



COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1866.



RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



BRUXELLES,

FR. GOBBAERTS, IMP. DU ROI, SUCCESSEUR D'EM. DEVROYE,
RUE DE LOUVAIN, 40.

1868

Messieurs,

Conformément aux prescriptions de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de remettre aux Chambres législatives le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pendant l'année 1866, suivi de l'exposé des opérations du service des télégraphes électriques pendant le même exercice.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.



CHEMIN DE FER.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1866.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Depuis longtemps, il a été rendu témoignage de la haute intelligence qui préside aux destinées du chemin de fer du Nord français, lequel peut, sous tant de rapports, être comparé au réseau des voies ferrées dont le Gouvernement belge a la direction.

Dans l'assemblée générale des actionnaires, tenue à Paris le 24 avril 1867, MM. les administrateurs du Nord français s'exprimaient en ces termes :

« Il serait superflu de donner de longues explications sur les causes
 » diverses qui sont venues entraver le mouvement des voyageurs
 » pendant la campagne dernière : la guerre d'Allemagne, l'épidémie
 » cholérique, la température continuellement pluvieuse de l'été dernier,
 » ont été autant d'obstacles à la circulation, et cela précisément à
 » l'époque de l'année où cette circulation est habituellement la plus active,
 » c'est-à-dire du mois d'avril au mois d'octobre. C'est, en effet, durant
 » cette période que les produits des voyageurs ont sensiblement diminué
 » sur notre réseau, tandis qu'ils ont présenté, au contraire, un accroisse-
 » ment pendant le premier et le quatrième trimestres de l'exercice. »

Parlant du chemin de fer de l'État belge, le Ministre des Travaux Publics de Belgique avait, déjà antérieurement, émis la même pensée et à peu près dans les mêmes termes, à la tribune de la Chambre des Représentants.

Pour le réseau dont le présent rapport expose la situation, une cause spéciale de diminution de recette peut être signalée : les tarifs des voyageurs ont été réduits dans des proportions considérables; l'accroissement de mouvement qui devait procurer une compensation de l'abaissement des taxes a été paralysé par les circonstances générales dont l'influence a frappé les lignes du Nord français.

Tout concourait donc à faire de l'année 1866 une année fatale et néfaste pour le chemin de fer de l'État. Et cependant, les comptes de 1866 soldent par un bénéfice de 5,274,000 francs (1) :

Versé au Trésor ou boni en numéraire	fr. 2,682,000
Valeur effective des capitaux amortis	2,592,000

Il est vrai que l'amortissement n'a pas eu, en 1866, toute son activité ordinaire; s'il avait fonctionné régulièrement, il aurait absorbé approximativement 1,200,000 francs de plus qu'il n'a exigé et la situation se serait traduite comme suit :

Boni en numéraire	fr. 1,500,000	} Bénéfice : fr. 5,300,000
Valeur des capitaux rachetés.	3,800,000	

La recette nette (excédant du produit brut de l'exploitation sur la dépense budgétaire) représente, pour 1866, 5.37 p. % du capital moyen utilisé, y compris 8,800,000 francs encore improductifs.

Érigé dans un but d'intérêt public, exploité non comme une spéculation financière, mais en vue d'assurer au pays la plus forte somme de bienfaits, le chemin de fer de l'État satisfait largement à cette loi première de son existence et n'en verse pas moins au Trésor un revenu important.

Il aurait pu produire davantage; mais, pour cela, l'on aurait dû sacrifier l'intérêt général à la recette et travailler bien plus pour le Trésor que pour le commerce, pour l'industrie, pour l'agriculture, pour tous ceux en un mot (et qui n'est dans ce cas?) qui se servent du chemin de fer comme moyen de transport, soit pour eux-mêmes, soit pour leurs marchandises.

Le bénéfice de l'année 1865 avait atteint la somme de 8,620,000 francs, ce qui dépasse de 3,346,000 francs le bénéfice de 1866 : il y a une diminution de 2,611,000 francs dans le montant du versement au Trésor, et de 735,000 francs dans la valeur des capitaux amortis. L'amortissement s'opérant dans des conditions normales, il y aurait eu diminution de boni

(1) Ce bénéfice s'élèverait à 5,466,000 francs si l'on y comprenait le solde actif des recettes et des dépenses faites en 1866 pour les années antérieures.

à concurrence de 3,811,000 francs et augmentation de capitaux rachetés à concurrence de 465,000 francs.

Les dépenses de l'exploitation se sont accrues de 2,423,000 francs; les recettes ont fléchi de 730,000 francs ⁽¹⁾; ensemble, 3,153,000 francs. — Par contre, les frais d'intérêts, d'amortissement, etc., ont diminué de 542,000 francs. — Reste, comme il est dit ci-dessus, 2,611,000 francs en moins. Avec un amortissement régulier, les frais relatifs aux emprunts se seraient accru de 658,000 francs par rapport à 1863.

La progression de dépense constatée ne doit pas être considérée comme devant se reproduire dans l'avenir : elle vient de la mise en exploitation de lignes nouvelles, des réparations extraordinaires faites à la voie pendant l'année 1866, notamment pour le renouvellement des billes et des rails, du renchérissement accidentel des objets de consommation, et particulièrement des combustibles et des huiles. Ces dépenses se maintiendront en principe, sans doute, mais elles ne resteront pas au taux auquel elles sont parvenues, tout au moins elles n'iront pas au delà, de sorte que la progression s'arrêtera.

Le nombre des voyageurs transportés en 1865 avait dépassé de 1,256,000 le nombre de voyageurs transporté en 1864; l'accroissement est descendu à 959,000 en 1866 par rapport à 1865, malgré la réforme des tarifs : ce fait seul prouve combien les événements ont agi sur les voyages dans le sens d'une compression qui a neutralisé l'effet naturel des réductions de taxes.

Les petites marchandises et les petits paquets ont fourni 7,779,000 kilogrammes de plus qu'en 1863. La différence en excédant est de 634,000 tonnes pour les grosses marchandises, de 153,000 groups de 1,000 francs pour les finances.

Ces indications sont développées dans les pages qui vont suivre, où l'on verra également : que le rapport de la dépense à la recette ressort à 57.29 p. $\frac{\circ}{\circ}$; que le kilomètre de route a produit 48,300 francs et coûté 27,700 francs en moyenne; que le nombre des voitures a été augmenté de 1,446, en extension du matériel des transports; que les locomotives remorquant des trains ont parcouru le réseau 13,112 fois dans toute son étendue, et que cette étendue a été portée de 749 à 790 kilomètres.

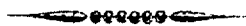
(1) Pour la part de l'État, la diminution de recette est de 730,000 francs; mais elle est seulement de 130,000 francs pour l'ensemble de l'exploitation, part des compagnies comprises.

Les tableaux de la *Situation financière* accusent un bénéfice final, au 31 décembre 1866, de 46,080,000 francs. — A la même date, la créance fictive du Trésor à la charge du chemin de fer était tombée à 15,038,000 francs.

La recette générale des huit premiers mois de l'année courante (non compris les parts des compagnies dont l'État exploite les lignes) présente un excédant de 1,287,000 francs sur la recette générale des huit premiers mois de 1866; pour les voyageurs et les bagages seulement, les mois de septembre et octobre donnent une augmentation de 556,000 francs; de sorte que les dix premiers mois de l'année ont apporté une amélioration de 1,843,000 francs, sans compter celle qui peut provenir des marchandises, des finances, etc., transportées en septembre et en octobre. Cela fait 1,300,000 francs d'augmentation sur les dix premiers mois, non de 1866, mais de 1865. Et l'augmentation de 1,843,000 francs est due aux voyageurs à concurrence de 1,486,000 francs. — Tels sont les chiffres.

Ajoutons que ces produits ont été obtenus au moyen d'un service comparativement restreint : le nombre des trains ayant été diminué, il faut bien que la dépense ait déchu. Mais ce n'est pas le moment d'exposer ces faits : ils trouveront leur place naturelle dans le compte rendu de l'année 1867.

L'année 1866 s'est accomplie dans les conditions de mouvement, de recettes et de dépenses qui sont successivement mises en évidence par les pages suivantes.



CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION. — SITUATION DE LA VOIE.

I.

Chemins de fer existant en Belgique.

A la date du 31 décembre 1865, il existait, en Belgique, 2,285 kilomètres de chemins de fer déjà livrés à l'exploitation. Cette longueur s'est accrue, en 1866, d'un développement de 223,684 mètres, non compris l'étendue de la ligne directe de Bruxelles à Louvain, qui n'a été ouverte aux transports des voyageurs qu'à la date du 13 janvier 1867.

L'accroissement constaté en 1866 provient de la mise en exploitation des lignes ou sections de Gand à Zelzacte, de Ramillies à Tirlemont, de Hasselt à la frontière néerlandaise avec embranchement, d'Angleur à Melreux (Ourthe), de Spa à la frontière Grand-Ducale et de Hal à Ath; toutes ces lignes ou sections de lignes sont administrées par des compagnies, à l'exception seulement du chemin de Hal à Ath, dont l'exploitation se fait par l'État.

La longueur totale exploitée atteignait donc 2,511 kilomètres, à la fin de l'année 1866; elle se répartissait comme suit :

Exploité par l'État	793,033 mètres.
Exploité par des sociétés	1,718,040 —
Ensemble.	2,511,073 mètres.

De nouvelles concessions de voies ferrées ont été autorisées en principe ou concédées en fait, dans le courant de l'année 1866. Ce sont celles qui s'appliquent aux lignes indiquées ci-après :

- 1° Raccordement du chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu aux lignes de l'État, à la station de Saint-Ghislain;
- 2° Chemins de fer vicinaux du Brabant;
- 3° Chemins de fer secondaires de la Flandre orientale;
- 4° Raccordement des établissements du bassin calcaire de Tournay à la station de cette ville;
- 5° Chemins de fer secondaires du Hainaut;
- 6° Chemin de fer d'Eecloo à Anvers ou à Saint-Nicolas;

- 7° Ceinture de Charleroi ;
- 8° Ligne de Blankenberghe à Heyst ;
- 9° Ligne de Luttre à Châtelineau ;
- 10° et 11° Raccordement des villes de Maeseyck et de Virton au réseau général.

II.

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

Les renseignements qui vont suivre s'appliquent exclusivement aux chemins de fer dont l'administration se fait par le Gouvernement.

Les lignes de Hal à Ath et de Tournay à la frontière vers Baisieux, qui ont été récemment rattachées à l'exploitation de l'État, sont, l'une et l'autre, établies à double voie sur toute leur étendue.

Les sections à simple voie mesuraient, au 31 décembre 1866, le même développement qu'à la fin de 1865, soit seulement 20,668 ou plutôt 8,267 mètres, si l'on fait abstraction de petits raccordements qui peuvent, sans inconvénient, être maintenus à simple voie, ainsi qu'il est indiqué dans les comptes rendus des années précédentes.

A la fin de 1866, les *voies principales* et les *voies accessoires* ou de garage et d'évitement, mesuraient respectivement 1,547,196 et 410,632 mètres de développement; ce dernier chiffre représente 26,54 p. % du premier, et il serait, sans doute, superflu d'insister sur la signification de ce rapport proportionnel tant au point de vue de la bonne situation des aménagements de la voie qu'au point de vue de la justification du montant des frais de premier établissement.

Des rails dont le poids excède 34 kilogrammes au mètre courant avaient, jusqu'au 31 décembre 1865, été successivement placés dans les voies à concurrence d'une longueur de 434,828 mètres, soit 217,414 mètres de voies; on en comptait 440,099 mètres au commencement de l'année 1867, dont 404,384 de rails Vignole (38 kilogrammes) et 35,715 à deux bourrelets symétriques (38 1/2 kilogrammes); cela donne 220,049^m50 de voies, soit accroissement de 3,635^m50 par rapport à ce qui avait été fait sous ce rapport, un an plus tôt. Mais ces rails n'existent plus tous : déduction faite des rails mis hors de service, mais non des rails de remploi tenus en réserve, les voies comprenaient, à la fin de 1866, 419,821 mètres de rails pesant au moins 38 kilogrammes au mètre courant : 386,047 mètres de rails Vignole et 33,774 mètres de rails de 38 1/2 kilogrammes.

En ce qui concerne les rails de 34 kilogrammes, à deux bourrelets inégaux, on en comptait :

A la fin de 1865	3,086,871 mètres.
A la fin de 1866	3,328,541 —
Augmentation	241,670 mètres.

Les rails dont le poids n'atteint pas 34 kilogrammes par mètre n'avaient plus, à la fin de 1866, qu'un développement de 189,053 mètres, savoir :

Voies principales	8,560 mètres.
Voies accessoires	176,829 —
En réserve pour emploi.	3,664 —

En 1866, il a été mis hors de service : 5,912 mètres de rails *ondulés*, de 19 à 22 kilogrammes, et 24,898 mètres de rails *parallèles*, de 23 à 27 kilogrammes; ensemble 30,810 mètres de rails de faible poids.

Les rails dont le poids n'atteint pas 34 kilogrammes et qui se trouvaient encore dans les voies principales, étaient ainsi répartis entre les diverses lignes du réseau :

Nord-Ouest	2,633 mètres.
Est.	223 —
Midi.	5,702 —
Ensemble.	8,560 mètres,

dont 1,604 de rails *ondulés* et 6,956 de rails *parallèles*.

Au 31 décembre dernier, les abouts de rails avaient été consolidés au moyen d'éclisses boulonnées, sur une longueur totale de 1,643,803-54 mètres.

III.

Billes.

Sous le rapport des billes, la situation, au 31 décembre 1865 et au 31 décembre 1866, se traduisait par les nombres suivants :

	Au 31 décembre 1865.	Au 31 décembre 1866.	Augmentation.	Diminution.
Billes non préparées	874,352	776,096	—	98,256
— préparées.	1,004,191	1,238,567	234,376	»
— de systèmes divers	3,484	7,202	3,718	»
Totaux.	1,882,007	2,038,865	256,094	98,256
En plus	156,858		156,858	

Les résultats de la comparaison seraient naturellement mal appréciés si on les attribuait exclusivement aux améliorations introduites, attendu qu'ils doivent ne pas être isolés de cette circonstance que le réseau exploité a pris une extension considérable.

En somme, abstraction faite des billes non préparées, il a été placé dans les voies, pendant l'année 1866 293,474 billes préparées d'après le système Bethell, tandis qu'il a été enlevé des voies :

Billes du système Boucherie	50,666
— soumises à divers modes de conservation	11,432
	<u>42,098 —</u>
Comme ci-dessus.	251,376 billes

D'après les indications qui précèdent, le nombre des billes *préparées* équivalait à 61.58 p. % du nombre total des traverses. La proportion ne dépassait pas 53.36 p. %, à la fin de 1865. Sur 1,255,567 billes préparées, on en comptait 1,192,808 du système Bethell et 61,597 du procédé Boucherie.

IV.

Dépenses de premier établissement.

Le dernier compte rendu fixe au total de. fr. 253,930,651 69
le montant des capitaux qui, à la date du 31 décembre 1865, avaient été votés pour être consacrés à la construction et au parachèvement du chemin de fer de l'État belge. Mais il y a lieu de déduire de ce chiffre une somme de. 500,000 »
qui doit ne pas y figurer et qui y a été comprise par erreur. Cette somme, destinée au prolongement du quai du Rhin à Anvers (loi du 6 juillet 1860), a été rattachée à un crédit appliqué à l'achèvement des stations, bien que la première de ces dépenses n'ait rien de commun avec le railway.

Reste. . . . fr. 253,430,651 69

Par contre, il y a lieu d'ajouter aux fonds de premier établissement renseignés à la fin de 1865 ceux qui ont été mis à la disposition du Ministre des Travaux Publics, pour le même objet, pendant l'année 1866, savoir :

1^o Loi du 15 février. Extension du matériel de traction et des transports. fr. 9,000,000 »

2^o Loi du 11 mai. Achat du matériel, du mobilier et de l'outillage nécessaires à l'exploitation des lignes de Hal à Ath, Tournay à Blandain, Braine-le-Comte à Gand et Bruxelles à Louvain. 150,000 »

3^o Versement fait au Trésor, d'une somme employée à des travaux exécutés d'office pour le compte d'un entrepreneur. (Construction d'une station.) 744 14

Total au 31 décembre 1866 fr. 262,581,395 83

Il va de soi que cette somme totale ne comprend pas les cinq millions accordés par la loi du 8 juillet 1865 pour servir éventuellement à la construction du chemin de fer de Châtelineau à Bruxelles, par Luttre, dans le cas où ce chemin ne serait point construit par voie de concession.

A la fin de 1866, le capital voté était dépensé à concurrence de fr. 239,685,561-52, savoir :

1^o Pour l'établissement des lignes construites aux frais du Trésor et déjà livrées à l'exploitation. fr. 227,864,342 11

A reporter fr. 227,864,342 11

Report fr.	227,864,342 11
2° Pour les travaux de la ligne directe de Bruxelles à Louvain	5,538,159 97
3° Pour le raccordement des stations des Guillemins et de Vivegnis, à Liège; pour le chemin de fer de ceinture, à Gand; pour le raccordement de la station d'Ostende au nouveau quai des bateaux à vapeur; pour la jonction des voies en dehors de la station de Verviers; pour le raccordement extérieur des stations du Nord et du Midi, à Bruxelles; pour les installations à créer en vue du service des établissements maritimes d'Anvers; pour le mobilier, le matériel et l'outillage des lignes de Hal à Ath, Tournay à Blandain, Braine-le-Comte à Gand et Louvain à Bruxelles, par Cortenbergh	3,308,969 27
4° Pour parachèvement et amélioration des lignes dont le Gouvernement assure ou a, pendant certain temps, assuré l'exploitation, mais qui ont été construites par des compagnies :	
a. Mons à Manage fr.	1,426,999 43
b. Dendre-et-Waes	521,559 66
c. Saint-Trond à Hasselt	14,604 27
d. Tournay à Jurhise	241,895 75
e. Ligne du quartier Léopold à la gare du Nord (bâtiments).	51,126 86
Total du tableau ci-annexé sous le n° III. . . . fr.	238,967,657 32
5° Frais d'exploitation prélevés sur le produit des emprunts avant qu'il existât un budget annuel (années 1835 et 1836) fr.	700,979 38
6° Resté sans emploi et ayant fait retour au Trésor. . . .	16,924 82
Montant des imputations faites. . . . fr.	239,685,561 52
Disponible sur crédits, mais engagé dans les travaux décrétés fr.	22,895,834 31
Crédits ouverts. . . . fr.	262,581,395 83
Toutes dépenses de premier établissement réunies, c'est-à-dire celles qui ont été faites aussi bien pour les lignes non construites par l'État mais exploitées par le Gouvernement que celles qui ont été effectuées pour les lignes établies et administrées aux frais du Trésor, la somme totale dépensée en 1866 atteint le chiffre de fr. 14,432,695-02, se répartissant ainsi :	
Voie proprement dite. fr.	4,360,591 84
Stations et dépendances	4,864,965 58
Frais généraux	69,320 29
Matériel des transports	5,137,817 31
Total. . . . fr.	14,432,695 02

Ces chiffres comportent notamment :

1° Celui qui est relatif à la *voie*, les frais faits pour les installations d'Anvers (établissements maritimes) ; — les dépenses du chemin de ceinture de Gand, — de la ligne directe de Bruxelles à Louvain, — du raccordement des stations de Liège, — de la jonction des voies extérieures de Verviers, — du raccordement de Bruxelles (Nord au Midi) ;

2° Celui qui est relatif aux *stations*, des sommes consacrées aux gares de Bruxelles (Nord), de Mouscron, de Bruxelles (Midi), de Liège, de Verviers et de Mons ; aux stations de la ligne directe de Louvain ; à l'achat et au placement de pavés, d'excentriques, de plates-formes, etc. ;

3° Celui qui est relatif au *matériel*, le prix d'achat de locomotives et accessoires, de voitures et d'approvisionnements y relatifs, de fers et métaux, ainsi que la main-d'œuvre de construction.

Le coût moyen du kilomètre de route construit aux frais du Trésor public se calcule comme suit :

Route proprement dite	fr. 234,669 86
Bâtiments et dépendances des stations	64,091 96
Frais généraux	9,108 49
	Fr. 307,870 01
Matériel de traction et des transports	92,520 67
Moyenne générale.	fr. 400,390 68

L'ensemble des trois premiers postes (route, stations, dépenses générales) ne présente qu'une augmentation de fr. 6,939-11 comparativement à la moyenne calculée au 31 décembre 1863 ; — l'augmentation est de fr. 9,021-42, en ce qui touche la moyenne du coût du matériel de traction et de transport. Cette dernière moyenne est, en réalité, susceptible d'une réduction relativement considérable : en effet, ainsi que la remarque en a déjà été faite dans les comptes rendus antérieurs, la moyenne du coût du matériel devrait s'établir d'après la longueur des lignes *exploitées* plutôt que d'après la longueur des lignes *construites*. Si l'on avait égard à cette circonstance, la moyenne générale diminuerait de 25,000 à 35,000 francs, pour descendre à 375,000 ou 365,000 francs par kilomètre de route.



CHAPITRE II.

SITUATION FINANCIÈRE.

La situation financière du chemin de fer de l'État se résume en quatre points ou questions.

I.

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

La somme déjà appliquée à l'établissement du railway de l'État, y compris les dépenses faites pour le parachèvement et l'amélioration de lignes concédées mais exploitées par le Gouvernement, s'élevait, au 31 décembre 1866, au chiffre total de fr. 238,967,657 32 ainsi qu'il est dit à la p. 13 ci-dessus et au tableau annexé au présent rapport sous le n° III.

En ajoutant à cette somme celle de fr.	13,235,505 51
représentant le prix d'acquisition du chemin de fer de Mons à Manage, d'après le tableau de capitalisation ci-annexé sous le n° IV, on trouve un capital employé de fr.	252,203,162 83

II.

Quels sont les résultats des recettes et des dépenses?

Le bénéfice net de l'exploitation et des opérations de l'amortissement atteignait, à la date du 31 décembre 1865, la somme de fr. 40,614,538 07

Mais les dépenses de 1865 ont été évaluées à un chiffre approximatif qui, à la clôture du budget, a été reconnu être trop élevé de	257,975 38

Ce qui fait monter le bénéfice à. fr.	40,872,513 45

Par contre, il a été payé, en 1866, des dépenses arriérées de l'exploitation des années 1861, 1862, 1863 et 1864, à concurrence de fr.	66,350 25

Ce qui ramenait à fr.	40,806,163 20

le bénéfice réel existant à la fin de 1865.

Report fr.	40,806,163 20
La recette de l'exploitation (part de l'État) a été, en 1866, de fr.	35,108,534 25
Les produits indirects recouvrés en 1866 sont renseignés (voir p. 25) à fr.	120,541 84
Les capitaux amortis en 1866 avaient, d'après le produit de l'émission des emprunts, une valeur de fr.	2,592,403 96
Ensemble. fr.	<u>78,627,663 25</u>
Dépenses de 1866 :	
Exploitation (1) fr.	22,069,702 98
Intérêts	7,543,667 70
Amortissement.	2,863,112 28
Frais d'amortissement	13,256 27
Autres frais pour le service des em- prunts	57,767 91
	<u>Fr. 32,547,507 14</u>
Bénéfice à la fin de 1866. fr.	<u><u>46,080,156 11</u></u>
D'où, bénéfice de 1866 :	
Versé au Trésor ou boni en numéraire fr.	2,681,588 95
Valeur effective des capitaux amortis.	2,592,403 96
Soit. fr.	<u>5,273,992 91</u>
Par rapport au boni de 1865, il s'est produit une diminution de fr. 5,345,813-80 portant, à concurrence de fr. 2,610,745-54, sur les versements faits au Trésor et, à concurrence de fr. 735,068-26 sur, la valeur des capitaux amortis.	
En d'autres termes, la comparaison peut s'exprimer comme suit :	
Diminution de recettes. (Exploitation.) fr.	729,817 59
— dans la valeur des capitaux amortis.	735,068 26
Augmentation de dépenses. (Exploitation.)	2,422,742 55
— d'intérêts soldés	473,431 41
Total des diminutions de recettes et des augmentations de dépenses fr.	<u>4,361,059 81</u>
Augmentation de produits indirects. fr.	93 34
Diminution de capitaux employés à l'amortissement	801,476 97
Diminution de frais d'amortissement	3,398 57
— de frais divers concernant les emprunts	210,277 13
	<u>Fr. 1,015,246 01</u>
Comme ci-dessus. fr.	<u>5,345,813 80</u>

(1) Évaluation.

Ce qui peut encore se traduire ainsi :

Diminution de bénéfice provenant du service de l'exploitation fr.	3,152,466 80
Diminution de bénéfice provenant du service des emprunts.	193,347 »
Ensemble. . . fr.	<u>3,345,813 80</u>

La diminution constatée en ce qui concerne la part du bénéfice provenant du service des emprunts, doit être attribuée exclusivement à une augmentation de fr. 473,431-41 dans le montant des intérêts payés, laquelle augmentation a cependant été compensée à concurrence de fr. 280,084-41 par la diminution des frais d'amortissement et des frais divers relatifs aux emprunts, et surtout par le profit qu'ont procuré les rachats faits à la bourse en 1866. Cette dernière circonstance prouve que les années pendant lesquelles les marchés financiers sont travaillés par la crise, peuvent être avantageuses au chemin de fer, au moins quant aux opérations d'amortissement qui se font pour son compte; de sorte que le railway y gagnerait à ce que le rachat de ses titres ne perdît rien de ses allures ordinaires quand la cote des fonds publics vient à fléchir.

On a vu (p. 6) quels eussent été les résultats financiers de l'année 1866, si l'amortissement de cette année n'avait pas dû se faire dans les conditions qu'exigeaient impérieusement les circonstances.

Du 1^{er} mai 1854 au 31 décembre 1866, on a recueilli :

Recettes de l'exploitation fr.	551,835,547 79
Produits indirects.	5,789,624 98
Valeur des capitaux amortis	61,835,982 95
Total. . . fr.	<u>617,461,155 72</u>

Par contre, on a dépensé, durant la même période :

Frais d'exploitation fr.	511,246,013 98
Intérêts	192,937,986 59
Capitaux employés à l'amortissement .	63,768,293 09
Frais d'amortissement	549,852 54
Frais divers relatifs aux emprunts . .	3,078,853 61
	<u>Fr. 571,580,999 61</u>
Bénéfice final. . . fr.	<u>46,080,156 11</u>

III.

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

Si l'on avait égard aux intérêts afférents aux derniers mois de 1866 mais exigibles seulement en 1867, sur les emprunts dont les échéances sont fixées au 1^{er} mai et au 1^{er} novembre ou bien au 1^{er} février et au 1^{er} août, le bénéfice indiqué ci-dessus diminuerait de fr. 1,177,031-20 et descendrait, par conséquent,

de fr. 46,080,156-11 à fr. 44,903,124-91; c'est cette dernière somme qui peut être considérée comme formant le solde actif de tous les comptes, les dépenses liquides mais non soldées étant portées en ligne au débit.

IV.

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

Le trésor public a pourvu à toutes les dépenses d'exploitation du chemin de fer de l'État, lesquelles ont atteint, de mai 1854 à fin 1866, le chiffre total de fr. 571,380,999 61 ainsi qu'il est indiqué ci-dessus.

Il y a lieu toutefois de défalquer de ce chiffre les sommes consacrées aux frais de l'exploitation des années 1853 et 1856, qui ont été imputés sur les fonds de l'emprunt, ci. fr. 700,979 58

Reste. . . fr. 570,680,020 23

D'un autre côté, le Trésor a encaissé :

Les recettes de l'exploitation. . . fr. 551,833,547 79

Les produits indirects. 3,789,624 98

Les sommes restées sans emploi, sur le produit des emprunts 16,924 82

Fr. 555,642,097 59

Excédant de dépense. . . fr. 15,037,922 64

La créance du Trésor, du chef des dépenses annuelles, avait été fixée, au 31 décembre 1865, à fr. 17,911,136 72

Cette créance s'est réduite, en 1866, du chef d'opérations de comptabilité faites pour les années 1861 à 1865 inclusivement, à. fr. 191,625 13

Restait, au 1^{er} janvier 1866. . . fr. 17,719,511 59

Le Trésor a encaissé les recettes tant directes qu'indirectes de 1866 fr. 35,229,096 09

Il a, par contre, payé les dépenses de 1866 fr. 32,547,507 14

Fr. 2,681,588 95

Reste, fin 1866. . . fr. 15,037,922 64

soit pas même 25 p. % de la valeur effective des capitaux successivement amortis par voie de rachat à la bourse. (fr. 61,853,982-95.)

Les données qui précèdent se groupent comme il est indiqué aux trois tableaux suivants :

TABLAU N° 1.

Compte capital ou situation financière du chemin de fer de l'État, au 31 décembre 1866.

PASSIF.

ACTIVE.

[illegible]

TABLEAU N° 2.

Situation du Trésor public envers le chemin de fer.

DOIT.		AVOIR.	
	Fr. c.		Fr. c.
Renseigné en trop dans les dépenses de 1865 (exploitation).	237,975 38	Solde au 31 décembre 1865 . . .	17,911,156 72
Recettes de l'exploitation en 1866.	35,108,534 25	Dépenses d'exploitation de 1861, payées en 1866	107 90
Produits indirects recouvrés en 1866.	120,541 84	Dépenses d'exploitation de 1862, payées en 1866	21,734 80
Solde au 31 décembre 1866. . .	15,037,922 64	Dépenses d'exploitation de 1863, payées en 1866	10,029 99
		Dépenses d'exploitation de 1864, payées en 1866	34,477 56
		Dépenses d'exploitation de 1866 (évaluation).	22,069,702 98
		Intérêts sur les emprunts et sur la dette de Mons à Manège . .	7,543,667 70
		Capitaux d'amortissement. . . .	2,865,112 28
		Frais d'amortissement	15,256 27
		Frais divers relatifs aux emprunts.	57,767 91
TOTAL.	50,524,994 11	TOTAL.	50,524,994 11

TABLEAU N° 3.

Compte des recettes et des dépenses de 1866.

DOIT.		AVOIR.	
	Fr. c.		Fr. c.
Dépenses d'exploitation de 1861, payées en 1866	107 90	Solde au 31 décembre 1865. . .	40,614,558 07
Dépenses d'exploitation de 1862, payées en 1866	21,734 80	Renseigné en trop dans les dépenses de 1865 (exploitation).	237,975 38
Dépenses d'exploitation de 1863, payées en 1866	10,029 99	Recettes de l'exploitation en 1866.	35,108,534 25
Dépenses d'exploitation de 1864, payées en 1866	34,477 56	Produits indirects recouvrés en 1866.	120,541 84
Dépenses d'exploitation de 1866 (évaluation).	22,069,702 98	Valeur effective des capitaux amortis.	2,592,403 96
Intérêts sur les emprunts et sur la dette de Mons à Manège . .	7,543,667 70		
Capitaux d'amortissement. . . .	2,865,112 28		
Frais d'amortissement	15,256 27		
Frais divers relatifs aux emprunts.	57,767 91		
Solde créditeur au 31 décembre 1866 (1)	46,080,156 11		
TOTAL.	78,694,013 50	TOTAL.	78,694,013 50

(1) Ce solde créditeur descendrait à fr. 44,903,124-91, si l'on en retranchait fr. 1,177,031-20, du chef des intérêts échus en 1866 mais exigibles seulement en 1867.

Ainsi, les recettes de l'exploitation (part de l'État seulement) donnent,
pour 1866, une somme de fr. 35,108,554 25
et les produits indirects s'élèvent à 120,541 84

Ensemble. . . . fr. 35,229,096 09

Les dépenses d'exploitation ont absorbé 22,069,702 98

Reste fr. 13,159,393 11

Cet excédant a été employé :

57.33 p. % aux intérêts du capital fr. 7,543,667 70

21.76 p. % à l'amortissement du capital 2,863,412 28

0.10 p. % aux frais d'amortissement. 13,256 27

0.44 p. % aux frais relatifs aux emprunts 57,767 91

20.37 p. % à l'extinction d'une partie de la créance du
Trésor. 2,681,588 95

Total égal. . . . fr. 13,159,393 11

Le capital *moyen utilisé* en 1866 (capital dépensé à la fin de 1865 accru de la moitié du capital dépensé en 1866), ressort à fr. 244,986,815-32.

L'excédant de la recette sur la dépense équivaut à 5.371 p. % de ce capital moyen, et ces 5.371 p. % ont été appliqués :

3.079 p. % aux intérêts.

1.169 p. % à l'amortissement.

0.005 p. % aux frais d'amortissement.

0.024 p. % aux frais divers concernant les emprunts.

1.094 p. % aux versements faits dans les caisses du Trésor.

Le tantième de 5.371 p. % est trop éloquent par lui-même pour que l'on essaie de rien ajouter à la simple énonciation du chiffre.

CHAPITRE III.

EXPLOITATION.

I.

Longueur exploitée en 1866.

La longueur moyenne exploitée par l'État, en 1863, a été de 749 kilomètres 159 mètres; elle s'est accrue de 40,723 mètres, et a, par conséquent, atteint 789 kilomètres 884 mètres, en 1866.

L'augmentation provient d'abord de ce que la ligne de Tournay à Blandain, ouverte aux transports, à partir du 1^{er} décembre 1863 seulement, ne figurait que pour un douzième de son développement dans la longueur exploitée en 1863. Il y a lieu de la comprendre tout entière dans la longueur moyenne exploitée en 1866, ce qui donne une différence de 6,084 mètres ou $\frac{11}{12}$ de 6,637 mètres.

En second lieu, la ligne de Hal à Ath a été livrée à la circulation, pour le service des voyageurs, à partir du 1^{er} février 1866; elle mesure une étendue de 37,790 mètres, et cela correspond à une longueur moyenne de 34,644 mètres pour l'année entière en comptant sur une exploitation effective de onze mois.

La longueur totale de 789 kilomètres 884 mètres se répartit comme suit, entre les quatre lignes du réseau :

Nord-Ouest.	242,834	} 789,884
Sud-Ouest.	216,207	
Est	134,864	
Midi	195,979	

II.

Recettes et dépenses de 1866.

L'exploitation de l'année 1866 a produit :

Pour le Trésor public.	fr.	35,108,554 23
Pour la Compagnie de Dendre-et-Waes		1,823,071 01
— de Tournay à Jurbise		926,147 19
— de Tournay à Lille et Hal à Ath		331,201 91
Total.	fr.	38,188,974 36

	D'autre part, fr.	38,188,974 36
Les dépenses sont évaluées à. fr.	22,069,702 98	
sauf déduction de la somme de.	190,839 69	
employée à des travaux d'amélioration et de parachèvement dont le coût a été prélevé sur les fonds destinés à l'explo- itation et figurant au budget. (Voir tableau ci-annexé sous le n° V.)		

Reste donc pour la dépense d'exploitation. fr.	21,878,863 29
et pour l'excédant de recette fr.	16,310,111 07

L'excédant de recette s'élevait, pour 1866, à fr. 18,741,226-10; il s'est produit :

Une diminution de recette brute, de fr.	129,803 82
Une augmentation de dépenses, de (¹).	2,301,309 21
D'où diminution de recette nette, de fr.	2,431,113 03

Le rapport de la dépense à la recette brute se calcule à 57.29 p. %. Le kilo-
mètre de route a donné :

En recette brute. fr.	48,347 57
En dépense	27,698 83
En recette nette. fr.	20,648 74

Comparativement aux résultats correspondants de 1865, ceux-ci accusent :

Une diminution moyenne de recette brute fr.	2,801 49
Une augmentation moyenne de dépense	1,566 12
Une réduction de recette nette fr.	4,367 61

Les différences constatées seront justifiées et les causes en seront exposées en
détail dans la suite du présent rapport.

En attendant, voici la décomposition de la somme qui est renseignée dans les
tableaux de la *Situation financière* comme représentant les *Produits indirects*
recouvrés en 1866 :

(¹) Cette augmentation de dépense atteindrait fr. 2,422,742-55, si l'on ne faisait pas, aussi
bien pour 1865 que pour 1866, déduction des frais de parachèvement et d'amélioration
prélevés sur le budget.

Droits de magasin sur les marchandises déposées, sous le régime d'entrepôt, dans le hangar situé au quai Nord du petit bassin, à Anvers fr.		730 06
Location de terrains réservés.		10,332 58
— de cafés-restaurants.		49,975 09
— d'herbages		7,745 »
— de vidanges		1,261 »
— de bâtiments.		6,927 05
Argent non réclamé		666 59
Vente de terrains		5,284 42
— de mobilier et matériel hors d'usage.		8,068 60
— d'objets non réclamés		6,127 95
— d'arbres, plantations, herbages		3,403 50
Neuvième acompte versé par la ville de Gand, sur les 260,000 francs qui lui ont été avancés en 1848.		20,000 »
Total. . . fr.		120,541 84

Quant aux recettes de l'exploitation proprement dite, elles sont indiquées dans le tableau suivant, lequel se complète par le relevé (ci-annexé sous le n° VI) des transports effectués gratuitement ou à prix réduits pour le service des administrations publiques.

NATURE DES TRANSPORTS.		EXPLOI		
		PART DE L'ÉTAT.		
		Mouvement(général (*)).	Recette.	
1		2	3	
Voyageurs.	Trains express.....	1 ^{re} classe.....	262,409	1,564,870 89
		2 ^e id.	152,818	681,568 03
		3 ^e id.	154,911	261,406 53
	Trains ordinaires	1 ^{re} classe.....	503,216	1,284,560 82
		2 ^e id.	1,564,575	1,775,281 41
		3 ^e id.	8,949,812	6,476,183 42
		Transports militaires ..	61,658	83,548 24
		Id. extraordinaires.....	82,103	147,558 53
Id. d'enfants.....	104,115	78,533 04		
TOTAUX du tarif des voyageurs.....		11,637,417	12,321,204 93	
Bagages | Transports.....	au minimum.....	120,391	61,924 76	
	au poids taxé (quintaux).....	103,395	427,302 02	
TOTAUX du tarif des bagages.....		"	489,427 68	
Petites marchandises. (Tarifs nos 1 et 2.)	Express.....	Colis taxés au minimum.... (nomb. 260,265). Kil. (*)	260,265	111,235 71
		Id. au poids..... (id. 60,596). "	607,193	90,757 36
	Grande vitesse..... (Petits paquets.)	Colis de 2 kilogr. et moins. (id. 186,880). " (*)	186,880	61,850 95
		Id. de 2 à 5 kilogrammes. (id. 80,214). " (*)	238,644	43,432 24
		Id. de 5 à 10 kilogrammes (id. 74,543). " (*)	521,815	49,090 51
		Id. au delà de 10 kilogrammes.....	628,010	43,781 41
	Service accéléré..... (Articles de messagerie.)	Expéditions taxées au minimum... (842,982). Kil. (*)	5,900,874	251,873 23
		Id. taxées au poids.....	106,572,306	1,712,424 96
	TOTAUX des tarifs nos 1 et 2. (Petites marchandises).....		115,323,985	2,569,168 57
	Grosses marchandises. (Tarif n° 3.)	Petite vitesse..... (Articles de roulage.)	Expéditions taxées au minimum (tonneaux) (*)	22,509	183,565 80
Id. 1 ^{re} classe..... (id.).....			447,353	2,747,464 22
Id. 2 ^e id. (id.).....			801,739	2,240,861 27
Id. 3 ^e id. (id.).....			614,227	1,823,503 94
Id. 4 ^e id. (id.).....			2,237,683	4,756,537 70
Id. aux tarifs spéciaux (id.).....			1,598,409	2,814,897 64
Id. à prix réduits (id.) (*)			589,751	412,457 33
Id. par abonnement ... (id.).....			931,380	2,068,233 29
Frais accessoires		Chargement, déchargement, camionnage, bulletins, provision et avis d'arrivée.....	"	917,874 77
TOTAUX du tarif n° 3. (Grosses marchandise).....		6,833,040	17,946,913 96	
Finances.	Transports.....	Groupes de 1,000 francs et au-dessous.....	260,569	96,403 02
		Id. au-dessus de 1,000 francs.....	589,101	88,827 02
TOTAUX du tarif des finances.....		649,670	185,233 24	
Tarif des équipages (par voiture).....		269	11,626 04	
Chevaux et bestiaux.	Grande vitesse (par expédition)		1,910	82,946 41
	Petite vitesse.....	1 ^{re} catégorie (par expédition).....	3,266	51,833 06
		2 ^e id. (id.).....	2,761	33,274 79
		3 ^e id. (id.).....	16,893	403,745 84
TOTAUX du tarif des chevaux et des bestiaux.....		24,850	521,851 "	
Produits extraordinaires.....		"	1,263,036 83	
TOTAUX GÉNÉRAUX DES RECETTES....		"	35,108,534 23	
A ajouter, pour transports gratuits ou à prix réduits. (Pour mémoire). (Voir tableau annexé sous le n° VI.)		"	1,876,715 42	
TOTAUX.....		"	36,985,269 67	

FATION PAR L'ÉTAT.

FATION PAR L'ÉTAT.						TOTAL	PROPORTION		Observations.
PART DE LA SOCIÉTÉ DE DENORE-ET-WAES.		PART DE LA SOCIÉTÉ DE TOURNAI A JURBIE		PART DE LA SOCIÉTÉ de Hal à Ath et de Tournai à la frontière.		de la RECETTE DES LIGNES exploitées PAR L'ÉTAT. (Col. 3, 5, 7 et 9.)	RELATIVEMENT à la recette		
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	— de chaque tarif	TOTAL.		
4	5	6	7	8	9	10	11	12	
5,216	8,732 28	6,806	10,082 70	7,191	15,502 90	1,599,248 77	12.00	4.19	(1) On a compté le poids moyen à 1 kil. par colis.
5,602	10,962 03	5,905	3,468 56	4,045	5,049 67	701,048 09	5.26	1.84	(2) On a compté le poids moyen à 1 kil. par colis.
8,598	10,833 51	5,535	2,410 20	5,531	3,391 53	278,041 59	2.08	0.73	(3) On a compté le poids moyen à 3 kil. par colis.
25,957	39,701 43	24,352	21,718 07	21,615	15,974 81	1,351,934 95	9.99	5.49	(4) On a compté le poids moyen à 7 kil. par colis.
95,366	77,154 60	69,492	58,865 68	43,587	21,738 42	1,911,040 11	14.53	5.01	(5) On a compté le poids moyen à 7 kil. par expédition.
718,803	438,254 49	534,491	173,841 76	535,575	93,794 51	7,182,076 18	53.86	18.81	(6) On a compté le poids moyen à 250 kil. par expédition.
7,515	4,505 84	2,296	586 60	55	14 05	88,422 75	0.66	0.25	(7) Produit des transports effectués suivant conventions ou contrats.
9,035	7,571 06	6,509	2,701 20	2,416	788 77	158,590 65	1.18	0.41	(8) Cette colonne comprend le mouvement général des lignes exploitées par l'État, y compris les chemins de fer de Denore-et-Waes, Tournai à Jurbie, Hal à Ath et Tournai à la frontière.
8,402	4,071 18	6,732	1,663 39	4,932	1,084 71	85,154 52	0 64	0.22	
882,535	601,584 44	660,116	235,508 05	424,745	157,598 97	13,355,586 59	100.00	54.93	
6,615	2,264 64	5,674	1,164 67	5,182	1,188 69	66,542 76	15.10	0.17	
5,685	5,259 90	6,035	5,511 46	5,985	5,295 15	441,549 45	86.90	1.16	
"	7,504 54	"	6,676 15	"	4,485 84	508,092 19	100.00	1.55	
22,800	8,429 55	24,000	1,717 19	12,200	752 89	122,155 54	4.78	0.52	
87,100	6,560 95	77,800	1,425 59	46,100	767 18	99,549 28	5.89	0.26	
2,700	616 42	4,800	297 80	2,500	193 58	65,958 75	2.58	0.17	
2,800	514 07	5,800	185 36	2,600	150 50	46,099 97	1.80	0.12	
6,000	554 52	18,600	597 58	14,600	508 95	50,531 34	1.97	0.15	
7,400	219 22	9,500	128 41	900	2 84	44,161 88	1 75	0.12	
657,960	19,846 02	449,500	5,898 99	297,400	2,114 81	277,135 67	10.84	0.75	
9,450,700	102,786 07	6,761,400	22,529 16	3,861,100	15,867 26	1,831,407 45	72.41	4.85	
10,217,400	139,157 42	7,530,900	50,155 88	4,237,400	18,357 59	2,556,819 60	100.00	6.70	
2,998	21,124 54	2,379	4,705 98	1,162	2,563 90	213,960 22	1.08	0.56	
41,910	151,255 47	40,742	59,810 74	28,022	58,077 62	2,996,608 05	15.16	7.84	
51,495	115,524 02	49,048	57,846 52	21,715	21,560 45	2,435,792 06	12.52	6.57	
37,425	71,062 59	94,523	80,095 75	34,916	22,020 40	1,996,682 40	10.10	5.25	
260,264	467,594 01	504,458	218,587 82	49,245	51,242 62	5,455,762 15	27.60	14.28	
14,110	8,551 49	251,708	168,881 62	87,872	26,571 96	5,018,702 71	15.27	7.95	
54,659	14,456 76	45,864	7,587 27	"	"	434,201 56	2.19	1.15	
68,801	148,459 92	26,595	17,094 20	4,455	1,957 81	2,255,745 22	11.51	5.85	
"	47,157 55	"	12,411 08	"	5,982 65	981,425 85	4.97	2.57	
500,640	1,045,165 95	885,315	627,020 76	227,585	147,777 59	19,766,880 00	100.00	51.76	
20,567	6,857 11	15,991	1,149 15	7,550	495 42	104,905 25	52.72	0.27	
19,995	5,851 19	18,088	877 47	11,470	527 84	94,064 12	47.28	0.25	
40,562	10,688 50	54,049	2,026 60	18,820	1,021 26	198,969 40	100.00	0.52	
9	244 25	26	251 65	11	154 99	12,256 91	100 00	0.05	
20	404 58	94	501 66	42	276 61	54,129 06	10.15	0.14	
222	922 42	258	484 47	154	281 44	55,574 29	6.28	0.09	
195	1,090 00	168	520 15	106	401 20	55,287 08	6.60	0.09	
694	3,517 94	715	3,104 20	195	1,012 44	411,578 42	76.99	1.07	
1,451	5,955 70	1,215	4,610 46	475	1,971 69	554,568 85	100 00	1.59	
"	12,990 45	"	117 66	"	55 98	1,276,200 96	100.00	3.54	
"	1,823,071 01	"	926,147 19	"	551,201 91	58,188,974 56	"	100.00	
"	"	"	"	"	"	1,870,715 42	"	"	
"	1,823,071 01	"	926,147 19	"	551,201 91	40,065,689 78	"	"	

Les dépenses de 1866 se sont élevées à fr 22,069,702-98, savoir :

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE		RAPPORT à la DÉPENSE totale.
	PAR ARTICLE du budget.	PAR SERVICE.	
VOIES ET TRAVAUX.	Fr. c.	Fr. c.	Pour cent.
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	564,271 14		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois	2,704,086 12		
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie . .	1,872,715 56		
Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers	846,042 84		
		5,787,085 46	26.22
TRACTION ET MATÉRIEL.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	299,264 72		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois	3,453,748 78		
Primes d'économie et de régularité	67,216 05		
Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois	2,519,957 84		
Entretien, réparation et renouvellement du matériel	3,091,772 59		
		9,453,959 76	42.75
TRANSPORTS.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	2,206,651 72		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois et des manœuvres	1,972,974 93		
Frais d'exploitation	1,056,125 61		
Camionnage	710,868 15		
Pertes et avaries ; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer	159,993 73		
		6,086,294 14	27.58
SERVICES EN GÉNÉRAL (¹).			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	109,708 53		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois	76,649 70		
Matériel et fournitures de bureau	499,803 52		
Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration	20,000 »		
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	24,418 18		
		730,581 50	3.31
RÉGIE.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	51,782 12		
Frais de bureau (²)	»	51,782 12	0.14
Total		22,069,702 98	100.00

(¹) Non compris le personnel de l'administration centrale. (Voir *Compte rendu* de 1858, p. 58.) Il est à remarquer que les sommes reprises dans cette section (*Services en général*) s'appliquent également, en partie du moins, aux services des postes et des télégraphes.

(²) Les dépenses de chauffage, de fournitures de bureau, etc., sont prélevées sur les allocations générales de l'administration centrale, depuis que le service de la Régie a été réuni à cette administration.

CHAPITRE IV.

STATISTIQUE.

I.

Machines fixes et locomotives.

A la fin de 1863, l'exploitation du chemin de fer de l'État employait 34 machines fixes ayant ensemble une force de 609.24 chevaux-vapeur. — A la fin de 1866, le nombre et la force de ces appareils étaient respectivement de 40 machines et de 666.94 chevaux.

On sait que la machine affectée à la remorque de certains trains franchissant les plans inclinés de la ligne de l'Est a une force de 320 chevaux.

Il existe, en outre, à l'arsenal de Malines, 9 machines représentant une force collective de 217.60 chevaux; il reste, pour le service des stations, 30 machines équivalant à 129.34 chevaux, ce qui fait une moyenne de 4.31133 chevaux par machine.

On sait, d'un autre côté, que les bâtiments de la station de Gand sont chauffés au moyen d'un générateur.

A la date du 1^{er} janvier 1867, on comptait 323 locomotives, c'est-à-dire 17 de plus qu'à la date correspondante de 1866. On avait mis en service 32 locomotives neuves, dont 15 fournies par Couillet, 11 par Seraing, 4 par la Compagnie belge de construction de matériel de chemins de fer, 1 par Carels et 1 par Carlsruhe. Par contre, 15 locomotives avaient été démolies pour cause de vétusté.

Les 323 locomotives prémentionnées avaient ensemble une puissance de 42,775.956 chevaux-vapeur; force moyenne, 132.433 chevaux.

Au 31 décembre 1866, 63 locomotives étaient en voie de construction : 20 pour renouvellement ou remplacement de locomotives retirées de la circulation, 43 pour extension.

Le nombre des remorqueurs en réparation était, par rapport au nombre des locomotives utilisées (ce dernier nombre étant par exemple de 323 pour 1866), savoir :

A la fin de 1864, comme 19.41 est à 100.

—	1865,	—	18 30	—
—	1866,	—	17.54	—

Il a été mis en service, pendant l'année 1866, 30 tenders neufs, qui ont tous été fournis par le sieur Carels; 18 tenders ont été démolis; — différence ou augmentation comparativement à la situation constatée à la fin de 1865, 42 tenders *en plus*. Au 1^{er} janvier 1867, il existait 289 tenders : 263 en bon état et 26 en réparation.

La proportion du nombre des tenders en réparation, relativement au nombre total des tenders existants, s'est calculée comme suit :

A la fin de 1864.		14.76 p. %.
— 1865.		10.11 p. %.
— 1866.		9.00 p. %.

Ces indications générales et les éléments des moyennes qui viennent d'être indiquées sont puisés dans les colonnes du tableau ci-annexé sous le n° XV, lequel contient des détails sur la composition effective du matériel locomotives et tenders, pour chacun des douze mois de l'année 1866.

Le parcours des locomotives remorquant des trains s'est élevé à 10,356,928 kilomètres, pendant l'année 1866; la répartition de ce trajet et son rapprochement avec le mouvement de 1865 s'exprime ainsi :

		1866.	1865.	Augment en 1866.
		Locom.-kilom.	Locom.-kilom.	Locom.-kilom.
Trains de voyageurs	{ express . .	1,053,960	896,058	157,902
	{ ordinaires .	4,459,167	3,857,917	601,250
Trains de marchandises.		4,845,801	4,107,156	738,645
Totaux.		10,356,928	8,861,131	1,495,797

L'accroissement avait été :

En 1860, par rapport à 1859, de.	196,807
En 1861, — 1860, de.	216,953
En 1862, — 1861, de.	244,395
En 1863, — 1862, de.	586,786
En 1864, — 1863, de.	830,390
En 1865, — 1864, de.	1,465,655

L'accroissement de 1866 sur 1865 est donc resté sensiblement le même que celui de 1865 sur 1864, malgré le développement qu'a pris l'étendue du réseau exploité.

Aussi le premier ne représente-il que 16.88 p. % du mouvement de 1865, tandis que le second formait 19.79 p. % du mouvement de 1864.

Le ralentissement relatif que ces tantièmes révèlent provient exclusivement du service des voyageurs. Ainsi une augmentation de 1,037,123 trains-kilomètres pour voyageurs (1865 sur 1864) a fait place à un accroissement de 759,152 trains-kilomètres (1866-1865); pour les marchandises, au contraire, la différence avait été seulement de 426,532 trains-kilomètres (1865-1864) et elle a atteint 756,615 trains-kilomètres en 1866 par rapport à 1865.

Ces résultats s'expliquent, pour ce qui concerne particulièrement le service des voyageurs, par ce fait que l'accroissement du nombre transporté avait atteint 1,256,331 voyageurs, en 1865 par rapport à 1864, tandis qu'il n'a point dépassé 959,454 voyageurs, en 1866 par rapport à 1865. Ce point spécial fera l'objet d'explications développées, dans la suite du présent rapport.

En somme, le réseau a été parcouru, en 1866, 13,112 fois dans toute son étendue par les locomotives remorquant des trains; cette moyenne donne une augmentation qui, comparativement à la fréquentation du réseau telle qu'elle a été calculée en 1865, se traduit par 1,284 fois la longueur des lignes exploitées. Et il est à noter que la moyenne prémentionnée de 13,112 s'applique à un réseau accru de 40,728 mètres.

Voici, au surplus, comment le mouvement des locomotives se répartit entre les diverses espèces de trains et entre les douze mois de l'année. L'accroissement de parcours, quant aux trains ordinaires de voyageurs, avait varié entre 63,000 et 83,000 trains-kilomètres, pendant les cinq premiers mois de l'année; il est tombé à 50,000 en juin, à 44,000 en juillet, à 37,000 en août, septembre et octobre, à 36,000 en novembre; il y a même eu diminution de 9,000 trains-kilomètres en décembre. Évidemment, ces chiffres marquent une amélioration progressive, dans le service des trains et dans l'utilisation du matériel; ils marquent, en outre, un ralentissement dans la progression normale des transports et ce ralentissement est d'autant plus sensible que la progression aurait dû grandir par suite de la mise en exploitation de la ligne de Hal à Ath.

Ce qui témoigne également en faveur des mesures prises pour la bonne organisation des trains, c'est que les parcours faits par les locomotives pour le service des gares et pour les manœuvres ont diminué de 603,490 kilomètres, par rapport à 1865, comme les parcours faits par les locomotives ne remorquant aucune charge ont pris un simple accroissement de 21,698 kilomètres, pendant les sept derniers mois de l'année 1866 comparés à la période correspondante de 1865.

Pour l'année entière, les parcours faits sans charge à remorquer ne dépassent point 1.70 p. % du parcours total de 12,462,261 locomotives-kilomètres.

Parcours kilométrique des locomotives, pendant l'année 1866.

MOIS.	LOCOMOTIVES REMORQUANT DES TRAINS				LOCOMOTIVES ne remorquant aucune charge.	LOCOMOTIVES en manœuvres (service des gares)	TOTAL.
	express.	ordinaires et spéciaux de voyageurs.	de marchandises.	ENSEMBLE.			
Janvier ...	78,241	359,315	371,444	809,000	21,181	157,246	987,427
Février...	71,403	316,976	336,724	745,103	14,527	139,279	898,911
Mars.....	79,683	339,308	402,546	841,737	16,471	163,263	1,023,473
Avril.....	77,679	349,624	382,920	810,233	14,443	130,973	975,641
Mai.....	80,134	389,491	389,513	859,140	18,408	137,277	1,034,823
Juin.....	93,217	386,266	400,256	879,719	18,747	134,992	1,033,438
Juillet....	109,693	404,033	402,406	916,192	20,748	136,062	1,093,002
Août.....	103,894	397,830	411,046	912,790	16,882	138,902	1,088,574
Septembre.	97,233	393,134	415,087	905,454	19,008	135,030	1,077,492
Octobre...	96,168	389,321	441,894	927,383	18,490	168,090	1,113,963
Novembre..	90,890	371,637	428,872	891,399	15,768	137,949	1,063,116
Décembre..	75,723	342,012	441,031	858,786	17,332	174,241	1,030,379
TOTAUX...	1,033,960	4,459,167	4,843,801	10,336,928	212,023	1,893,308	12,462,261

En ramenant toute la recette et toute la dépense de l'exploitation à l'unité de la locomotive-kilomètre, sans avoir égard toutefois aux machines ne remorquant aucune charge ni aux locomotives de manœuvres, on trouve pour :

Recette brute	fr. 3.68728
Dépense	2.11248
Excédant de recette	fr. 1.57480

Rapprochées des moyennes correspondantes de 1865, celles-ci accusent les *diminutions* suivantes :

Sur la recette brute	fr. 0.63709
Sur la dépense	0.09689
Sur la recette nette	fr. 0.54020

II.

Matériel des transports (voitures.)

Une loi du 15 février 1866 a ouvert au Département des Travaux Publics un crédit de neuf millions de francs pour l'extension du matériel de traction et des transports, indépendamment d'un crédit d'un million de francs qui a été rattaché au budget de 1865 et qui a été appliqué au renouvellement.

Le nombre total des voitures dont l'exploitation dispose s'est accru de 1,446 pendant l'année 1866, savoir :

	NOMBRE DE VOITURES		
	Au 1 ^{er} janvier.	Au 31 décembre.	Augmentation.
Service des voyageurs.	1,552	1,730	198
Transport des marchandises	8,644	9,882	1,238
Services divers.	563	573	10
Totaux.	10,759	12,205	1,446

Dans le cours des cinq dernières années (du 1^{er} janvier 1862 à la fin de 1866), il a été mis en service, compensation et déduction faites des véhicules démolis pour cause de vétusté, 3,743 voitures en extension du matériel, soit : 3,054 pour le service des marchandises, 670 pour le service des voyageurs et 19 pour services divers. L'accroissement moyen est donc de 749 voitures par année ; la moyenne correspondante était de 520 voitures pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1861 et le 31 décembre 1865.

Parmi les 1,446 voitures formant la différence constatée entre la situation arrêtée au 31 décembre 1865 et la situation arrêtée au 31 décembre 1866, il y avait notamment 1,634 wagons de 10 tonnes, 120 voitures à voyageurs et 78 fourgons à bagages ; par contre, il y avait en moins 346 wagons de 5 à 7 1/2 tonnes.

Si l'on n'avait pas égard aux voitures en réparation, on trouverait que l'accroissement est de 953 voitures *en bon état* ou en voie de *parachèvement* ; et si l'on s'en tenait exclusivement au matériel immédiatement utilisable, la différence serait encore de 893 voitures *en plus*.

	Kilomètres.
Le parcours des voitures s'est élevé, en 1866, à	144,011,361
pour les wagons de l'État circulant sur les lignes administrées par l'État, et à	31,237,325
pour les wagons des compagnies en relation, circulant sur les lignes de l'État, ce qui donne un mouvement total de	175,248,686
pour le parcours effectué sur le réseau exploité.	

Les voitures de l'État ont fourni un parcours de 36,932,447 kilomètres sur les lignes autres que celles appartenant à ce réseau ; de sorte que le parcours total des voitures de l'État, tant à l'intérieur qu'au dehors des limites de l'exploitation, a atteint 180,943,808 voitures-kilomètres.

Le mouvement prémentionné de 175,248,686 voitures-kilomètres s'est réparti comme suit :

	Voitures-kilomètres.
Trains de voyageurs express	8,307,833
— ordinaires	41,180,375
— spéciaux	467,959
Trains de marchandises ordinaires	121,691,959
— spéciaux	3,600,560
Ensemble.	175,248,686

Ce mouvement dépasse de 23,339,997 voitures-kilomètres le mouvement de 1865, savoir :

		Voitures-kilomètres.
Augmentation pour trains de voyageurs	express.	1,530,399
—	— ordinaires	7,187,815
—	— marchandises ordinaires	14,227,936
—	— spéciaux	436,039
		<u>23,382,209</u>
Diminution pour trains de voyageurs spéciaux.		42,212
Comme ci-dessus.		<u>23,339,997</u>

Les parcours faits *à vide* avaient, en 1864 et en 1865, absorbé 19-10 p. % du mouvement total. Cette proportion est descendue à 12-67 p. % en 1866, le relevé des parcours faits à charge et des parcours faits à vide s'établissant comme suit, pour cette dernière année :

		MATÉRIEL A CHARGE.	MATÉRIEL A VIDE.	
		Voit. — Kilom.	Voit. — Kilom.	
1866.	Trains de voyageurs	express	8,306,147	1,686
		ordinaires	44,163,194	17,181
		spéciaux	463,380	4,379
	Trains de marchandises.	ordinaires	100,383,433	21,108,526
		spéciaux	2,325,442	1,075,118
	Totaux		153,041,796	22,206,890
Mouvement de 1865		122,893,511	29,015,378	
Différences en 1866		+ 50,148,485	- 6,808,488	
Soit, en définitive		+ 23,339,997		

Il serait superflu d'insister sur la signification de la réduction obtenue en ce qui concerne les parcours faits à vide; elle marque évidemment un progrès sensible dans la voie d'une bonne utilisation du matériel.

Chaque locomotive-kilomètre remorquant une charge correspond à 14.78 voitures *chargées*; la moyenne était de 13.87 en 1865 : d'où une amélioration de 0.91 voiture-kilomètre par locomotive-kilomètre

La recette et la dépense, ramenées à la voiture-kilomètre chargée, s'expriment ainsi :

Recette brute	fr. 0.24953
Dépense.	0.14296
Recette nette	<u>fr. 0.10657</u>

Soit, par rapport aux moyennes correspondantes de 1863, les diminutions suivantes :

Recette brute	fr. 0.06227
Dépense.	0.01624
Recette nette	fr. 0.04603

III.

Convois.

Les trains ou convois organisés pour le service de l'exploitation des chemins de fer de l'État, pendant l'année 1866, ont fourni un parcours développé de 10,238,221 kilomètres se répartissant comme suit :

		Trains-kilomètres.
Trains de voyageurs	{ express	1,007,966
	{ ordinaires	4,528,383
	{ spéciaux	33,583
Trains de marchandises	{ ordinaires	4,552,997
	{ spéciaux	113,290
Total.		10,238,221

Il s'en faut de 118,707 kilomètres que ce parcours soit égal à celui des locomotives, et la différence s'établit dans ces termes :

Trains de marchandises	+ 177,514
— express	+ 43,994
	223,508
Trains ordinaires de voyageurs	— 104,801
Reste en	+ 118,707

Comparativement au mouvement des trains pendant l'année 1865, celui de 1866 donne une augmentation de 1,581,603 kilomètres, savoir :

En plus :

Trains de voyageurs express	127,586
— — ordinaires	852,774
— marchandises ordinaires	621,984
— — spéciaux	2,668
	1,585,012

En moins : Trains spéciaux de voyageurs.	3,409
	1,581,603

On voit que la plus grosse part de la différence vient du développement donné au service des trains de voyageurs.

Par kilomètre de route explicité, on a compté une moyenne de 12,962 trains-kilomètres, c'est-à-dire que le réseau a été parcouru 12,962 fois dans toute son

étendue par les convois organisés : 7,034 fois par les trains de voyageurs et 5,908 fois par les trains de marchandises. — En 1863, la fréquentation s'exprimait par 11,555 fois la longueur des lignes ; ce dernier chiffre reste de 1,407 au-dessous de celui qui ressort du mouvement de 1866 : 894 pour les trains de voyageurs et 513 pour les trains de marchandises.

La composition moyenne des trains pris dans leur ensemble ressort à 17.117 voitures pour 1866 ; elle était de 17.594 en 1865.

Le train-kilomètre pris pour seule unité de recette et de dépense donne, en ce qui touche l'année 1866 :

Une recette brute de	fr. 3.73004
Une dépense de	2.13698
Et une recette nette de	<u>1.59306</u>

Soit, par rapport aux moyennes correspondantes de l'année 1865, les diminutions que voici :

Sur la recette brute	fr. 0.69649
Sur la dépense.	0.12459
Sur la recette nette	<u>0.57190</u>

IV.

Tarifs.

L'année 1866 a été marquée par la mise en vigueur des tarifs qui s'appliquent actuellement au transport des voyageurs et dont la combinaison se trouve indiquée dans le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pour l'année 1865 (p. 49).

Les changements que ces tarifs consacrent ont complété la série des mesures prises, depuis sept ans, en vue d'arriver à une réforme générale des prix que perçoit l'exploitation du chemin de fer de l'État belge.

Il ne restera plus dorénavant qu'à étendre, au moment opportun, la pratique des bases nouvellement adoptées pour les transports de voyageurs, ces bases n'ayant encore reçu qu'une exécution partielle. Les réductions dont le principe a été posé profitent déjà en entier aux parcours de 16 lieues et plus, des réductions provisoires seulement ayant été accordées aux trajets de 8 à 15 lieues inclusivement, et les parcours de moins de 8 lieues n'ayant encore rien obtenu.

Il reste, en outre, il est vrai, à améliorer, à amender en les perfectionnant les conditions et les prix de transport résultant des réformes adoptées, mais cela devient du détail, les principes généraux restant debout.

C'est ainsi que, dans ce dernier ordre d'idées, l'on a prononcé la suppression de la réduction de 25 centimes par tonne dont jouissaient les expéditions faites par abonnement de six mois et plus, tandis que l'on a substitué à cette réduction une augmentation, sur les prix normaux du tarif, de 25 centimes par tonne pour les expéditions faites par abonnement de moins de six mois.

Les abonnements consentis avaient pour but d'habituer le commerce et l'industrie à recourir à ces sortes d'arrangements. Ce moyen d'assurer la régularité des transports et la bonne utilisation du matériel étant passé dans les usages du public, il n'y avait plus aucune raison de maintenir les avantages spéciaux qui, à l'origine, avaient dû favoriser les abonnements; au contraire, il était équitable de percevoir une certaine surtaxe en échange de la certitude donnée à l'abonné quant à la libre disposition du matériel.

Le chemin était frayé, il n'était plus nécessaire de le montrer et surtout il n'y avait plus utilité à offrir une prime pour qu'on voulût bien y passer.

Cette modification dans le tarif des marchandises n'a été prescrite que par un arrêté du 14 décembre 1866; elle n'a donc pu exercer aucune influence sur les recettes ni sur le mouvement de l'année dernière.

Quel a été le résultat du nouveau tarif des voyageurs ?

C'est ce que le Ministre des Travaux Publics a longuement exposé à la Législature dans le cours de la discussion du budget de son département pour l'exercice 1867, et c'est ce que nous allons exposer de nouveau en reproduisant le fond des explications du Ministre et en donnant le détail des chiffres sur lesquels son raisonnement reposait. Fussent-ils susceptibles de corrections, ces chiffres n'auraient pas moins une grande signification en faveur de la réforme.

V.

Voyageurs.

Voici d'abord des chiffres :

CATÉGORIE DE VOYAGEURS.		NOMBRE DE VOYAGEURS.				RECETTE.			
		En 1865.	En 1866.	Augmen- tation en 1866.	Diminua- tion en 1866.	En 1865.	En 1866.	Augmen- tation en 1866.	Diminution en 1866.
Trains express.	Voyageurs de 1 ^{re} classe.	290,904	262,409	»	28,495	Fr. c. 2,160,864 15	Fr. c. 1,599,248 77	»	Fr. c. 561,715 38
	— de 2 ^e —	134,126	152,818	18,692	»	804,262 82	701,048 09	»	103,214 73
	— de 3 ^e —	»	154,911	154,911	»	»	278,041 59	278,041 59	»
Trains ordinaires.	— de 1 ^{re} —	463,780	506,216	41,436	»	1,550,912 18	1,331,954 95	»	218,957 23
	— de 2 ^e —	1,299,502	1,364,375	64,873	»	2,203,943 15	1,911,040 11	»	292,903 04
	— de 3 ^e —	8,125,388	8,949,812	824,424	»	7,334,260 30	7,182,076 18	»	152,184 12
Voyageurs non classés. . . .		364,263	247,876	»	116,387	535,403 19	331,976 70	»	203,516 49
TOTALX.		10,677,963	11,637,417	1,104,336	144,882	14,589,835 79	13,335,386 39	278,041 59	1,532,490 99
DIFFÉRENCE. . .		+ 959,454		+ 959,454		— 1,254,449 40		— 1,254,449 40	

Groupés suivant les mois de l'année, ces renseignements se résument ainsi :

MOIS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.				RECETTE.			
	En 1865.	En 1866.	Augmen- tation en 1866.	Diminution en 1866.	En 1865.	En 1866.	Augmentation en 1866.	Diminution en 1866.
Janvier . .	693,143	799,384	106,241	»	Fr. c. 860,926 65	Fr. c. 939,346 »	Fr. c. 98,419 35	»
Février . .	595,570	733,354	137,778	»	762,365 19	894,937 07	132,591 88	»
Mars . . .	717,017	818,735	101,718	»	922,304 10	1,012,505 14	90,201 04	»
Avril . . .	865,408	942,344	76,936	»	1,139,213 29	1,185,738 20	46,524 91	»
Mai	913,877	1,112,222	198,345	»	1,218,287 78	1,240,571 24	22,283 46	»
Juin	965,142	1,025,141	59,999	»	1,305,471 32	1,120,095 12	»	185,376 20
Juillet . .	1,002,309	1,070,800	68,491	»	1,437,481 33	1,176,101 41	»	261,379 92
Août	1,104,308	1,041,004	»	62,304	1,759,418 26	1,192,122 79	»	567,295 47
Septembre .	1,152,532	1,186,149	33,617	»	1,722,634 41	1,331,927 65	»	390,706 76
Octobre . .	979,117	1,110,803	131,686	»	1,267,609 50	1,271,213 58	3,704 08	»
Novembre .	827,223	903,877	76,655	»	1,001,478 56	995,060 87	»	6,417 69
Décembre .	862,312	892,604	30,292	»	1,192,615 40	955,581 32	»	237,034 08
TOTAL . .	10,677,963	11,637,417	1,021,758	62,304	14,589,835 79	13,335,386 39	393,784 72	1,648,234 12
DIFFÉRENCES.	+ 959,454		+ 959, 4		— 1,234,449 40		— 1,254,449 40	

Deux observations générales sur la signification de quelques-uns de ces chiffres : sans tenir compte ou même en tenant compte des circonstances malheureuses qui ont comprimé avec énergie le mouvement des transports de voyageurs pendant l'année 1866, on s'est cru autorisé à envisager et à représenter la réforme du tarif des voyageurs comme ayant compromis gravement la recette et comme étant digne d'une désapprobation bien méritée.

Or, en supposant même que la diminution de recette constatée doive être attribuée exclusivement à la réforme (et l'on verra plus loin ce qu'il faut en penser), il y aurait encore lieu de remarquer que la diminution n'excède pas 1,254,000 francs ; elle atteint, si on veut, 1,622,000 francs pour les huit derniers mois de l'année, c'est-à-dire pour la période pendant laquelle les nouvelles taxes ont été perçues. Ce résultat est-il de nature à justifier les critiques amères dont la réforme a été l'objet ? A-t-on regretté la réforme postale, malgré l'abaissement de produit qui en a été la conséquence pendant si longtemps ? Loin de la regretter, on en réclame vivement le complément.

A-t-on regretté l'abolition du droit de barrières sur les routes de l'État, bien que le sacrifice fût consenti en perte pure pour le trésor public ?

Les critiques qui se sont produites quant au chemin de fer sont, non-seulement dénuées de véritable fondement, mais elles sont d'autant plus injustes qu'elles se sont fait le jour avant que l'expérience fût achevée, avant que le déficit momentané que l'on grossit à plaisir eût pu faire place à une reprise sur laquelle les faits reconnus aujourd'hui autorisent à compter sans craindre le démenti de l'avenir.

On a dit aussi que la réforme n'avait pas profité aux voyageurs de la 3^e classe, à ce que l'on a appelé les petites bourses. Les tableaux qui viennent d'être tracés

accusent ce double résultat : il y a eu augmentation de 824,424 voyageurs de 3^e classe, en trains ordinaires, et cette augmentation répond à une diminution de fr. 152,184-12 dans la recette.

L'année 1865 avait été exceptionnellement productive en ce qui concerne les transports de voyageurs ; par rapport à 1864, l'année 1865 avait amené une double augmentation de 1,256,331 voyageurs dans le mouvement et de 1,112,530 francs dans la recette. Et c'est à cette année exceptionnelle que l'on compare 1866 pour conclure à l'insuccès de la réforme.

Le réseau s'est, à la vérité, agrandi en 1866 ; mais quelles lignes y ont été ajoutées ? Des lignes qui forment de simples raccourcissements et dont la fréquentation propre, locale, est sans importance, des lignes dont l'ouverture a provoqué bien plus un simple déplacement qu'un véritable accroissement. Ce qui prouve combien cela est vrai, c'est que la compagnie de Hal à Ath et de Tournay à Blandain a reçu seulement fr. 157,398-97 pour sa part dans la recette des voyageurs de 1866.

Quoi qu'il en soit, examinons les faits et voyons ce qu'ils disent.

Les tarifs applicables au transport des *choses* confiées au chemin de fer de l'État belge avaient été modifiés profondément ; on y avait introduit, d'une manière générale, le principe de la diminution des taxes en raison de l'allongement des parcours.

Les mesures successivement et progressivement prises dans cet ordre d'idées avaient produit des résultats inattendus, aussi bien sous le rapport du développement du mouvement que sous le rapport de l'accroissement de la recette.

Quant au tarif des *voyageurs*, il reposait sur l'égalité kilométrique la plus absolue, la loi en fixant les bases sur le pied de :

10 centimes par kilomètre, pour les voyageurs de 1 ^{re} classe des trains express;					
7 1/2	—	—	2 ^e	—	(¹);
8	—	—	1 ^{re}	—	ordinaires;
6	—	—	2 ^e	—	
4	—	—	3 ^e	—	

Le succès obtenu à la suite du changement radical apporté aux tarifs des marchandises imposait à l'administration la question de savoir si des modifications analogues ne devaient point être adoptées pour le tarif des voyageurs. La logique commandait une réponse affirmative.

En conséquence, le Gouvernement demanda à la Législature les pouvoirs nécessaires pour régler administrativement le tarif des voyageurs, ainsi que cela se fait pour les autres tarifs. L'autorisation sollicitée fut accordée, non-seulement sans difficulté, mais avec un empressement marqué. (*Loi du 1^{er} juillet 1865.*)

(¹) Les trains express ne comprenaient pas de voitures de 3^e classe.

Comment et d'après quels principes fallait-il procéder à la réforme?

Il était rationnel et nécessaire de reconnaître, avant tout, la situation et de se fixer sur le nombre des voyageurs transportés, sur leur répartition entre les différentes catégories qui constituent le mouvement total, sur la longueur réelle des trajets fournis. A cet effet, un dépouillement du mouvement de 1864 fut effectué; il fournit, en masse, les données suivantes (voir compte rendu de 1864, p. 52) :

9,421,632 voyageurs, savoir :

Pour bien saisir la signification de ces renseignements, il importe de savoir :

1^o Que les voyageurs du *service intérieur* sont ceux qui sont restés exclusivement dans les limites du réseau administré par le Gouvernement ;

2^o Que les voyageurs des *services mixtes* sont ceux qui ont successivement emprunté les lignes de l'État et les lignes exploitées par des compagnies ayant des rapports directs (sans réinscription au point d'échange) avec le réseau du Gouvernement, et réciproquement.

Au point de vue où l'administration devait se placer pour l'étude de la nouvelle tarification projetée, il fallait ne tenir compte que des *transports ordinaires* du service intérieur et des services mixtes, et, par conséquent, ne se préoccuper ni des militaires, ni des voyageurs extraordinaires, ni des enfants, ni des services internationaux, ni du transit, ni des voyages de plaisir (dits circulaires), ni enfin des voyages faits, avec billets d'aller et retour, dans le service intérieur et dans les services mixtes.

Restait donc à opérer sur 8,449,385 voyageurs : 7,927,618 du service intérieur (transports ordinaires) et 521,963 des services mixtes (transports ordinaires), dont 253,733 au départ et 268,230 à l'arrivée.

D'un autre côté, il fut reconnu que les parcours dépassant 13 lieues ou 75 kilomètres n'excédaient pas 3.81 p. % du mouvement total, ainsi que cela ressort des indications que voici :

DISTANCES PARCOURUES.	NOMBRE ABSOLU de VOYAGEURS.	POUR CENT.
De 1 à 35 kilomètres	6,532,696	77.53
De 36 à 75 —	1,374,972	18.64
Au-delà de 75 —	521,915	3.81
TOTAUX.	8,449,383	100.00

Ainsi, sur le nombre total des voyageurs, il n'y en avait que 22.43 p. % qui alassent au delà de sept lieues (35 kilomètres). Cela prouvait, à l'évidence, que le mouvement était comprimé par le prix des tarifs ou plutôt par le chiffre global de la dépense tel qu'il procédait de la base des taxes.

En termes plus généraux, les détails de la statistique établissaient que l'importance du mouvement était en raison inverse de la distance, c'est-à-dire que le nombre des voyageurs diminuait à mesure que le parcours devenait plus long.

Cette situation était sensiblement la même que celle qui avait été constatée pour les marchandises au moment où l'on élaborait le nouveau tarif de cette espèce d'expéditions.

La conclusion nécessaire de ces observations était évidemment qu'il fallait abaisser la base kilométrique du tarif des voyageurs selon la longueur des parcours ; d'ailleurs, le succès de la réforme du tarif des marchandises promettait le

même succès à une réforme du tarif des voyageurs, les conditions étant identiques ; ensuite, la dépense de transport fléchissant avec l'allongement de la distance et le prix du tarif ne devant être, au fond, que la rémunération d'un service rendu, il était équitable que ce prix fût mis en harmonie avec la valeur du service.

Done, tout concourait à démontrer que le nouveau tarif des voyageurs devait aussi avoir pour base le principe de la diminution des taxes kilométriques suivant la longueur du parcours.

Voilà pour la théorie. Que devait être la pratique? — Ici, la difficulté était d'autant plus grande qu'aucune exploitation n'a, jusqu'à ce jour, appliqué l'idée qu'il s'agissait de réaliser et que, par suite, les enseignements de l'expérience faisaient complètement défaut.

Cependant, les courants sont connus; on sait et l'on voyait surabondamment par la statistique quelle est l'importance des relations existant entre les principales localités du pays; par conséquent, on pouvait préciser quelles sont les allures effectives du mouvement aux différentes distances parcourues.

Au moyen de ces éléments, on pouvait tracer la courbe que devait décrire le tarif pour répondre convenablement au but proposé.

On était, du reste, autorisé à compter que la réforme n'exigerait pas une augmentation sensible de frais d'exploitation, parce que la *place vide* était considérable dans les trains.

C'est ce qui a eu lieu et c'est ce qui a conduit à un barème dont voici la clef, la lieue remplaçant le kilomètre comme unité de distance ;

Bases du nouveau tarif des voyageurs.

1° De 1 à 10 lieues inclusivement (1 à 50 kilomètres), pour chaque lieue :

1^{re} classe. . fr. 0 30; 2^e classe. . fr. 0 20; 3^e classe. . fr. 0 15

2° De 11 à 20 lieues inclusivement (55 à 100 kilomètres), on ajoute aux prix de la 10^e lieue et pour chaque lieue :

1^{re} classe. . fr. 0 15; 2^e classe. . fr. 0 10; 3^e classe. . fr. 0 075

3° Au-delà de 20 lieues, on ajoute aux prix de la 20^e lieue et pour chaque lieue :

1^{re} classe. . fr. 0 10; 2^e classe. . fr. 0 075; 3^e classe. . fr. 0 05

La surtaxe des trains express a été ramenée à 20 p. % des prix des trains ordinaires (Elle était antérieurement de 25 p. %.)

Enfin, des voitures de 3^e classe peuvent être ajoutées aux trains express. (Elles en étaient exclues, et même certains trains express ne comprenaient que des voitures de 1^{re} classe.)

Tel était le programme arrêté; mais combien son application devait-elle coûter?

Le mouvement supposé stationnaire, il devait en coûter, pour les seuls services intérieurs et mixtes, une somme de 3,401,204 francs, en diminution de recette; et, avec certaines réductions accessoires, ce chiffre devait s'élever à un chiffre rond de 3,500,000 francs. C'était trop. La prudence conseillait de procéder graduellement, par application successive et c'est ce qui s'est fait.

Les prix qui viennent d'être indiqués sont donc les prix de l'avenir, d'un avenir plus ou moins éloigné, plus ou moins rapproché, selon les résultats que donnera la combinaison provisoire à laquelle on s'est arrêté. Cette combinaison consiste à avancer par degrés vers le but final, et voici comme elle peut s'exprimer :

Transitoirement, les anciens prix ont été maintenus pour tous les trajets n'excédant pas 55 kilomètres, le kilomètre continuant temporairement à former l'unité de distance, en ce qui concerne cette première zone ; — pour les parcours compris entre 8 et 15 lieues inclusivement (de 56 à 75 kilomètres), on a adopté des prix intermédiaires entre les anciens prix et ceux qui résulteraient de l'application des nouvelles bases ; — pour les trajets de 16 lieues et plus, les nouvelles taxes sont déjà substituées aux anciennes.

Dans les deux dernières zones (zone à réduction provisoire et zone à réduction définitive), la lieue de 5 kilomètres est devenue l'unité de distance.

Plusieurs ont critiqué cette combinaison ; ils ont prétendu que l'on aurait dû commencer par favoriser les petits et non les grands parcours, les premiers étant bien plus nombreux que les seconds. — C'était oublier : 1° que le prix kilométrique des courtes distances ne peut, sous peine de manquer à la fois de logique et d'équité, être inférieur au prix kilométrique des grandes distances, puisque le coût kilométrique de celles-ci est inférieur au coût kilométrique de celles-là ; 2° c'était oublier, en outre, que c'est précisément parce que les voyageurs à petit parcours sont beaucoup plus nombreux que les autres, qu'il faut, avant tout, s'efforcer de provoquer la multiplication des longs trajets.

Ce n'est point le prix kilométrique qui empêche les déplacements : c'est le coût total du voyage ; on ne recule pas devant une dépense de 2 à 3 francs, tandis que l'on y regarde à deux fois avant de dépenser 10 à 11 francs. Réduire ces derniers prix, c'est porter au voyage, parce que c'est faciliter la conclusion des affaires et en élargir le cercle, les relations personnelles devant se substituer aux relations épistolaires.

Au surplus, il y aurait erreur à supposer que, dans leurs voyages, les *petits* ne vont pas aussi loin que les *grands* ou les *moyens* ; et ce qui prouve qu'il en est autrement, c'est qu'à toute distance le nombre de voyageurs se répartit à peu près dans les mêmes proportions dans les différentes classes de voitures.

La critique signalée n'a donc rien de fondé. Nous avons dit aussi qu'elle pèche par un défaut de logique. A ce dernier point de vue, on peut ajouter que, poursuivant ainsi une succession de faux raisonnements, ceux-là même qui reprochent au Gouvernement de n'avoir point commencé par dégrever les petits parcours lui reprochent aussi d'avoir agi avec un excès de courage qu'ils sont fort tentés d'appeler une imprévoyante audace. Ce qui ne les empêche point de réclamer de nouvelles réductions sous forme de billets d'aller et retour et sous forme de tarifs d'abonnement.

Nous avons dit que la perte éventuelle qui, en l'absence de tout accroissement de mouvement, devait être la conséquence de l'adoption complète de la réforme, était évaluée à 5,101,204 francs. Au lieu de courir, dès maintenant, le risque de cette diminution considérable de recette, on a cru devoir n'exposer, au début, que 1,691,423 francs, en ajournant la mise à exécution du surplus des mesures arrêtées en principe ; la réforme partielle, telle qu'elle est appliquée actuellement,

pouvait donc, au pis aller, amener une perte sèche de 1,691,423 francs; soit 2,100,000 à 2,200,000 francs, en tenant compte des réductions accessoires auxquelles il est fait allusion plus haut.

Quand le moment en sera venu, c'est-à-dire quand on le jugera opportun, selon les circonstances, la réforme pourra recevoir son complément, soit en une fois, soit en deux fois. — En deux fois, on pourrait d'abord régulariser les prix transitoires de 8 à 15 lieues et établir une réduction provisoire de 3 à 7 lieues. (Cette seconde partie de la réforme implique, à mouvement égal, une perte de 660,683 francs.) — Enfin, l'œuvre se couronnerait par la régularisation des prix provisoires de 3 à 7 lieues et par la réduction définitive des prix de 1 à 4 lieues. (Ces dernières mesures coûteraient, sauf développement du mouvement, une somme de 749,098 francs par année.)

Mais nous n'avons pas à nous occuper ici de ce qui se fera ultérieurement. Nous devons uniquement, après l'exposé qui précède, rechercher quels ont été les résultats de la partie de la réforme qui fonctionne déjà et qui, comme on sait, a été mise en vigueur à partir du 1^{er} mai 1866.

Y a-t-il lieu pour le Gouvernement belge de se féliciter des résultats obtenus, et l'administration a-t-elle des raisons, non-seulement d'abandonner la poursuite des combinaisons proposées pour l'avenir, mais de revenir sur ce qui a été fait? — Telles sont les deux questions que nous avons à élucider, et nous allons démontrer qu'elles doivent se résoudre la première dans le sens affirmatif, la seconde, dans le sens négatif. — A l'appui de notre démonstration, nous n'invoquerons que des chiffres.

L'arrêté royal décrétant la réforme du tarif et en ordonnant la mise à exécution partielle, porte la date du 20 mars 1866. Tandis que les mois de janvier et de février 1865 n'avaient donné, par rapport aux mois correspondants de l'année 1864, qu'un accroissement de 78,431 et de 19,344 voyageurs, — janvier et février 1866 avaient fourni respectivement 106,241 et 137,778 voyageurs en plus que les mois de janvier et février 1865.

L'accroissement de recette recueilli en 1866 comparativement à 1865, avait atteint :

	Part de l'État (*).	Toutes parts réunies (*).
Pour janvier fr.	88,243 68	98,419 53
Pour février	118,194 67	152,591 88

Pour la recette totale de l'exploitation, l'augmentation avait été :

	Part de l'État (*).	Toutes parts réunies (*).
En janvier. fr.	180,526 73	233,540 41
En février.	274,039 23	522,904 08

Ces résultats promettaient un accroissement de recette qui devait laisser bien

(*) Indépendamment des lignes construites par l'État ou lui appartenant, le Gouvernement belge exploite trois lignes construites par des compagnies; quand nous parlons de *toutes parts réunies*, nous entendons par là les produits généraux, y compris les sommes dont le trésor public doit faire remise à ces compagnies.

au-dessous de lui l'accroissement réalisé en 1865 par rapport à 1864, lequel avait été seulement :

		Produit des voyageurs.	Recette totale pour la part de l'État.
Janvier	fr.	+ 48,490 08	+ 184,697 01
Février		— 6,270 97	— 25,475 97

De même, les mois de mars et avril 1866 amenèrent, comparativement aux mois correspondants de 1865 :

		Mars.	Avril.
Nombre de voyageurs		+ 101,718 00	+ 76,956 00
Produit des voyageurs (part de l'État).	fr.	+ 79,798 60	+ 51,815 01
— (toutes parts réunies)		+ 90,261 04	+ 46,524 91
Produit total de l'exploitation (part de l'État).		+ 176,465 84	+ 18,551 67
— (toutes parts réunies).		+ 212,896 51	+ 58,595 81

On pouvait, en présence de pareilles observations, avoir pleine confiance dans le sort de la réforme.

En effet, mai arrive et solde par une augmentation :

De 198,345 voyageurs ;

De fr. 9,529-56, dans la recette des voyageurs, part de l'État ;

De fr. 66,514-14, dans la recette générale de l'exploitation, —

De fr. 21,283 46, dans la recette des voyageurs, toutes parts comprises.

De fr. 110,241-22, dans la recette générale de l'exploitation, toutes parts comprises.

Les cinq premiers mois de l'année avaient donc apporté ensemble :

	NOMBRE de VOYAGEURS.	PRODUIT DES VOYAGEURS.		PRODUIT TOTAL DE L'EXPLOITATION.	
		PART DE L'ÉTAT.	TOUTES PARTS réunies.	PART DE L'ÉTAT.	TOUTES PARTS réunies.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier à fin mai.	+621,018	+ 327,381 52	+ 390,080 64	+715,875 61	+940,475 83
Juin	+ 59,999	— 188,381 91	— 185,376 20	—110,420 06	— 65,044 64
Juillet.	+ 68,491	— 271,378 51	— 261,379 92	—321,907 45	—274,254 05
Août	— 62,304	— 567,564 53	— 567,325 47	—666,334 26	—632,051 41
Septembre.	+ 33,617	— 404,114 23	— 390,706 76	—343,593 82	—306,632 23
Octobre.	+131,686	— 21,176 95	+ 3,704 08	+178,880 30	+269,019 41
Soit pour dix mois.	+852,507	—4 125,234 61	—1,011,003 63	—547,499 68	— 68,787 09

L'administration, qui a pour règle de ne rien céler des faits de sa gestion, public, par la voie du *Journal officiel* du royaume, les relevés mensuels du mouvement et de la recette du railway : le public sut donc que le déficit, sur la part de l'État, s'élevait, au 31 octobre, à la somme de fr. 547,499-68, et qu'il avait même atteint fr. 726,379-98 à la fin du mois de septembre.

De là, grande émotion ! La réforme du tarif des voyageurs avait abouti à un

insuccès ! Les réductions avaient été trop considérables et la magnifique situation financière du chemin de fer se trouvait menacée si l'on ne se hâtait de revenir sur les mesures imprudentes qu'avait prises le Ministre des Travaux Publics !...

Or, disons-le immédiatement, ces récriminations tombaient complètement à faux. Sans doute, la réforme n'avait pas porté les fruits que l'on en attendait ; elle était quelque peu coupable de la diminution de recette constatée, mais (comme nous le démontrerons) sa part dans cette diminution était réellement insignifiante ; l'abaissement du produit venait d'ailleurs, et les causes qui l'avaient engendré étaient précisément les mêmes causes qui avaient empêché momentanément le succès de la réforme.

Quelles sont ces causes ?

Tout le monde les a touchées du doigt ; elles sont au nombre de trois et se nomment : la *guerre*, la *pluie* et le *choléra*. Elles ont éclaté, toutes trois, en même temps, c'est-à-dire vers le 20 du mois de mai ; — elles ont duré ou fait sentir leur influence jusque vers la fin de septembre, c'est-à-dire qu'elles ont persisté pendant toute la saison des voyages ; — on ne voyage plus à l'époque où elles ont cessé, et encore ont-elles cessé tout à fait, même aujourd'hui, de comprimer le mouvement des voyageurs ? La crise financière a, maintenant encore, son action sur toutes les affaires et sur toutes les relations sociales : l'argent est rare ; il est lourd partout où il se rencontre.

Voici quelques chiffres qui prouveront que ces remarques ne sont pas invoquées pour les besoins de la cause :

Mouvement des voyageurs.

MOIS.	1865 sur 1864. Différence.	1866 sur 1865. Différence.
Mai	+ 53,036	+ 198,343
Juin.	+ 206,571	+ 59,999
Juillet	+ 81,732	+ 68,491
Août	+ 115,013	— 62,304
Septembre.	+ 137,172	+ 35,617
Octobre	+ 104,421	+ 131,686

Voyez : le mois de mai (1^{er} mois d'application de la réforme) et le mois d'octobre se passent dans des conditions quasi normales ; ils donnent l'un et l'autre, pour 1866 comparé à 1865, un accroissement plus considérable que celui qu'avaient amené mai et octobre 1865 par rapport à mai et octobre 1864.

Juin, juillet, août et septembre avaient fourni, en 1865, 540,490 voyageurs de plus que les mois correspondants de 1864 ; juin, juillet et septembre de l'année 1866 ne donnent que 162,107 voyageurs de plus que les mêmes mois de 1865 ; août solde même par une diminution de 62,304 voyageurs ; de sorte qu'une augmentation de 540,490 voyageurs (1865 sur 1864) fait place à une augmentation de 99,803 (1866 sur 1865).

Peut-on raisonnablement accuser le tarif de cette atonie ?

Pour les quatre premiers mois de l'année (janvier à avril inclus), l'accroissement avait été de 243,633 voyageurs en 1865 comparativement à 1864 ; — l'accrois-

sement de 1866 sur 1865, pour la même période, a été de 422,673; sans les événements calamiteux que nous avons indiqués, il eût donc été assez naturel de compter, pour les mois de juin à septembre, sur un accroissement qui se fût calculé comme suit : $x \cdot 540,490 = 422,673 : 243,633$, ce qui fait x égal à 937,683. Et, en réalité, x , ou l'accroissement de mouvement, a été égal à 99,803 !

Certes, la réforme du tarif ne peut être rendue responsable de ce que l'accroissement effectif du nombre des voyageurs ne dépasse guère le 10^e de l'accroissement *normal* antérieur. Si encore on avait relevé les taxes; mais on les a abaissées!

D'ailleurs, voyons ce qu'ont produit les transports de bagages, pour lesquels le tarif n'a pas subi la moindre modification; nous prendrons ces expéditions de préférence à toutes autres, parce qu'elles sont le complément des transports des personnes. Eh bien, les bagages ont donné, pour la part de l'État :

MOIS	1865 sur 1864. Différence	1866 sur 1865. Différence.
Mai	+ 5,837 22	— 2,708 48
Juin	+ 3,481 72	— 4,091 68
Juillet	+ 5,847 91	— 20,118 12
Août	+ 8,644 64	— 42,682 24
Septembre.	+ 5,864 72	— 13,637 51
Octobre.	+ 4,612 58	— 10,612 14

Que pourrait-on dire pour ajouter à la signification de ces chiffres ?

Pour le mois d'août, la recette a fléchi de 42 à 43 p. %! Et, qu'il soit permis de le répéter, le tarif n'a pas changé en quoi que ce soit.

Du reste, est-ce l'abaissement de la taxe qui, pour ce même mois d'août, a provoqué une diminution de 62,504 voyageurs?

Il y a donc, dans les causes de la dépression de la recette de 1866, autre chose que la réforme du tarif des voyageurs. — Cela étant, nous allons essayer de fixer la part qui, dans cette dépression, doit être attribuée à l'abaissement des taxes.

La question ainsi posée doit être envisagée sous trois aspects : **MOUVEMENT, RECETTE, DÉPENSE.**

Quant au *mouvement* et quant à la *recette*, les recherches doivent se concentrer sur le *service intérieur* pris tout à fait isolément; il y aurait danger ou même certitude d'erreur à procéder sur les *services mixtes*, parce que l'accroissement que ces services ont produit doit être, en très-grande partie, attribué à cette circonstance que l'on a considérablement étendu le nombre des stations concédées mises en rapport direct avec celles de l'État. Il en résulte qu'il s'est fait, dans beaucoup de cas, un simple déclassement (du service intérieur aux services mixtes) et qu'il importe de ne point confondre ce déclassement avec l'accroissement de mouvement qui provient de la réforme.

Or, comment se sont comportés les voyageurs du service intérieur depuis la mise en application des nouvelles taxes? Voici :

MOIS.	ZONE SANS RÉDUCTION.			ZONE A RÉDUCTION PROVISOIRE.			ZONE A RÉDUCTION DÉFINITIVE.		
	1865.	1866.	Différence.	1865.	1866.	Différence.	1865.	1866.	Différence.
Mai	638,176	724,740	+ 86,564	114,809	165,826	+ 51,017	23,252	50,873	+ 27,621
Juin	649,847	638,127	- 11,720	120,659	133,781	+ 13,122	23,975	44,669	+ 20,694
Juillet	679,540	694,714	+ 5,174	118,878	138,472	+ 19,594	26,621	54,126	+ 27,505
Août	693,107	655,459	- 37,648	139,983	142,929	+ 2,946	37,348	53,460	+ 16,112
Septembre	749,609	758,082	+ 8,473	146,712	160,030	+ 13,318	34,679	57,854	+ 23,175
Octobre	683,788	703,749	+ 19,961	120,440	166,703	+ 46,263	23,576	58,835	+ 35,259
Novembre	577,732	576,673	- 1,059	100,891	128,557	+ 27,666	19,756	43,266	+ 23,510
TOTALS	4,651,799	4,741,544	+ 89,745	862,372	1,036,298	+ 173,926	189,207	363,093	+ 173,886

Ce qui signifie :

Dans la zone sans réduction, accroissement de	89,745 voyageurs sur 4,651,799, ou 1.93 p. %.
Dans la zone à réduction provisoire, accroissement de	173,926 — 862,372, ou 20.17 p. %.
Dans la zone à réduction définitive, accroissement de	173,876 — 189,207, ou 94.90 p. %.
Dans les trois zones réunies, accroissement de	437,547 — 8,703,378, ou 7.67 p. %.

Jamais chiffres ne furent plus éloquentes! 1.93, — 20.17, — 94.90 p. %; quels arguments pourraient exprimer, d'une manière plus saisissante, l'effet des réductions de taxes? Les nombres *absolus* ne sont pas moins dignes d'attention; ils parlent d'eux-mêmes, et, comme pour compléter leur valeur, tandis que les mois de juin, d'août et de novembre éprouvent un ralentissement, un recul, dans la zone sans réduction, ils sont marqués par un accroissement dans chacune des deux autres zones; sous ce point de vue, ces deux dernières zones ne donnent une différence en *moins* pour aucun des sept mois comparés.

Voilà qui est parfait : le mouvement réel s'est accru, en 1866, par rapport à 1865 (mai-novembre), de 437,547 voyageurs. Mais ne pourrions-nous déterminer la part qui, dans cet accroissement, revient directement à la réforme? Nous allons le faire, ou, au moins, le tenter.

La réforme ne peut avoir exercé aucune influence sur le mouvement de la première zone, puisque les transports de cette zone n'ont été favorisés d'aucune réduction de taxe. — D'un autre côté, nous venons de voir que les transports circonscrits dans cette zone se sont accrus, en importance numérique, à concurrence de 1.93 p. % — Ne peut-on admettre que l'accroissement eût été proportionnellement le même dans les deux autres zones, en l'absence de toute réforme? — L'hypothèse a quelque chose de défavorable à la réforme, parce qu'il est certain que l'épidémie a empêché les voyages à longue distance : on n'allait que dans le voisinage, on s'éloignait le moins possible du foyer domestique, du siège des affaires et surtout du centre des affections. Il paraît donc certain que, sans la réforme, l'accroissement proportionnel des deuxième et troisième zones fût

resté au-dessous de l'accroissement proportionnel constaté pour la première zone.

Supposons néanmoins que l'augmentation de 1.93 p. % se fût, sans la réforme, répercutée dans les deux zones où des diminutions de taxes ont été introduites, et voyons quels eussent été, dans ce cas, l'accroissement mensuel et l'accroissement total pour la période que nous étudions. Les calculs faits mènent à ceci :

	Différence en 1866 sur 1865.	
	Sans la réforme.	Avec la réforme.
Mai	+ 103,368	+ 163,202
Juin.	— 14,300	+ 22,096
Juillet	+ 6,600	+ 32,273
Août	— 47,264	— 18,590
Septembre	+ 9,868	+ 44,966
Octobre	+ 48,468	+ 121,483
Novembre	— 1,237	+ 30,117
Totaux.	+ 107,685	+ 437,547

Avec la réforme, l'accroissement total, pour les sept mois,
a été de 437,547 voyageurs.
Sans la réforme, il eût été de 107,683 —

Donc la réforme a produit un accroissement de mouve-
ment représentant. 329,864 voyageurs.

Et il est à remarquer que les trois mois de mai, d'octobre et de novembre, les seuls qui se soient écoulés dans des conditions à peu près normales, ont fourni un accroissement comparatif de 184,023 voyageurs; les *quatre* autres mois (les plus productifs en temps ordinaire) n'ont apporté qu'un contingent de 143,841 voyageurs dans l'augmentation de mouvement dû à la réforme

En un mot, l'accroissement total ressort à 437,547 et provient, pour plus des trois quarts, de la réforme du tarif; on pourrait même dire, avec raison, que la réforme n'ayant pu agir sur la première zone, tout l'accroissement qui en a été la conséquence s'est produit exclusivement dans les deuxième et troisième zones, c'est-à-dire que pour ces deux zones réunies l'accroissement total (347,802 voyageurs) vient de la réforme à concurrence de 329,864, le surplus, ou 17,938, devant seul être attribué aux causes ordinaires et générales de la progression normale. Mais une objection s'est fait jour, et elle tend à amoindrir l'opinion qui considère la réforme comme pouvant revendiquer le succès dont nous venons d'indiquer la mesure : les réductions de taxes consenties ne s'étendent point aux transports des *services internationaux*, services pour lesquels les anciens prix ont été maintenus; il en résulte que, dans la plupart des cas, les voyageurs venant de l'étranger en Belgique et *vice versa* ont intérêt à prendre deux coupons, l'un pour le parcours à faire depuis le point de départ jusqu'à la frontière, l'autre pour le parcours compris entre la frontière et le point de destination; les prix partiels afférents aux deux trajets ne forment, dans leur réunion, qu'une dépense inférieure à la somme exigée pour un seul coupon

payé, d'après les tarifs internationaux, pour le voyage entier. Il doit donc arriver que des voyageurs internationaux reprennent un coupon au bureau-frontière et passent ainsi du service international au service intérieur; ceux qui ont recouru à ce subterfuge sont venus grossir les nombres donnés plus haut, et l'accroissement est, de ce chef, en partie fictif, ou du moins les chiffres de 329,864 et de 437,547 sont entachés de certaine exagération.

L'observation a du vrai; toutefois, il importe de ne pas lui prêter une importance qu'elle n'a pas, en réalité, en notant deux circonstances essentielles.

D'abord, la réinscription à la frontière est souvent inévitable : les stations de l'étranger ne sont pas toutes en relations directes avec les stations du pays, et réciproquement. Il n'est délivré des coupons, au lieu de départ pour le lieu de destination, que quand les deux localités figurent l'une et l'autre au tarif international, et il arrive fréquemment que cette double condition fait défaut. On peut donc voir un grand nombre de voyageurs prendre un deuxième coupon à la frontière, sans qu'il doive en être conclu que tous ces voyageurs visent à réaliser l'économie que favorise l'agencement des tarifs.

En second lieu, les tarifs internationaux accordent aux voyageurs le droit de se faire accompagner de leurs bagages (avec inscription et expédition tout à fait identique à l'inscription et à l'expédition de bagages *taxés*); ce droit s'étend à un poids de 30 kilogrammes, et il est refusé, en Belgique, aux voyageurs du service intérieur. — En supposant donc qu'un voyageur international veuille faire sur le prix du transport de sa personne une économie (insignifiante, d'ailleurs, par rapport au prix du parcours total et au coût du voyage), ce voyageur doit s'astreindre à descendre de voiture à la frontière, à prendre un nouveau coupon, à faire repeser et réinscrire ses bagages: — il s'expose à manquer le train; et, en fin de compte, l'économie est encore entamée par la taxe qui frappe les bagages, taxe dont il eût été affranchi, en Belgique, pour 30 kilogrammes, s'il n'avait pas scindé son parcours par la prise de deux coupons. — Plus le voyageur ira loin, plus il aura de bagages, et, par suite, plus il devra payer pour leur transport.

Quoi qu'il en soit, il est avéré que des voyageurs internationaux ont profité de l'occasion et sont ainsi devenus des voyageurs du service intérieur. — Dans quelle limite cela s'est-il pratiqué? C'est ce qu'il serait impossible de préciser, mais toujours est-il que le mouvement des voyageurs internationaux donne lieu à la comparaison que voici :

Mois.	1865	1866	En plus en 1866	En moins en 1866.
Mai	55,799	61,550	5,751	»
Juin	63,732	60,032	»	3,700
Juillet . . .	70,585	57,879	»	12,706
Août	89,951	64,406	»	25,545
Septembre . .	90,861	68,563	»	22,498
Octobre . . .	63,505	57,855	»	5,450
Novembre . .	44,886	45,174	288	»
Totaux . . .	479,119	415,259	6,059	69,899
Diminution .	63,860 voyageurs.		63,860 voyageurs.	

Ces chiffres eux-mêmes prouvent que la reprise des coupons n'a pas été pratiquée sur une bien grande échelle. En effet, le procédé et ses avantages financiers ne sont guère connus que des gens de la frontière; ils sont ignorés de ceux qui viennent de loin; et si la connaissance s'en propageait, comment la diminution serait-elle descendue à 5,450 voyageurs au mois d'octobre, après avoir atteint 25,545 voyageurs au mois d'août? Comment cette diminution se serait-elle transformée en une augmentation au mois de novembre? La raison dit que la diminution aurait dû croître d'une manière constante, à mesure que la connaissance du subterfuge se généralisait.

Malgré ces considérations, supposons (ce qui est d'une invraisemblance incontestable) que la moitié des voyageurs manquant au service international ($\frac{63,860}{2} = 31,930$) représente des voyageurs qui ont pris un deuxième coupon à la frontière; il n'en restera pas moins un accroissement de 297,934 voyageurs (329,864 — 31,930) dû exclusivement à la réforme, et le résultat gardera tous les caractères d'un succès, eu égard aux mauvaises conditions dans lesquelles l'expérience s'est faite. Allons plus loin : supposons que ces 31,930 voyageurs étaient tous destinés à ne s'arrêter que dans la zone qui jouit déjà de la réduction définitive de la taxe; que deviendraient, dans cette hypothèse si défavorable, les calculs que nous avons faits ci-dessus?

Au lieu de rester à 173,876 voyageurs et à 91.90 p. %, l'accroissement numérique et l'accroissement proportionnel de la troisième zone s'abaisseraient respectivement à 141,946 voyageurs et à 75.02 p. %; et les promoteurs de la réforme pourraient continuer à se déclarer satisfaits.

D'après ce qui précède, on semble autorisé à se féliciter de la tentative du Gouvernement belge, au point de vue du mouvement des transports. Sous ce rapport, ce qui a été fait a réussi complètement.

Peut-on en dire autant en ce qui concerne la recette réalisée? C'est ce que nous allons examiner.

La recette effective du service intérieur (toutes parts réunies) a fléchi de fr. 131,610-85, en 1866 par rapport à 1865, (mai à novembre) savoir :

MOIS.	ZONE SANS RÉDUCTION.			ZONE AVEC RÉDUCTION PROVISoire.			ZONE AVEC RÉDUCTION DÉFINITIVE.		
	1865.	1866.	Différence.	1865.	1866.	Différence.	1865.	1866.	Différence.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Mai	359,550 80	404,060 03	+ 44,509 25	281,081 30	319,872 65	+ 38,591 35	126,524 90	147,566 85	+ 20,741 95
Juin	366,780 40	349,277 75	- 17,502 65	293,872 50	264,978 10	- 28,894 70	132,142 30	132,793 80	+ 651 50
Juillet	381,132 30	376,311 65	- 4,820 65	292,696 60	272,820 85	- 19,875 75	159,437 50	159,461 80	+ 4 30
Août	393,910 50	349,500 »	- 44,410 50	350,110 10	290,687 25	- 59,422 85	240,229 50	165,040 30	- 75,189 20
Septembre	423,370 30	406,866 20	- 16,504 10	362,274 50	314,854 10	- 47,420 40	203,813 90	170,903 25	- 32,910 65
Octobre	365,210 30	385,225 25	+ 20,004 75	297,253 40	333,918 45	+ 36,663 05	127,548 »	169,471 80	+ 41,923 80
Novembre	335,067 80	311,099 35	- 23,968 45	246,042 50	260,579 90	+ 14,537 40	108,063 60	129,745 30	+ 21,681 70
TOTAUX	2,625,032 60	2,582,340 25	- 42,692 35	2,123,331 20	2,057,509 30	- 65,821 90	1,098,079 70	1,074,983 10	- 23,096 60

Done :

Dans la zone sans réduction, dimi-			
nution de fr.	42,692.35	sur fr.	2,625,032.60, soit 1.63 p. ‰.
Dans la zone à réduction provisoire ,			
diminution de fr.	65,821.90	sur fr.	2,123,331.20, soit 3.10 p. ‰.
Dans la zone à réduction définitive,			
diminution de fr.	23,096.60	sur fr.	1,098,079.70, soit 2.10 p. ‰.
Dans les trois zones réunies, dimi-			
nution de fr.	131,610.85	sur fr.	5,846,443.50, soit 2.25 p. ‰.

Chose remarquable et qui confirme pleinement les observations précédentes : l'accroissement proportionnel de mouvement constaté dans la première zone (1 93 p. ‰) répond à une diminution proportionnelle de recette (1.63 p. ‰). — Serait-il permis de nier que ce double fait démontre que les parcours se sont raccourcis, c'est-à-dire, comme nous l'avons exprimé, que l'on s'est borné aux excursions de voisinage, que l'on ne s'est pas éloigné du centre des affections ?

Et n'est-il pas devenu manifeste que la réforme n'aurait pas engendré la moindre perte, si la progression du mouvement n'avait été paralysée par les événements désastreux de 1866 ? — Pour les deux dernières zones réunies (les seules qui aient été soumises au régime et à l'influence de la réforme), la diminution de recette, le déficit si l'on veut, ne dépasse point fr. 88,918-50 sur fr. 3,221,410-90, soit 2.76 p. ‰.

Sur l'ensemble, les mois de juin à septembre inclus ont donné une diminution de fr. 346,295-65, tandis que les mois de mai, d'octobre et de novembre ont fourni une augmentation de fr. 214,684-80 : ces trois derniers mois sont, sans contredit, moins productifs que les quatre premiers, dans les années ordinaires ; — mais, en 1866, ces trois mois se rapprochaient, bien plus que les quatre autres, des conditions normales, en dehors desquelles toutes les prévisions humaines seront toujours fatalement déjouées.

Poursuivons nos recherches, selon la marche que nous avons adoptée pour l'appréciation du mouvement, et demandons-nous à quelles sommes la recette se serait probablement élevée si la réforme n'avait pas eu lieu.

Pour cela, nous supposons que la diminution constatée dans la première zone se serait probablement reproduite dans les deux autres zones. Nous arrivons ainsi aux chiffres que voici :

La recette <i>hypothétique</i> ou présumée se serait élevée à . fr.	5,738,489 »
La recette réelle n'a pas excédé	5,714,832 65
D'où perte provenant de la réforme fr.	23,656 35

Descendons dans les détails.

		Différence en 1866 sur 1865.	
MOIS.		Sans la réforme.	Avec la réforme.
Mai	fr. +	94,954 45	+ 103,842 55
Juin	—	37,261 38	— 45,745 85
Juillet.	—	10,852 72	— 24,692 10
Août	—	110,924 97	— 179,022 55
Septembre	—	37,599 70	— 96 855 15
Octobre	+	42,661 18	+ 98,591 60
Novembre	—	48,931 34	+ 12,250 65
Balance	—	107,954 50	— 131,610 85
Comme ci-dessus		— fr. 23,656 55.	

La différence se répartit donc comme suit :

<i>En moins :</i> Juin	fr. 8,484 47
Juillet	13,859 38
Août.	68,097 58
Septembre	59,235 45
	Fr. 149,676 88
<i>En plus :</i> Mai	fr. 8,908 12
Octobre	55,950 42
Novembre	61,181 99
	Fr. 126,020 53
Reste.	fr. 23,656 55

Encore une fois, les quatre meilleurs mois sont devenus mauvais; les trois autres sont bons, parce qu'ils se rapprochent d'une situation normale. Partout, on retrouve les traces désolantes des trois fléaux que nous avons signalés comme étant la source du ralentissement des transports.

Ici reparait une restriction que nous avons déjà mentionnée à propos de l'augmentation obtenue dans le mouvement : en ne renseignant que fr. 23,656-55 pour la diminution de recettes provoquée par la mise à exécution partielle de la réforme du tarif, ne sommes-nous pas resté au-dessous de la vérité? N'avons-nous pas porté à l'actif du service intérieur des sommes qui avaient été simplement empruntées au service international, par suite de la reprise de deuxièmes coupons à la frontière? — Nous n'essaierons pas de nier le fait, mais nous chercherons à en déterminer l'importance.

Or, la comparaison de la recette des services internationaux et du transit, pendant les années 1865 à 1866 (mai à novembre) se traduit par les chiffres suivants :

MOIS.	RECETTE DE 1865.	RECETTE DE 1866.	DIMINUTION.	RAPPORT DE LA DIMINUTION à la recette de 1865.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
Mai	230,771 40	189,709 27	41,062 13	17 p. %
Juin	266,336 83	172,273 73	94,061 10	35 —
Juillet.	330,387 11	151,418 55	178,968 56	54 —
Août	434,343 75	190,566 11	243,777 62	56 —
Septembre	386,552 15	193,210 15	191,142 .	49 —
Octobre	230,869 79	182,914 42	67,955 37	27 —
Novembre	155,772 22	125,885 40	29,886 82	19 —
TOTAUX.	2,034,853 25	1,207,979 65	846,875 60	41.21 p. %

Deux enseignements semblent découler des indications de ce tableau : les mois de juin à septembre sont frappés d'une grande compression de recette, dans les services internationaux et dans le transit aussi bien que dans le service intérieur; la situation est sensiblement meilleure pour mai, octobre et novembre. — En second lieu, les tantièmes p. % dénotent d'abord une progression ascendante, à laquelle succède une progression décroissante : l'ascension expliquerait et révélerait peut-être la petite manœuvre des deux coupons, grandissant à mesure que les voyageurs apprennent à y recourir; mais que signifie la progression descendante? Évidemment, elle renverse la supposition que beaucoup de voyageurs auraient eu recours à la réinscription!

Néanmoins, pour ne pas être soupçonné d'optimisme, supposons que la moitié de la diminution de recette constatée en ce qui touche les services internationaux et le transit constitue un transfert de ces services au service intérieur; nous avons fait la même hypothèse en ce qui concerne la diminution de mouvement, et certes la concession est très-large, trop large même.

La moitié de la diminution de recette équivaut à fr.	423,436 80
Nous avons trouvé que le service intérieur a donné une diminution de	23,656 55
La réforme aurait donc coûté fr.	447,093 15

pour les sept mois compris entre le 1^{er} mai et le 30 novembre, et, dans ses prévisions, l'administration évaluait la diminution de recette à 2,200,000 francs, pour l'année entière!

Ces chiffres n'ont pas besoin de commentaires : ils témoignent d'un succès manifeste et complet.

Nous disons que le succès est *complet*, malgré la diminution de recette à laquelle on a abouti, parce que nul ne poussera les exigences jusqu'à prétendre

que le produit acquis avant la réforme devait rester intact, que le découvert à provenir de la réduction des taxes devait être comblé du premier jour. On s'attendait à une flexion qui ferait place à un relèvement progressif et à un retour ultérieur vers l'ancienne recette ; mais on n'allait point au delà ; quelle est la réforme de taxes ou d'impôts qui se soit jamais accomplie dans d'autres conditions ?

Mais la réforme ne portait pas exclusivement sur la réduction des taxes ; cette réduction a été accompagnée de l'adjonction de voitures de 3^e classe à certains trains express. Nous dirons, en peu de mots, ce qu'il faut penser de cette mesure spéciale, au point de vue de son efficacité et, comme conséquence, au point de vue de son opportunité, quant au mouvement des voyageurs et quant à la recette qu'ils ont fournie.

Voici, d'abord, des chiffres qui permettront d'apprécier les résultats obtenus en ce qui touche le mouvement du service intérieur :

MOIS.	1865. (NOMBRE DE VOYAGEURS.)		1866. (NOMBRE DE VOYAGEURS.)			AUGMENTATION en 1866. (VOYAGEURS.)
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	
Mai.	41,430	6,357	41,068	9,438	43,089	46,408
Juin	40,454	6,493	9,745	9,671	46,554	49,623
Juillet	42,455	9,577	9,909	40,386	20,448	48,684
Août	46,409	44,972	44,615	44,898	48,692	43,824
Septembre. . . .	44,564	9,937	40,559	42,289	20,995	49,342
Octobre.	40,809	5,916	42,700	43,004	23,594	32,573
Novembre. . . .	40,043	4,773	41,628	40,202	20,245	27,259
TOTAUX	85,264	54,725	77,324	76,888	433,287	447,410
	139,989		287,399			

Ici encore, les mois de juin à septembre sont moins bons que les autres ; ici encore, août est relativement mauvais. Partout se retrouve donc la preuve inattaquable de la pression d'événements qui entravent le développement des transports.

En somme :

La 3 ^e classe donne un accroissement de	133,287
La 2 ^e — — — — —	22,163
Ensemble.	155,450
La 1 ^{re} classe donne une diminution de	8,040
Reste en plus.	147,410

ou 105 p. % du mouvement de 1865.

Sans la 3^e classe, il y avait *statu quo*.

Passons à la recette :

MOIS.	1865.		1866.			DIFFÉRENCES EN 1866 par rapport à 1865.
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Mai	51,102 70	20,000 70	40,981 85	25,368 95	23,194 95	+ 18,442 05
Juin	44,261 60	21,359 20	36,060 85	23,467 45	27,810 "	+ 21,717 50
Juillet	63,378 "	31,591 10	38,111 25	26,445 55	34,897 30	+ 4,485 "
Août	94,197 10	42,202 20	47,092 90	31,097 70	33,802 25	- 24,406 45
Septembre . . .	74,001 60	34,306 50	42,406 55	31,695 "	37,155 90	+ 2,949 35
Octobre	44,938 70	19,072 40	47,178 70	33,507 15	40,278 05	+ 56,952 80
Novembre . . .	43,719 20	14,793 80	42,144 35	25,809 05	34,199 95	+ 43,637 35
TOTAUX. . . .	445,598 90	183,325 90	293,973 15	197 390 85	231,338 40	+123,777 60
	598,924 80		722,702 40			

Donc, la 3^e classe donne en plus. fr. 231,338 40

La 2^e classe — 14.064 95

Soit. . . fr. 245,403 35

Et la 1^{re} classe donne en moins fr. 121,625 75

Reste en plus. . . fr. 123,777 60

ou 26 à 27 p. % de la recette de 1865.

Sans la 3^e classe, il y avait perte !

Juin, juillet, août et septembre ont produit une augmentation de fr. 4,745-40 ; l'accroissement est de fr. 119,052-20 pour les mois (moins anomaux) de mai, octobre et novembre.

Nous pouvons, semble-t-il, nous borner à citer ces chiffres : ils établissent, à suffisance, que l'adjonction de voitures de 3^e classe aux trains express se concilie, à la fois, avec les intérêts du public et avec ceux de l'exploitation.

Il nous reste à parler des résultats de la réforme au point de vue de la *dépense* nouvelle qui devait ou qui pouvait en être la conséquence.

A ce point de vue, la question se résoud par la simple énonciation d'un fait : il n'a été apporté aucun changement à l'organisation des trains de voyageurs telle qu'elle fonctionnait au moment où la réforme a été mise à exécution (1^{er} mai 1866), la place *offerte* étant suffisante pour le mouvement antérieur et pour l'accroissement à prévoir pendant un temps qu'il n'est pas possible de déterminer.

S'il n'a été ajouté aucun train à ceux qui préexistaient, il faut nécessairement en conclure que la dépense n'a pas augmenté.

Il y a plus : les événements qui ont pesé si lourdement sur le mouvement des voyageurs ont exercé une influence telle qu'il a été reconnu possible de diminuer le nombre des trains à la date du 1^{er} décembre 1866 : l'État recherchant toujours es facilités du public et les voyageurs faisant défaut, les trains comprenaient une

place *vide* si considérable que l'on a pu réduire l'importance de la place *offerte*. Des critiques ont voulu voir dans cette mesure l'indice du besoin qu'aurait éprouvé l'administration de diminuer ses dépenses à cause de l'insuccès supposé ou imaginé de la réforme; il n'en était absolument rien; si plusieurs trains ont été supprimés, c'est parce que, même après la suppression, il en restait amplement assez pour assurer convenablement le transport prompt et régulier de tous les voyageurs qui se présentaient dans les circonstances où l'on se trouvait.

Ces indications générales et les déductions que nous en avons tirées sont pleinement confirmées par les résultats déjà connus de l'année 1867, et tout permet de présager pour la réforme du tarif des voyageurs le succès que l'on s'est promis en la décrétant.

VI.

Bagages.

Le paragraphe qui précède renferme déjà des éclaircissements sur les expéditions de bagages effectuées pendant l'année 1866; il y aurait double emploi à insérer encore ici des renseignements qui ne seraient que la reproduction des premiers.

Il suffira donc, semble-t-il, de rappeler que le tarif des bagages n'a pas été changé depuis 1854, et de signaler que, sur l'ensemble de l'année, il s'est produit les diminutions suivantes :

Sur les transports au <i>minimum</i> .	14,786 expéditions et fr.	9,626 88
— au <i>poids</i> . .	12,159 quintaux et fr.	81,220 98
		Fr. 90,847 86

VII.

Marchandises.

a. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIE.

Le mouvement et la recette des petits paquets et des petites marchandises se sont élevés, en 1866, respectivement à 115,325,985 kilogrammes et à fr. 2,556,819-66.

Cette dernière somme présente une diminution de fr. 22,844-82 par rapport à la recette correspondante de l'année 1865.

Une comparaison détaillée entre les deux années prémentionnées n'est guère possible, à cause des changements introduits dans les tarifs à la date du 1^{er} septembre 1865, changements qui ont eu pour conséquence de modifier et les catégories d'expéditions et le poids moyen de chacune d'elles, ainsi qu'il est indiqué à la page 58 du compte rendu de 1865.

Si l'on ne tenait pas compte de cette perturbation dans les éléments d'un rapprochement exact, on trouverait que le mouvement s'est accru de 7,778,528 kilogrammes, soit d'environ 7.25 p. %.

Ce sera seulement dans le compte rendu de 1867 que l'on pourra donner une appréciation raisonnée des résultats des tarifs du 1^{er} septembre 1865, combinés avec ceux qui les ont remplacés plus récemment.

b. GROSSES MARCHANDISES.

Eu égard surtout aux événements qui ont contrarié avec une fatale énergie toutes les transactions industrielles et commerciales, les faits constatés, en 1866, pour ce qui touche les transports des grosses marchandises, conduisent à des produits financiers vraiment remarquables.

L'accroissement de mouvement et de recette a été :

Tonnes		
En 1861 par rapport à 1860, de	427,027	et fr. 1,633,239 24
En 1862 — 1861, de	171,431 (<i>diminution</i> de fr.	193,309 32)
En 1863 — 1862, de	202,161	et fr. 350,356 35
En 1864 — 1863, de	777,666	et fr. 1,304,270 19
En 1865 — 1864, de	642,341	et fr. 352,660 74
En 1866 — 1865, de	634,392	et fr. 1,150,854 26

Quant au mouvement, l'année 1864 a donné un accroissement exceptionnel de 778,000 tonnes, provoqué principalement par la mise en vigueur d'un nouveau tarif très-réduit; l'année 1865 a encore fourni un nouvel accroissement de 642,000 tonnes: malgré ce double mouvement ascensionnel, malgré la somnolence et le marasme dont les affaires ont eu tant à souffrir, l'année 1866 apporte un accroissement de 634,000 tonnes, lequel dépasse de 50 p. % l'accroissement de 1861 et équivaut au triple de l'accroissement de l'année 1863 comme il atteint à peu près le quadruple de l'accroissement obtenu en 1862.

Au point de vue de la recette, l'augmentation est de 1,150,000 francs pour 1866. le double de l'augmentation de 1865 et presque l'équivalent de l'augmentation de 1864, ce qui prouve à l'évidence que le produit moyen de la tonne augmente et, par conséquent, que le parcours s'allonge.

En effet, tandis qu'il y avait un écart de 28 centimes entre le produit moyen de la tonne embarquée en 1865 (fr. 3-16) et le produit moyen de la tonne embarquée en 1864 (fr. 3-44), l'écart n'est plus que de 13 centimes en 1866 (fr. 3-03) par rapport à 1865; il avait été de 30 centimes en 1864 par rapport à 1863 (fr. 3-74).

Voici comment peuvent se grouper les chiffres exprimant les résultats obtenus en 1866 :

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1865.	1866.	EN PLUS, en 1866.	EN MOINS, en 1865.	1865	1866.	EN PLUS, en 1866.	EN MOINS, en 1865.
Marchandises taxées au minimum.	Tonnes. 25,293	Tonnes. 22,309	Tonnes. "	Tonnes. 2,984	Fr. c. 190,812 05	Fr. c. 213,960 29	Fr. c. 23,148 17	Fr. c. "
— de 1 ^{re} classe.	453,669	447,353	"	8,316	3,330,157 91	2,996,608 05	"	333,549 86
— de 2 ^e —	485,436	501,739	16,303	"	2,369,670 22	2,435,792 06	66,121 84	"
— de 3 ^e —	876,105	614,227	"	261,878	2,524,520 90	1,996,682 48	"	527,838 44
— de 4 ^e —	1,695,517	2,237,683	542,166	"	4,419,059 46	5,453,762 15	1,034,702 69	"
Expéditions aux tarifs spéciaux. .	1,123,311	1,398,409	275,098	"	2,228,350 73	3,018,702 71	790,351 98	"
— à prix réduits.	456,022	359,731	"	96,291	767,917 87	434,201 26	"	333,716 51
— par abonnement.	781,265	951,569	170,324	"	1,834,561 62	2,235,745 22	401,183 60	"
TOTAUX.	5,898,648	6,533,040	1,003,392	369,499	17,685,050 76	18,785,454 23	2,315,508 28	1,195,104 81
Frais accessoires.	"	"	"	"	950,975 04	981,425 83	30,450 79	"
TOTAUX GÉNÉRAUX.	5,898,648	6,533,040	1,003,392	369,499	18,616,025 80	19,766,980 06	2,345,959 07	1,195,104 81
ACCOMMODATIONS.	634,392		634,392		1,150,854 28		1,150,854 28	

La compagnie de Hal à Ath et de Tournay vers Lille ne figure que pour fr. 144,633-27 dans la somme prémentionnée de 1,150,854-26. — Indiquer le premier de ces chiffres, c'est constater que l'accroissement de recette réalisé ne peut être attribué que pour une très-faible part, aux lignes nouvelles ajoutées, en 1866, au réseau qu'exploite le Gouvernement ; en même temps, c'est montrer l'efficacité des modérations de taxes consenties en juin 1864.

D'un autre côté, il ne sera pas contesté que l'accroissement de produit et que l'accroissement de mouvement auraient, l'un et l'autre, eu beaucoup plus d'importance si l'année avait pu s'écouler dans les conditions normales de paix, de tranquillité et de santé publique. En effet, comment se sont comportés, à ce double point de vue, les douze mois de 1866 :

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1865	1866.	EN PLUS, en 1866	EN MOINS, en 1866.	1865.	1866.	EN PLUS, en 1866.	EN MOINS, en 1866.
	Tonnes	Tonnes.	Tonnes	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier	470,720	559,183	88,468	"	1,491,902 68	1,605,676 07	123,773 39	"
Février	410,433	503,162	83,729	"	1,290,066 57	1,413,817 16	123,750 59	"
Mars	518,999	566 602	47,603	"	1,544,724 39	1,601,350 73	64,626 34	"
Avril	451,767	484,774	33,007	"	1,391,216 73	1,390,743 30	"	473 43
Mai	470,825	538,100	67,275	"	1,390,134 80	1,523,265 55	133,130 75	"
Juin	466,878	536,251	69,273	"	1,406,565 25	1,513,910 36	107,345 11	"
Juillet	485,757	502,426	16,669	"	1,437,673 39	1,431,510 47	"	6,162 92
Août	502,004	515,142	12,538	"	1,498,632 46	1,494,832 78	"	1,699 68
Septembre	505,814	509,728	3,914	"	1,450,752 25	1,525,502 67	74,750 42	"
Octobre	536,728	612,269	75,541	"	1,545,271 54	1,769,469 91	224,218 37	"
Novembre	528,335	591,631	63,296	"	1,582,779 15	1,690,418 29	107,639 14	"
Décembre	540,690	613,787	73,077	"	1,647,221 55	1,816,786 94	169,565 39	"
TOTAUX	5,898,618	6,533,040	634,392	"	17,665,050 76 (¹)	18,765,451 23 (¹)	1,128,739 50	8,336 03
ALIMENTATIONS . .		634,392	634,592			1,120 403 47 (¹)	1,120,403 47	

Les chiffres qui, dans ce tableau, marquent l'accroissement de mouvement se passent de commentaires : ils suivent, avec une précision remarquable, toutes les oscillations des événements qui ont fait de l'année 1866 une année de torpeur et remplie de calamités. Et cependant, encore une fois, l'augmentation de mouvement et l'augmentation de recette ont atteint respectivement 634,000 tonnes et 1,150,000 francs.

Le relevé suivant indique la distance parcourue sur le réseau de l'État belge par les marchandises les plus pondéreuses et les plus importantes quant à la masse des quantités transportées.

DISTANCES en lieues.	CHAUX, PLÂTRE, CIMENT.	COKE.	FONTE BRUTE, MITRAILLE DE FER ET DE FONTE.	HOUILLE, BRIQUETTES, TOURBI.	PAVÉS.	PIERRES BRUTES, CASTINES, etc.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes	Tonnes.
1	11,833.8	34,630.5	33,244.6	487,699.7	10,844.4	9,089.9
2	1,941.9	6,502.6	6,753.3	224,443.0	8,100.5	4,210.9
3	5,539.3	6,829.7	1,017.4	108,737.2	8,313.6	9,992.0
4	8,188.3	1,610.4	1,591.2	265,680.4	12,099.1	5,066.0
5	1,412.6	2,487.6	13,813.9	187,378 1	6,752.6	4,780.3
À reporter . .	26,733 6	51,970.8	56,420.4	1,271,936.5	45,110.2	55,159.1

(¹) Non compris les frais accessoires.

DISTANCES en lieues.	CHAUX, PLÂTRE, CIMENT.	COKE.	FORTE BRUTE, MÉTALLIQUE OU FER ET DE FORTE.	HOUILLE. BRISQUETTES, TOURNE.	PAVÉS.	PIERRES BRUTES, CASTINES, etc.
Report. . .	Tonnes. 26,753.6	Tonnes 51,970.8	Tonnes. 56,420.4	Tonnes 1,271,936.3	Tonnes. 43,110.2	Tonnes. 33,139.1
6	22,303.9	1,701.0	10,246.2	121,911.4	5,113.2	6,239.2
7	19,086.8	33,211.3	12,322.1	132,433.3	4,439.0	14,631.3
8	2,722.5	8,699.0	8,876.1	174,337.8	3,341.3	20,962.7
9	7,630.3	12,642.9	5,803.9	107,933.4	17,590.8	3,786.4
10	4,403.8	130.2	7,073.2	114,323.3	12,961.4	3,832.3
11	1,799.3	874.4	3,183.1	90,336.7	7,436.4	5,024.9
12	6,939.2	1,134.8	1,683.4	98,386.0	30,339.3	6,330.8
13	1,793.6	8,671.0	4,083.8	92,066.6	6,269.3	4,312.3
14	1,094.0	18,009.4	3,039.9	104,677.7	1,342.1	7,623.6
15	1,632.4	23,367.8	3,933.8	104,188.3	15,094.3	3,237.3
	96,273.4	162,132.6	118,693.9	2,432,390.8	149,237.3	109,180.1
16	1,998.7	226.9	437.3	38,336.8	934.7	8,647.0
17	1,242.0	712.4	601.4	47,083.2	3,301.3	8,967.1
18	1,007.6	143.0	389.7	37,543.5	723.3	3,686.0
19	813.3	213.8	1,933.1	92,329.7	233.0	804.8
20	1,819.2	433.7	1,799.4	30,363.3	932.1	4,043.1
21	693.6	71.6	671.3	31,317.7	1,029.2	1,943.3
22	728.7	30.8	1,093.8	38,929.6	250.9	372.1
23	1,143.7	2,438.1	3,927.7	43,912.3	1,079.1	1,132.9
24	1,804.3	13.3	18,433.8	29,231.1	400.4	306.1
25	370.1	36.3	777.1	46,894.9	1,229.9	326.6
26	2,383.3	3.0	788.1	44,903.3	146.1	176.1
27	243.8	16.3	679.3	37,893.7	1,649.9	199.6
28	404.3	197.2	1,130.3	14,660.2	1,236.8	131.3
29	160.7	3.0	234.8	13,663.1	"	913.0
30	133.8	30.0	1,305.7	4,861.1	8.6	33.7
31	19.2	3.0	989.4	6,290.4	"	69.6
32	13.8	3.0	47.2	396.6	3.2	6.2
33	106.0	"	317.8	336.0	"	3.3
34	7.4	"	98.3	4,343.3	"	218.1
35	278.7	3.3	1,093.7	1,606.0	"	38.2
36	73.8	4.4	621.2	381.3	"	140.1
37	17.3	"	326.8	193.0	"	48.0
38	60.4	9.3	1.2	1,906.0	"	39.9
39	1.3	"	36.0	2,426.3	"	3.0
A reporter. . .	116,246.0	166,762.6	136,480.3	5,085,403.3	163,346.2	142,077.6

DISTANCES en lieues.	CHAUX, PLÂTRE, CIMENT.	COKE.	PONTE BRUTE, MITRAILLE DE FER ET DE FOUTE	HOUILLE, BRIQUETTES, TOURB.	PAVÉS,	PIERRES BRUTES, CASTINES, etc.
Report. . .	116,246.0	166,762.6	136,430.3	3,083,403.8	163,540.2	142,077.6
40	"	20.4	107.0	1,879.7	20.0	"
41	1.3	"	62.6	1,280.0	"	"
42	10.0	"	"	273.3	3.2	"
43	37.6	"	20.8	1,771.0	"	"
44	6.0	"	"	30.0	"	"
45	3.0	"	"	10.0	"	"
46	"	"	"	173.0	"	"
47	"	"	"	"	"	"
48	"	"	"	"	"	"
49	"	"	11.8	50.0	"	"
50	"	"	"	"	"	"
51	"	"	47.2	10.0	"	"
Totaux. . .	111,887.1	166,783.0	136,699.9	3,090,883.0	163,571.4	142,077.6

Voici maintenant un tableau indiquant, par trimestre, les quantités de grosses marchandises expédiées en 1866 :

NATURE DES MARCHANDISES.	TRIMESTRES.				TOTAL.
	1 ^{er} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	
Ardoises.	Tonnes 858.0	Tonnes. 603.8	Tonnes. 1,908.8	Tonnes 1,088.0	Tonnes. 4,458.6
Bières, levures.	2,651.3	4,741.2	2,924.7	6,210.0	16,507.4
Bois de construction, billes, etc.	38,131.8	42,233.2	41,031.6	43,083.9	164,507.5
Bois ouvré, de teinture, etc. . .	4,447.6	3,766.2	6,821.1	5,000.4	20,035.3
Bouteilles, dames-jeannes. . . .	1,434.3	2,100.4	2,136.7	939.4	6,631.0
Céréales, grains, etc.	72,822.4	72,647.6	57,289.8	82,179.0	284,938.8
Chaux, plâtre, ciment.	20,479.0	40,692.4	56,794.3	13,921.4	111,887.1
Clous, fils de fer, tôles.	10,230.6	17,048.6	1,361.3	8,133.6	36,796.1
Coke, charbon de bois.	43,471.3	38,304.1	41,693.0	41,312.4	166,783.0
Colis vides en retour.	6,778.4	5,816.3	6,693.6	6,979.0	26,267.3
Coton en balles.	3,827.6	2,608.3	4,423.6	11,924.8	22,786.3
Cuir et peaux, cornes.	4,535.9	7,307.2	2,863.4	2,748.1	17,252.6
Denrées coloniales, épicerie, etc.	20,340.4	21,302.8	23,084.9	27,646.3	92,774.6
Déchets et chiffons.	8,588.7	5,734.9	8,848.8	9,318.0	32,710.4
A reporter.	240,613.9	263,152.0	237,899.6	260,708.3	1,004,356.0

NATURE DES MARCHANDISES.	TRIMESTRES.				TOTAL.
	1 ^{er} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	
Report	Tonnes. 240,613.0	Tonnes. 265,152.0	Tonnes. 257,899.6	Tonnes. 260,708.3	Tonnes. 1,004,336.0
Ecorces à tan	3,541.1	2,364.0	6,140.9	2,304.2	14,750.2
Engrais fins, guano, etc.	9,501.3	8,374.8	7,221.6	11,393.7	36,696.4
Fumiers communs	1,930.0	544.3	386.6	733.0	3,634.7
Fers en barres, poutrelles	31,378.0	29,133.2	30,234.7	54,062.7	125,051.3
Fers ouvrés, acier.	7,356.2	10,756.3	14,868.0	10,292.1	43,232.6
Fils de lin et autres	9,033.4	7,990.8	9,393.2	13,614.8	42,232.2
Fonte brute, mitraille, etc.	45,433.0	39,336.8	33,363.0	36,044.2	156,699.9
Fourrages	1,781.6	1,197.0	877.7	1,238.8	5,092.0
Houille, briquettes, etc.	303,502.1	701,337.9	629,564.7	933,978.5	3,000,883.0
Huile en général, graisses.	21,223.9	10,384.2	20,617.1	30,926.8	83,354.0
Laine en balles	9,586.7	12,156.7	16,999.9	10,029.3	48,532.8
Lin, chanvre, étoupes.	14,340.2	7,871.3	10,023.8	12,723.3	44,962.8
Machines, mécaniques.	7,592.9	8,334.6	13,761.8	7,846.8	37,336.1
Métaux bruts autres que le fer.	13,880.8	12,399.8	10,868.0	6,980.7	44,129.3
Métaux ouvrés autres que le fer.	2,311.6	3,684.7	2,987.0	4,997.3	15,980.6
Minerais, pyrites	166,276.8	190,318.3	168,333.3	158,024.3	665,153.3
Objets manufacturés	19,233.2	17,370.2	20,522.3	17,667.4	74,813.3
Os.	2,323.4	2,019.0	1,221.6	2,193.1	7,764.1
Pavés	28,329.3	37,084.8	64,369.8	33,387.3	163,371.4
Pierres brutes, castines, etc.	32,601.3	43,283.3	32,440.7	33,730.1	142,077.6
Pierres, marbre et dalles polies.	2,489.9	1,541.4	2,943.0	2,182.1	8,938.4
Pommes de terre, etc.	9,316.1	7,114.9	37,684.2	23,730.9	78,066.1
Produits chimiques et pharmaceutiques.	3,272.3	4,365.6	3,338.6	12,349.2	27,325.7
Rails et accessoires.	14,001.3	22,814.2	27,301.8	29,450.6	93,767.9
Sel brut.	3,226.6	3,416.9	4,226.6	4,646.3	17,516.6
Spiritueux.	3,097.0	3,983.9	4,483.4	3,827.6	17,093.9
Sucres bruts et raffinés	14,394.1	4,392.8	14,123.9	18,768.9	51,679.7
Sulfate de soude.	9,478.6	7,666.3	3,328.8	9,431.8	32,103.3
Terres et sables	37,743.0	39,331.6	34,089.8	36,386.0	227,932.4
Tissus	6,099.2	4,724.0	7,599.6	3,335.1	23,485.9
Tuiles et briques	12,786.0	10,201.3	16,993.4	3,183.3	48,169.2
Verres à vitre	4,360.4	6,034.8	4,832.2	4,808.3	20,035.9
Verreries et poteries communes.	4,203.4	3,433.9	3,370.0	3,446.8	14,478.1
Vins et vinaigres	6,930.3	7,364.4	3,969.6	7,732.4	26,036.9
TOTAUX.	1,628,931.0	1,839,023.3	1,827,296.3	1,817,767.0	6,533,040.0

VIII.

Finances, équipages, chevaux et bestiaux.

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.			RECETTES.		
	1865.	1866.	DIFFÉRENCE en 1866.	1865.	1866.	DIFFÉRENCE en 1866.
Finances..... Groups.....	496,525	649,670	+ 153,145	Fr. c. 158,825 10	Fr. c. 198,969 40	+ 42,344 30
Équipages..... Nombre.....	309	279	— 40	15,900 70	12,256 91	— 3,733 79
Chevaux et bestiaux..... Expéditions.....	24,399	24,830	+ 431	473,991 12	531,368 85	+ 60,377 73
Totaux.....				649,606 92	745,595 16	+ 96,988 24

Grâce au développement qu'ont pris les expéditions des *finances*, et grâce à la cessation des circonstances qui paralysaient le transport des *chevaux et des bestiaux*, les résultats que révèle ce tableau sont fort satisfaisants : à une augmentation de 2,500 francs pour chevaux et bestiaux, succède une augmentation de 60,000 francs, de même qu'un accroissement de 9,700 francs pour finances fait place à une augmentation de 42,300 francs.

Sur les trois catégories de transports comprises au tableau, on a recueilli une recette dépassant de près de 100,000 francs la recette correspondante de 1865. La différence était seulement de 15,000 francs en 1865 par rapport à 1864, de 46,000 francs en 1864 par rapport à 1863, et de 54,000 francs en 1863 par rapport à 1862.

IX.

Produits extraordinaires.

Les *produits extraordinaires* recueillis en 1866 présentent une diminution de fr. 11,506-24 par rapport à ceux de 1865, et forment 3.34 p. % de la recette totale de l'exploitation.

Il s'est constaté une diminution de 130,000 francs sur les reliquats des décomptes faits avec les compagnies du Nord français, du chemin de fer Rhénan et de la ligne de Lierre à Turnhout, pour l'emploi réciproque du matériel. Il y a eu aussi une réduction comparative de 5,000 francs sur le poste de la location de locomotives et de tenders.

Par contre, on a obtenu les augmentations suivantes : 125,000 francs sur la quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations communes ; 12,000 francs pour usage de voies, de stations et de quais ; 9,000 francs pour le parcours des wagons sur les embranchements particuliers ; 7,000 francs pour déclarations en douane ; 6,000 francs pour frais de chômage de matériel, de magasinage et de dépôt, etc., etc.

Plusieurs des catégories de recettes figurant dans les *produits extraordinaires* constituent le simple remboursement de dépenses. Si on les écartait de la dépense et si l'on écartait de la recette les sommes correspondantes, la situation s'améliore-

rerait en ce sens que le rapport de la dépense à la recette serait moins élevé qu'il ne ressort des chiffres portés dans le système actuellement suivi. soit à l'actif, soit au passif de l'exploitation. Il y aura peut-être lieu de créer, à côté du budget réel, un budget pour ordre dont la formation aurait pour effet de rendre plus complètes la vérité des comptes et la certitude des appréciations auxquelles ils servent de base. Ce point est à l'étude.

X.

Comparaison résumée avec 1865.

a. MOUVEMENT.

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES		DIFFÉRENCE EN 1866	
	EN 1865.	EN 1866	EN PLUS.	EN MOINS.
Voyageurs.....Nombre.	10,677,965	11,657,417	939,454	»
Bagages... { Colis taxés au <i>minimum</i> —	155,377	120,391	»	14,786
	113,554	105,593	»	12,159
Petits paquets et petites marchandises. Kilogs..	107,547,437	115,325,985	7,778,528	»
Grosses marchandises.....Tonnes.	5,898,648	6,553,040	654,592	»
Finances.....Groups..	496,525	649,670	153,145	»
Équipages.....Nombre.	509	269	»	40
Chevaux et bestiaux.....Expédit.	24,399	24,840	451	»

L'augmentation constatée en ce qui touche le nombre des voyageurs transportés se répartit comme suit :

En plus : Sur trains express	fr.	145,108
Sur trains ordinaires.		930,733
Total.	fr.	1,075,841
En moins : Sur voyageurs non-classés (enfants, militaires, prix réduits)	fr.	116,587
	Fr.	939,454

L'accroissement afférent aux *trains express* provient exclusivement des voyageurs de la 3^e classe, ceux de la 2^e classe n'ayant donné qu'une augmentation de 18,692 tandis que le nombre de ceux de la 1^{re} a diminué de 28,495 voyageurs. — Ce résultat doit évidemment et incontestablement être attribué à l'adjonction de voitures de 3^e classe aux convois express. Il est d'autant plus remarquable que l'année 1865, si favorable cependant au point de vue du développement des transports, avait, pour les express, amené une simple augmentation de 12,359 voyageurs (558 de 1^{re} et 11,981 de 2^e classe).

Quant à l'accroissement de 930,733 voyageurs de trains ordinaires, il parle de

lui-même : l'élévation du chiffre prouve que, malgré les obstacles accumulés par les événements, le mouvement n'a cessé de grandir et il n'y a, semble-t-il, pas trop de présomption à considérer ce résultat comme provenant en bonne partie de la réduction des tarifs. Comme complément, on peut ajouter que les voyageurs de 3^e classe pris isolément ont fourni une augmentation numérique de 824.424, ce qui autorise à regarder cette catégorie de voyageurs comme ayant aussi été favorisés par les nouvelles taxes, bien que le contraire ait été avancé et même soutenu.

Pour les bagages, il y a eu diminution et cela se conçoit, les circonstances ayant empêché les longues absences, c'est-à-dire celles-là seules qui se fassent avec bagages.

Quant aux articles de messagerie et aux petits paquets, l'augmentation est d'autant plus importante qu'elle coïncide avec le ralentissement général des affaires et la stagnation du commerce.

Ce ralentissement et cette stagnation n'ont pas empêché, non plus, la progression du mouvement des grosses marchandises : en 1866, il a été transporté 634,000 tonnes de plus qu'en 1865. Cette différence est égale à l'accroissement du mouvement de 1865 sur le mouvement de 1864.

Enfin le transport des finances et valeurs solde, en 1866, par une augmentation de 153,145 groups inscrits : l'augmentation avait été de 100,330 groups en 1863-1862, de 63,773 groups en 1864-1863, de 55,342 groups en 1865-1864.

En résumé, il n'y a eu diminution que pour les bagages et pour les équipages; cette dernière espèce d'expéditions a, depuis longtemps, perdu toute importance, et elle ne reprendra probablement jamais des proportions considérables.

Il s'est manifesté une reprise sur les transports de chevaux et de bestiaux, à la suite, sinon de la cessation complète de la peste bovine (qui n'a complètement disparu qu'en 1867), au moins à la faveur du ralentissement des ravages que causait cette épidémie.

b. RECETTES.

NATURE DES TRANSPORTS.	PRODUIT		DIFFÉRENCE EN 1866	
	DE 1865.	DE 1866	EN PLUS.	EN MOINS.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Voyageurs	14,589,835 79	15,355,586 39	"	1,234,449 40
Bagages.....	598,940 05	508,092 19	"	90,847 86
Petits paquets et petites marchandises.	2,579,664 48	2,556,819 66	"	22,844 82
Grosses marchandises (frais accessoires compris).	18,616,025 80	19,766,880 06	1,150,854 26	"
Finances.....	156,625 10	198,969 40	42,344 30	"
Équipages.....	15,990 70	12,256 91	"	3,733 79
Chevaux et bestiaux	473,991 12	534,368 85	60,377 73	"
Produits extraordinaires.....	1,287,707 14	1,276,200 90	"	11,506 24
Totaux.....	58,318,780 18	58,188,974 56	1,253,576 29	1,383,382 11
Diminution.....	129,805 82		129,805 82	

Voilà des chiffres qui provoqueront certainement une grande surprise. L'opinion publique s'est émue de la pensée, répandue d'ailleurs avec beaucoup de complaisance, que la situation du chemin de fer de l'État était devenue déplorable, menaçante pour les finances de l'État. On entassait millions sur millions, on supputait les découverts successifs et progressifs, on jetait l'anathème sur les nouveaux tarifs, et tout cela vient échouer devant l'inébranlable logique des chiffres, devant ce fait brutal et inattaquable : la diminution de recette brute ne dépasse point 130,000 francs.

Et dans quelles circonstances cette diminution s'est-elle produite ? Elle s'est produite au moment où, comptant sur la progression normale des transports, le Ministre venait, avec le concours de la Législature, d'abaisser le tarif des voyageurs dans une proportion telle que plusieurs la trouvent exagérée ; c'est au moment où la situation financière, industrielle et commerciale de l'Europe est tourmentée par une double épidémie, par la guerre et par les intempéries du temps. Une de ces circonstances aurait suffi pour provoquer un recul dans la recette, et toutes les circonstances réunies ne conduisent qu'à une diminution de 130,000 francs. — On pourra prétendre que la réduction a été compensée par ce fait que des lignes nouvelles ont été ajoutées au réseau exploité. Or, voici comment se répartit la réduction constatée :

En moins, sur la part de l'État	fr.	729,817	59
En plus, pour la compagnie de Dendre-et-Waes.	fr.	173,098	28
— — — de Tournay à Jurbise .		101,320	74
— — — de Hal à Ath et Tournay-Blandain . . .		325,592	78
		600,011	77
Différence.	fr.	129,805	82

La diminution éprouvée par la part de l'État reste, on le voit, dans des limites qui se justifieraient encore amplement par les circonstances, même si on avait égard à l'accroissement de recette encaissé par le Trésor, en suite de l'ouverture de la ligne de Hal à Ath. Mais la justification serait probablement parfaite si l'on pouvait dénombrer les transports qui n'ont fait que passer des lignes anciennes sur cette ligne nouvelle ; l'on devrait alors examiner la question, qui ne doit pas trouver ici sa solution, de savoir si la concession de Hal à Ath devait être refusée parce qu'elle devait faire concurrence au railway antérieurement établi et exploité par le Gouvernement.

Il est à remarquer, au surplus, que l'accroissement n'avait été que de 94,000 francs et de 23,000 francs respectivement pour les compagnies de Dendre-et-Waes et de Tournay à Jurbise, pour l'année 1865 comparée à l'année 1864. On le voit s'élever à 173,000 francs et 101,000 francs pour 1866 comparé à 1865.

C. DÉPENSES.

NATURE DE LA DÉPENSE.	DÉPENSES		DIFFÉRENCE EN 1866	
	DE 1865.	DE 1866.	EN PLUS.	EN MOINS.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Voies et travaux.....	4,860,680 »	5,787,083 46	926,403 46	»
Traction et matériel.....	9,006,650 »	9,433,939 76	427,329 76	»
Transports.....	5,262,870 »	6,086,294 14	823,424 14	»
Services en général.....	483,304 60	730,581 30	245,076 90	»
Régie.....	31,273 85	31,782 12	506 29	»
Totaux.....	19,646,960 43	22,060,702 98	2,422,742 35	»
Augmentation....	2,422,742 35		2,422,742 35	

En établissant la comparaison, non plus sur les chapitres mais sur les articles du budget, on trouve que la plus grosse augmentation de dépense vient du combustible et des huiles de la Traction; cette augmentation s'élève à 790,000 francs et doit être attribuée à plusieurs causes : renchérissement des prix, accroissement de consommation par suite de ce qu'une plus grande activité a été donnée à la circulation du matériel, et aussi par suite de ce que le réseau a reçu une extension de 41 kilomètres de route.

Les salaires du service des Voies et Travaux ont aussi absorbé, en 1866, 447,000 francs de plus qu'en 1865 : 174,000 francs comme conséquence du développement général du service, 158,000 francs par suite de la mise en exploitation de lignes nouvelles, 84,000 francs pour le service de nuit et 31,000 francs pour le relèvement du taux des salaires.

De même, la dépense des salaires de la Traction s'est accrue de 389,000 francs : les travaux de réparation exécutés à l'arsenal de Malines ont eu plus d'importance qu'en 1865, afin d'assurer le bon et constant entretien du matériel, et l'on a vu que ce résultat a été atteint puisque le nombre proportionnel des voitures sur chantier a considérablement diminué; il en a été de même en ce qui concerne les petites réparations qui se font dans les ateliers des stations; le nombre des machinistes et des chauffeurs a été augmenté en raison de l'augmentation du nombre des trains.

Il a été consacré aux billes, aux rails et accessoires, ainsi qu'au matériel fixe tenant à la voie, 542,000 francs de plus qu'en 1865 : 220,000 pour la ligne de Dendre-et-Waes, 122,000 francs pour les sections de Bruxelles à Anvers, de Malines à Gand, de Gand à Tournay et pour le viaduc de Ledeborg.

Le personnel des employés du service des Transports a dû se renforcer pour faire face aux exigences engendrées par l'extension du réseau, par la création de stations nouvelles sur les anciennes lignes, par l'augmentation du nombre des

trains (gardes-convoi). Cela s'est traduit par un surcroît de dépense relevé à 440,000 francs.

La mise en application du nouveau tarif des voyageurs a nécessité un achat exceptionnel de cartons pour coupons Edmond'son ; de nouveaux tarifs ont dû être imprimés par suite de l'ouverture des lignes livrées aux transports, etc. : augmentation de dépense se traduisant par le chiffre de 227,000 francs.

Les frais d'exploitation ont donné une augmentation de 186,000 francs pour amélioration et extension de l'éclairage, du chauffage des stations nouvelles et des locaux existant sur les lignes nouvelles, ainsi que pour achat de mobilier.

L'entretien des voies et le camionnage figurent, l'un et l'autre, pour 151,000 francs dans l'accroissement total de 2,422,000 francs. — En ce qui concerne le camionnage, c'est, comme on le sait, une véritable dépense pour ordre.

Enfin, on peut citer une augmentation de 86,000 francs pour les salaires des ouvriers de l'exploitation : il a fallu réduire la tâche excessive imposée à une grande partie du personnel et l'humanité autant que l'intérêt bien entendu de l'administration commandaient d'améliorer la position des ouvriers dont la rémunération n'était pas suffisante.

Voilà le compte des augmentations de dépense. Par contre, il s'est réalisé une diminution de 752,000 francs sur le *renouvellement* du matériel. C'est ainsi qu'est libellé l'article du budget auquel on a rattaché, depuis 1863, un crédit spécial d'un million de francs pour *renouvellement extraordinaire*. Mais il y aurait erreur de supposer que l'existence de cette réduction de dépense révèle un ralentissement dans les travaux de l'entretien et de la réparation.

Cette réduction provient de ce que des améliorations projetées ont été ajournées, et nullement de ce que les travaux ordinaires auraient été négligés. La différence porte sur les travaux neufs qui ne se sont pas effectués, non sur le matériel détérioré qui n'aurait pas été convenablement réparé ; d'ailleurs, le dernier crédit extraordinaire d'un million qui ait été accordé jusqu'ici a été employé en 1866, bien qu'il fût rattaché au budget de 1865, ce qui repousse l'idée que l'on aurait laissé le matériel manquer des réparations et du renouvellement nécessaires.

La recette et la dépense, ramenées aux différentes unités de travail, se répartissent ainsi :

RECETTE BRUTE.

NATURE DE LA RECETTE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Voyageurs fr.	16,887 81	1.28797	0.08716	1.50290
Bagages	643 02	0.04904	0.00332	0.04961
Petits paquets et petites marchandises	3,239 29	0.24703	0.01672	0.24991
Grosses marchandises, frais accessoires compris . . .	23,024 70	1.90834	0.12916	1.95067
Finances	231 41	0.01917	0.00130	0.01940
Équipages	14 30	0.00111	0.00007	0.00112
Chevaux et bestiaux	672 03	0.03123	0.00833	0.03183
Produits extraordinaires . .	1,614 81	0.12313	0.00347	0.12438
Totaux	48,347 37	3.68728	0.24933	3.73004

DÉPENSE.

NATURE DE LA DÉPENSE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Voies et travaux	7,262 63	0.55389	0.03748	0.56032
Traction et matériel	11,841 23	0.90309	0.06112	0.91336
Transports	7,639 54	0.38262	0.03943	0.38938
Services en général	916 83	0.06992	0.00473	0.07073
Régie	38 78	0.00296	0.00020	0.00299
Totaux	27,698 83	2.11248	0.14296	2.15698

RECETTE NETTE.

ANNÉE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1866	20,648 74	1.37480	0.10637	1.39306

CHAPITRE V.

PRINCIPALES DÉPENSES DE 1866. (DÉVELOPPEMENTS.)

I.

Rails et fers de la voie.

Le chapitre I^{er}, § II, du présent rapport contient des indications détaillées sur la statistique de l'emploi des rails placés dans la voie depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1866. Ces indications sont complétées par les renseignements que renferment les tableaux ci-annexés sous les nos I^A et I^B.

En 1866, les remplacements, les renouvellements, les mises hors de service, les opérations de remaniage, etc., pour ce qui concerne les rails, ont eu lieu dans les conditions qui vont être exposées.

Au 1 ^{er} janvier 1866, il existait dans les dépôts de l'administration (1)	Mètres de rails 233,916.16
Pendant l'année, il a été acheté ou obtenu du remaniage . .	501,863.29
— il a été ôté des voies, pour emploi éventuel.	377,216 07
Il a donc pu être disposé de.	1,412,995.52

Il a été consacré :

Aux renouvellements	Mètres de rails 358,547 42
Aux voies nouvelles	310,309.77
Ensemble.	648,857.19
Il a, en outre, été mis hors de service	282,094.05
	930,951.24

Il restait donc dans les dépôts, au 31 décembre 1866 182,044.28

Les rails employés pendant l'année comprenaient :

Rails ondulés (de 17 à 22 kilogrammes au mètre courant). .	Mètres de rails 128 »
— parallèles (de 25 à 27 — — — — —). .	1,142.92
— à deux bourrelets inégaux (34 kilog. — — — — —). .	640,837.90
— — symétriques (38.5 — — — — —). .	323 »
— du système Vignole (58 kilogrammes — — — — —). .	6,425.37
Total.	648,857.19

(1) Rectification faite d'une erreur de 2^m,081.97 reconnue postérieurement à l'établissement des tableaux d'après lesquels le compte rendu de 1865 a été rédigé.

La comparaison des années 1866 et 1865 s'établit comme suit, pour ce qui touche la longueur des rails employés :

	1865.	1866.	Différence en 1866
Aux renouvellements. Mètres courants.	486,684.73	338,547.42	148,137.33
Aux voies nouvelles. —	57,908.99	310,309.77	252,400.78
Totaux. . .	544,593.74	648,857.19	104,263.45

En 1864, il avait, au contraire, été employé 94,195.09 mètres de rails de moins qu'en 1865; en 1865, il en avait été employé 286,855,50 mètres de plus qu'en 1864.

Quant aux rails mis hors de service en 1866, ils se répartissaient ainsi :

	Mètres de rails.
Rails ondulés	5,912.10
— parallèles	23,524.50
— à deux bourrelets inégaux . .	244,490.22
— symétriques	1,803.29
— du système Vignole	6,363.94
Ensemble.	282,094.05

Les mises hors de service avaient été :

En 1862, de	243,282.00 mètres de rails.
En 1863, de	139,648.88 —
En 1864, de	96,034.17 —
En 1865, de	171,931.74 —

Les rails mis hors de service ont été enlevés :

Des sections de Bruxelles à Anvers et de Contich à Lierre . . .	9,466
— de Malines à Ans	48,882
— d'Ans à la frontière.	21,233
— de Malines à Gand	16,798
— de Gand à Ostende.	3,876
— de Gand à Tournay et de Mouscron à la frontière . .	27,810
— de Tournay à Jurbise	13,937
— de Dendre-et-Waes et de Bruxelles à Gand . . .	22,315
— de Bruxelles à Mons, Quiévrain et à la frontière . .	44,359
— de Braine-le-Comte à Namur	56,710
— de Mons à Manage	16,711
Ensemble.	282,093

Les rails ôtés des voies, en 1866, parce qu'ils étaient cassés, étaient au nombre de 69, dont 59 à deux bourrelets inégaux, 6 à deux bourrelets symétriques et 4 du système Vignole. Ils étaient placés :

	Rails.
Sections de Bruxelles à Anvers et de Contich à Lierre	24
— de Malines à Gand	1
— de Dendre-et-Waes	1
— de Gand à Tournay et Mouscron à la frontière.	4
— de Malines à Ans	1
— d'Ans à la frontière.	2
— de Bruxelles à Quiévrain	13
— de Braine-le-Comte à Namur.	23
Total.	69

Le nombre total correspondant était seulement de 29 en 1863.

Le prix des rails a été, par tonne :

En 1862, de	fr. 139-50 à fr. 159-70	
En 1863, de	139-50	146-30
En 1864, de	154-90	159-80
En 1865, de	149-39	169-90
En 1866, de	168-80	169-90

Le rendement moyen du remaniage s'exprime par les proportions suivantes :

En 1860	699.03 kilogrammes	} de rails neufs par tonne de vieux rails.
En 1861	779.26 —	
En 1862	798.28 —	
En 1863	676.04 —	
En 1864	641.41 —	
En 1865	703.03 —	
En 1866	582.00 —	

Il y a donc eu diminution, en 1866, non-seulement par rapport à 1863, mais, en outre, par rapport aux cinq années antérieures.

Le tableau ci-annexé sous le n° I^{er} fait connaître les résultats du remaniage, pour ce qui touche les vieux fers transformés en coussinets, chevilles, clavettes et boulons d'éclisses.

De même, le tableau n° XXII renseigne les fournitures, l'emploi et la situation des dépôts de rails pour 1866, comme le tableau n° XXIII expose la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails effectués au 1^{er} janvier 1867.

II.

Billes.

Au 31 décembre 1865, il se trouvait dans les dépôts	
de l'administration	49,413 billes en bois.
En 1866, il a été acheté.	375,849 —
Ensemble.	425,262 billes en bois.
En 1866, il a été employé	368,579 —
Reste en dépôt au 1 ^{er} janvier 1867.	56,683 billes en bois.

Les billes employées en 1866 ont servi :

Aux remplacements. {	Billes en chêne, non préparées.	49,273
	— en sapin, préparées	182,054
		<u>231,327</u>
A des voies nouvelles. {	Billes en chêne, non préparées.	13,628
	— en sapin, préparées	123,624
		<u>137,252</u>
Soit.		368,579

Les remplacements ou renouvellements faits en 1865 n'avaient exigé que 214,703 billes; la différence par rapport à 1866 accuse donc une augmentation de 153,876 billes pour cette dernière année.

Les billes ôtées de la voie, en 1866, étaient au nombre de 215,683, et elles se répartissaient comme suit entre les différentes lignes du réseau :

Nord	7,896 billes.
Est	32,676 —
Ouest.	53,082 —
Midi	42,155 —
Tournay à Jurbise	3,745 —
Dendre-et-Waes	68,602 —
Mons à Manage	7,529 —
Total.	215,683 billes.

Déjà, en 1864 et en 1865, on avait dû remplacer sur les lignes de Dendre-et-Waes, respectivement 15,084 et 38,199 billes; on en a encore remplacé 68,602, en 1866, sur les mêmes lignes.

Les prix moyens des billes ont été, en 1866, de fr. 3-53 pour les billes en chêne non préparées, et de fr. 4-15 pour les billes en sapin préparées d'après le procédé Bethell. Le premier de ces prix est le même que le prix correspondant de 1865; le second reste de fr. 0-17 au-dessous de celui de 1865; déjà les billes préparées avaient, en 1865, coûté fr. 0-40 de moins qu'en 1864.

Les billes employées en 1866 comprenaient : 305,678 billes soumises au procédé du créosotage, et 62,901 billes en chêne non préparées.

Les indications qui précèdent forment le résumé de celles que renferment, avec détails et développements, les tableaux ci-annexés sous les n°s II, XXIV et XXV.

III.

Combustibles.

La valeur des combustibles de toutes nature consommés par l'exploitation des chemins de fer de l'État, pendant l'année 1866, s'est élevée à fr. 2,039,309-99, dont fr. 1,819,758-43 pour le seul service de la traction, savoir : fr. 74,685-65 pour l'allumage et fr. 1,745,072-78 pour le chauffage des locomotives et de la machine fixe de Haut-Pré.*

Ces chiffres accusent, comparativement à la dépense correspondante de l'année 1865, les augmentations suivantes :

Pour toute la consommation	fr. 455,325 69;
Pour la traction. { Allumage	fr. 11,752 55
{ Chauffage	412,231 55
	} 423,983 70

Cet accroissement de dépense provient : 1° de ce que la consommation a été plus considérable qu'en 1865, à cause de l'extension qu'ont prise le réseau lui-même et tous les services de l'exploitation; 2° de ce que les prix de certains combustibles ont éprouvé une hausse assez marquée; cette dernière observation s'applique particulièrement au prix du charbon gailleteux qui ne coûtait que fr. 10-75 par tonne, en 1865, et qui a coûté fr. 11-40 en 1866; on sait, d'ailleurs, que ce charbon constitue le principal aliment de la consommation. De même, le prix du coke s'est élevé de 14 à 20 francs, le prix des briquettes a monté de fr. 12-25 à fr. 16-15, le prix du charbon menu maigre s'est élevé de 8 francs à fr. 8-60.

En ce qui concerne spécialement le service de la traction, y compris l'alimentation de la machine fixe de Haut-Pré, mais non compris l'allumage des locomotives, il a été absorbé, savoir :

	Kilogrammes. En 1865.	Kilogrammes. En 1866	Kilogrammes. En plus en 1866.	Kilogrammes. En moins en 1866.
Briquettes	37,560,050	55,542,800	»	4,217,250
Charbon de terre gailleteux .	48,104,924	55,785,400	5,680,476	»
Charbon menu maigre . . .	44,451,600	67,584,670	23,133,070	»
	<u>130,116,554</u>	<u>154,712,870</u>	<u>28,815,546</u>	<u>4,217,250</u>
En plus en 1866.		24,596,316	24,596,316	

La consommation de 1865 avait dépassé de 27,579,947 kilogrammes celle de 1864.

Pour 1866, il resterait une consommation de 150,554,000 kilogrammes et un accroissement de 24,402,750 kilogrammes par rapport à 1865, si l'on n'avait pas égard au charbon gailleteux absorbé par l'alimentation de la machine de Haut-Pré.

L'arsenal de Malines a coûté fr. 79,250-66 en combustible; la dépense a été de fr. 46,146-25 pour les stations, de fr. 39,464-65 pour les machines fixes autres que celle des plans inclinés de la ligne de l'Est, de fr. 24,646-62 pour le

service des voies et travaux, de fr. 13,453-25 pour les ateliers de locomotives, etc.. etc.

Les détails de ces sommes, ainsi que les détails des divers chiffres qui viennent d'être renseignés se trouvent dans les tableaux ci-annexés sous les n°s XXVI, XXVII et XXVIII.

IV.

Huiles et graisses.

Les huiles et les graisses consommées en 1866 par l'ensemble des services de l'exploitation représentaient, au prix d'achat, une somme totale de fr. 1,116,506-40, savoir : fr. 58,765-98 pour torches-falots employées aux services de la voie, des transports et des ateliers ; fr. 47,364-42 pour suif de bœuf fondu, huile de palmier et résidus d'huile remis à l'atelier de fabrication de graisse jaune pour voitures ; fr. 1,010,376 pour les consommations des autres services.

Cette dernière somme présente, relativement à la somme correspondante de 1865, un accroissement de fr. 221,653-58, savoir :

<i>En plus :</i>	Huile de pétrole	fr.	17.293 58
—	Huile épurée		52,001 88
—	Huile de graissage		150,673 48
—	Suif.		3,651 04
	Total	fr.	223,619 98
<i>En moins :</i>	Graisse pour voitures	fr.	1,966 40
	Reste en plus	fr.	221,653 58

En quantités consommées et toutes les consommations réunies, on trouve, comparativement à 1865 :

Pour l'huile de pétrole, une augmentation de kilogr.	39,467.0
Pour l'huile épurée, —	35,706.5
Pour l'huile de graissage, —	102,510.0
Pour le suif, une diminution de. . . .	5,463.0
Pour la graisse pour voitures, —	12 887.0
Pour l'huile de palmier, —	855.0
Pour résidus d'huile, —	7,008.0

Quant au prix par kilogramme, il s'est manifesté :

Sur l'huile de pétrole, une diminution de. . . .	fr.	0.07
Sur l'huile épurée, une augmentation de. . . .		0.07
Sur l'huile de graissage, —		0.10
Sur le suif, —		0.16
Sur la graisse pour voitures, —		0.06

Les prix de l'huile de palmier et des résidus d'huile n'ont pas varié.

De plus amples indications touchant les huiles et les graisses sont fournies par les tableaux ci-annexés sous les n°s XXVI, XXVII et XXVIII.

CHAPITRE VI.

CHEMINS DE FER EN RELATION.

I.

Services mixtes.

Quelques indications générales et plus ou moins rapides donneront une idée des mesures prises, en 1866, pour étendre à la fois le nombre des services mixtes et les relations qu'ils ont pour objet, en élargissant ainsi, d'une manière continue, les limites dans lesquelles s'effectuent les transports directs du point de départ au point de destination, même lorsque le parcours a lieu sur plusieurs exploitations se succédant dans l'ordre des expéditions.

Dans les premiers jours de janvier 1866, la compagnie des lignes de la jonction de l'Est et de Manage à Piéton avait donné son adhésion aux nouvelles taxes adoptées par l'État pour les petits paquets et les petites marchandises.

Même avant la mise en vigueur des tarifs réduits pour le service des voyageurs, les compagnies du Grand-Central, du Centre, de Lierre à Turnhout et de Gand à Bruges, par Eecloo, avaient déclaré qu'elles acceptaient, en service mixte, l'application de ces tarifs au trajet développé, sans égard à cette circonstance que le trajet se fournissait en partie sur les lignes de l'État et en partie sur les lignes desdites administrations.

Pour les compagnies qui n'ont point adhéré à la réforme, les prix perçus se calculent en joignant aux nouvelles taxes de l'État, jusqu'aux points d'échange, les taxes intérieures des sociétés intéressées.

A la même date (1^{er} mai 1866), des services mixtes, pour le transport des marchandises, des finances, etc., ont été établis entre l'État et les compagnies, tant de Gand à Bruges, par Eecloo, que de Hainaut et Flandres. Un service identique s'est créé, au mois de juin, pour les expéditions échangées avec les voies de la ligne de Gand à Zelzaete.

En juillet, les compagnies des chemins de fer Nord-Belge et de Liège à Maestricht ont admis l'application du tarif intérieur de l'État, à distances réunies, pour les transports mixtes de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.

A partir du 15 août, le chemin de fer du Flénu a été mis en relation directe, pour le transport des marchandises de toute nature, avec les stations des chemins

de fer de l'État, de Hainaut et Flandres, de Gand à Zelzaete, de Gand à Bruges, par Eccloo, du Centre, du Nord-Belge et de Liège à Macstricht.

Les stations de l'État ont aussi été mises en relation directe, à partir du 1^{er} octobre, avec les stations de la ligne de Fleurus à Landen, pour le transport des marchandises de toute nature, des finances, des équipages, des chevaux et des bestiaux.

Le tarif mixte de l'État avec le Grand-Luxembourg a été révisé; la ligne de l'Ourthe y a été introduite.

Les lignes de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes ont été, pour leurs transports communs avec le chemin de fer de l'État, placées sous le régime du tarif intérieur de celui-ci, en ce qui concerne les marchandises, finances, etc.

Un tarif mixte de transit a été adopté pour les transports empruntant les lignes de l'État et échangés entre les stations du Nord-Belge et du Grand-Luxembourg, d'une part, et les stations du Centre, de Mons à Haumont et du Flénu, d'autre part.

Il existait des tarifs mixtes, pour les expéditions de marchandises, entre l'État et les compagnies de l'Est-Belge et de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Ces tarifs ont été remplacés par un tarif unique, établi entre l'État et la compagnie du Grand-Central.

Un nouveau tarif mixte a été convenu avec la compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, en suite de l'ouverture de la ligne de Hasselt vers Eyndhoven.

Envisagées, soit isolément, soit dans leur ensemble, ces diverses mesures n'ont pu qu'améliorer les conditions dans lesquelles se font les déplacements des personnes et les transports des choses : coupons directs, inscriptions uniques, abaissement des prix, célérité d'expédition, etc. La situation s'est modifiée récemment à cause de la dénonciation de certains tarifs mixtes, mais ceux-ci ne disparaîtront que pour être remplacés par des arrangements de même nature, et, en définitive, l'avantage de la relation directe restera, quoi qu'il advienne, acquise au public; l'administration s'efforcera, du moins, d'atteindre ce but, et si l'on n'y parvenait point, ce ne serait, on peut en avoir la certitude, pas à elle qu'il y aurait justice à en faire le reproche.

II.

Transit et services internationaux.

La sollicitude qui a inspiré les combinaisons et conventions dont l'analyse précède, s'est étendue aux services internationaux.

Ainsi, un service direct par Sterpenich a été organisé, à partir du 15 février 1866, pour le transport des marchandises à grande et à petite vitesse, entre la Belgique et quinze stations des chemins de fer de Sarrebrück et du Palatinat.

Depuis le 1^{er} mai, il fonctionne un service international pour le transport des voyageurs et des bagages entre Londres et le continent, *viâ* Harwich et Anvers.

Il a été créé et émis des coupons pour le voyage de Bruxelles, Anvers,

Ostende, Paris, Calais et Londres vers Hambourg, par Hohnstorf-Lauenbourg, et réciproquement.

Un service international a été mis en vigueur pour les expéditions échangées entre les lignes de l'État belge et celles de l'Est-Français, avec maintien provisoire du prix de transit de fr. 6-30, entre Anvers et Givet.

Un autre service nouveau a été établi : c'est celui qui règle les transports de marchandises, chevaux et bestiaux, entre Londres, la Belgique et l'Allemagne, par la voie de Harwich, Anvers et Herbesthal.

Le tarif belge-rhénan-allemand a été révisé à partir du 1^{er} novembre. — A la même date, la compagnie du chemin de fer rhénan a réduit, dans des proportions assez importantes, les prix qu'elle percevait à la charge des marchandises comprises dans le tarif *spécial* du service belge-rhénan.

D'un autre côté, les prix des livrets-coupons de 1^{re} classe, pour le voyage d'Anvers à Londres et *vice-versa*, par les bateaux à vapeur de la *General steam navigation Company*, ont été diminués de fr. 6-25.

Des modifications et améliorations ont été introduites dans le service international (voyageurs et bagages) anglo-franco-belge-allemand, dans les tarifs belge-rhénan et prussien, dans le tarif belge-bavarois-autrichien, dans le tarif franco-belge-nord, etc., etc.

La recette totale de l'exploitation s'est répartie comme suit, en 1866 :

		P. c.
Service intérieur	fr. 31,201,301 79	81.71
Services internationaux	5,922,724 79	} 18.29
Transit	1,064,747 78	
Ensemble.	fr. 38,188,974 36	

Ces chiffres, rapprochés des chiffres correspondants de l'année 1865, donnent les différences dont voici l'indication :

En moins. Services internationaux	fr. 107,554 90
Transit	204,598 72
	Fr. 312,153 62
En plus. Service intérieur	182,347 80
Diminution finale.	fr. 129,805 82

En 1865, les services internationaux et le transit réunis avaient, comparativement à 1864, soldé par un accroissement de fr. 642,415-70 (fr. 542,938-97 pour les services internationaux et fr. 99,476-73 pour le transit). Le service intérieur avait, de son côté, fourni une augmentation de fr. 1,577,561-90.

La réduction constatée en ce qui concerne les services internationaux n'a rien de surprenant, non-seulement à cause des tristes circonstances dans lesquelles l'année s'est écoulée, mais à cause de la nature fort variable des transports appartenant à ces services. C'est ainsi, par exemple, que :

L'année 1861 a, par rapport à 1860, donné un accroissement de fr.	436,980 15
— 1862 — 1861, — —	196,095 18
— 1863 — 1862, — —	48,879 55
— 1864 — 1863, une diminution de .	178,851 03
— 1865 — 1864, — un accroissement de .	542,958 97

D'où vient la diminution de 1866 ? Il y a eu :

<i>Diminutions.</i> Service belge-rhénan. fr.	266,751 94
— prusso-néerland-belge	111,221 89
— hollando-belge	35,258 23
— anglo-belge	7,428 45
— General Steam Navigation.	4,398 64
— prusso-belge (finances et petits paquets).	564 09
Ensemble. . . . fr.	425,423 24
<i>Augmentations.</i> Service franco-belge fr.	184,212 21
— belge-prussien	55,792 15
— belge-allemand.	29,423 90
— international par le Luxem- bourg.	46,102 26
— anglo-belgo (finances et petits paquets)	2,555 82
	<u>317,868 34</u>
Reste, en moins fr.	107,554 90

Les services prusso-néerland-belge et hollando-belge figurent dans les diminutions des recettes respectivement pour fr. 111,221-89 et pour fr. 35,258-23. Déjà, ils avaient donné des diminutions de fr. 10,788-81 et de fr. 47,104-98, en 1865 par rapport à 1864, de fr. 469,513-17 et de fr. 38,727-16, en 1864 par rapport à 1863. Cette réduction continue provient évidemment de l'ouverture de la ligne concédée d'Anvers vers Hasselt et Maestricht.

Voici comment se répartit, entre les différentes catégories de transports, la diminution totale constatée, en 1866, dans le produit des services internationaux réunis au transit :

<i>En moins.</i> Voyageurs. fr.	794,473 84
— Bagages	76,757 95
— Équipages	664 30
	<u>Fr. 871,896 09</u>
<i>En plus.</i> Animaux fr.	71,208 04
— Finances	7,570 90
— Petits paquets.	4,687 17
— Petites marchandises	3,174 99
— Grosses marchandises	467,930 51
— Produits extraordinaires.	5,170 86
	<u>559,742 47</u>
Reste. . . . fr.	312,153 62
	21

C'est grâce aux grosses marchandises que la diminution n'a pas été plus considérable. Cette espèce d'expéditions a, en effet, fourni un accroissement de fr. 467,930-81, répondant à une augmentation de mouvement atteignant 154,820 tonnes : en plus, dans les services internationaux, 181,921 tonnes ; en moins, dans le transit, 27, 101 tonnes.

La houille et le coke envoyés en France par le chemin de fer de l'État se sont, comme quantités exportées, élevés aux différents tonnages dont voici l'indication pour les dix dernières années (1857-1866) :

1857. . .	536,899 tonnes.	1862. . .	407,089 tonnes.
1858. . .	542,034 —	1863. . .	386,151 —
1859. . .	494,889 —	1864. . .	471,619 —
1860. . .	527,717 —	1865. . .	528,922.4 —
1861. . .	498.442 —	1866. . .	654,282.4 —

La quantité exportée en 1866 est donc supérieure au chiffre annuel des exportations constatées de 1857 à 1865 : elle dépasse de 100,000 tonnes le chiffre le plus haut et de 270,000 tonnes le chiffre le plus bas de cette période de neuf années.

Comparativement à 1865, il y a eu, en 1866, une augmentation de 129.387.2 tonnes dans l'exportation de la houille, et une diminution de 4,027.2 tonnes dans l'exportation du coke : balance, 125,360 tonnes en plus, se répartissant comme suit entre les différents bureaux de sortie :

<i>Augmentation.</i>	Mousseron.	11,059 1 tonnes.
	Quiévrain.	3,118.7 —
	Erquelines.	37,921.7 —
	Quévy.	11,143.0 —
	Athus.	10,308.0 —
	Sterpenich.	13,495.5 —
	Blandain.	69,672.0 —
	Agimont.	5,821.0 —
	Soit.	<u>162,539.0 —</u>
<i>Diminution.</i>	Doische.	3,018.5 —
	Vierves.	<u>34,160.5 —</u>
		37,179 0 —
	Reste, <i>en plus.</i> . .	<u>125,360.0 tonnes.</u>

De plus complètes indications sont consignées dans les tableaux ci-annexés sous les n°s XXIX et XXX, concernant les transports des services internationaux et du transit, et dans le tableau n° XX concernant les exportations de combustible effectuées vers la France par le railway de l'État.

CHAPITRE VII.

ACCIDENTS.¹

Aucun événement n'est venu, en 1866, compromettre la bonne réputation dont jouit l'exploitation du chemin de fer de l'État belge, sous le rapport de la sécurité des transports et de la sûreté des voyageurs.

Il y a eu, à la vérité, 166 accidents isolés, mais aucun d'eux n'a eu le moindre caractère d'un événement ou d'une catastrophe.

On pourrait tout au plus citer, comme des faits dont la responsabilité incombe peut-être à l'exploitation, le déraillement d'un wagon et d'une locomotive dans l'intérieur d'une station, déraillement qui a occasionné la mort d'un machiniste. Il y aurait, à la rigueur, à porter aussi au nombre des malheurs qui doivent être imputés plus ou moins directement au chemin de fer, l'explosion de la chaudière d'une locomotive et, comme conséquence, la mort d'un chauffeur. Mais, en admettant, ce qui resterait à établir, que ces faits n'eussent pas été causés par ceux qui en ont été les victimes, il n'y a pas encore là de ces événements qui font, en quelque sorte, époque, et dont le souvenir ne s'efface pour ainsi dire jamais.

Nous n'avons cependant et nous n'avons jamais eu à enregistrer que des accidents de cette nature. Cela nous autoriserait à supprimer le chapitre qui, dans le compte rendu, est ordinairement consacré au nécrologe de l'exploitation.

En 1866, 168 personnes ont été tuées ou blessées au chemin de fer de l'État : 59 d'entre elles étaient étrangères au service (24 tuées et 35 blessées); 109 appartenaient à l'administration (42 tuées et 67 blessées). — En d'autres termes, on a compté 66 morts et 102 blessés.

Les 24 personnes étrangères à l'administration qui ont perdu la vie sur les voies ou dans les dépendances du chemin de fer, ont péri :

- 13 en traversant la voie;
- 6 dans les stations (wagons en manœuvres);
- 3 par suicide;
- 1 en descendant de voiture par la portière qui devait rester fermée;
- 1 en passant sous un train.

On voit que la plupart de ces événements ne peuvent être considérés que comme le résultat d'une imprudence grossière ou de la volonté personnelle de ceux qu'ils ont atteints.

Toutefois, si l'administration est heureuse de pouvoir invoquer cette situation et se féliciter d'avoir, jusqu'à ce jour, su échapper aux dangers innombrables qui l'entourent, ce n'est pas pour elle une raison de s'endormir dans une placide tranquillité. Elle veille, au contraire, et ne cesse de poursuivre la recherche et l'application de toutes les mesures qui sont de nature à lui conserver la position privilégiée que le passé lui a faite, au point de vue des événements épouvantables ou douloureux dont les chemins de fer ont été trop souvent le théâtre.

CHAPITRE VIII.

TÉLÉGRAPHES.

Bien que les circonstances fâcheuses qui ont pesé, en 1866, sur les affaires et sur les transports, aient exercé leur influence sur les correspondances télégraphiques, les tarifs réduits appliqués à ces correspondances ont développé le trafic dans une proportion considérable surtout à l'intérieur du royaume.

L'administration s'était préparée à ce développement et les travaux d'extension, poussés avec activité pendant les années précédentes, ont été poursuivis sans interruption.

On en jugera par les chiffres suivants :

	SITUATION AU 1 ^{er} JANVIER		TRAVAUX exécutés EN 1866.
	1866.	1867.	
Longueur des lignes télégraphiques Kilomètres.	5,220	5,519	299
Développement total des fils conducteurs id.	8,693	9,989	1,296
Nombre de bureaux ouverts au public	507	556	49
Nombre d'appareils télégraphiques en service	481	556	75

Tout en complétant les lignes existantes, les travaux de l'année ont permis d'ouvrir 49 bureaux nouveaux et d'ajouter au réseau 299 kilomètres de lignes, répartis comme suit :

Bruxelles à Tervueren, par Groenendael.	9	kilomètres.
Schaerbeek à Louvain	26	—
Braine-le-Comte à Melle	58	—
Anvers au fort Lillo (poste).	19	—
Anvers au camp de Brasschaet	9	—
Tamise à Basel	10	—
Hasselt à Eyndhoven	46	—

A reporter: . . . 177 kilomètres.

Report.	177	kilomètres.
Spa à la frontière grand-ducale	55	—
Herbesthal à Montzen	8.5	—
Havré au Rœulx.	6	—
Doische à Hastières	8	—
Wondelgem à Zelzaete	16	—
Embranchements divers	59.5	—
Total.	330	kilomètres.

A déduire la longueur des lignes indiquées ci-dessous qui étaient établies sur des chaussées et qui ont été supprimées en 1866 :

Hal à Enghien	kil. 15
Wondelgem à Zelzaete	16

31

Reste. 299 kilomètres.

Les 336 bureaux télégraphiques ouverts aux correspondances privées, au 1^{er} janvier 1867, peuvent être classés comme suit :

a. Bureaux de l'État :

Dans les stations des chemins de fer de l'État.	106
Dans les stations des chemins de fer concédés.	56
Au centre des villes ou communes.	90
Nombre total de bureaux appartenant à l'État.	252

b. Bureaux télégraphiques des chemins de fer concédés, utilisés aux correspondances privées

104

Total général. 356

L'ensemble des crédits votés pour la construction et l'extension des lignes et des appareils télégraphiques, s'élevait, à la fin de 1866, à fr. 2,351,000 »

Les prélèvements faits et les engagements pris jusqu'au 31 décembre s'élevaient à 2,055,083 »

Le capital disponible était donc de 295,917 »

déduction faite de fr. 108,284-59 qui étaient dus mais dont le payement n'avait pas encore eu lieu.

Les fonds dépensés ont été employés de la manière suivante :

1 ^o Établissement par l'État de 3,460 kilomètres de lignes télégraphiques comprenant un développement de 9,783 kilomètres de fils.	fr. 1,227,522 »
2 ^o Acquisition des appareils, piles, accessoires et mobilier, appropriation de bureaux, etc.	599,443 »
3 ^o Rachat des lignes de Bruxelles à Anvers et de Verviers à la frontière de Prusse, avec appareils et matériaux de rechange (59 kilomètres comprenant 206 kilomètres de fils)	72,000 »
4 ^o Approvisionnements divers en magasin	156,118 »
Total égal à la dépense.	fr. 2,055,083 »

Répartie sur 9,989 kilomètres de fils conducteurs, et approvisionnements déduits, cette dépense fait ressortir à fr. 205-73 le coût moyen du kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

Les recettes de l'année 1866 ont atteint les chiffres suivants :

Service intérieur	fr. 407,532 »
— international	369,900 12
— de transit	184,780 97
Total.	fr. 962,213 09

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

Traitements des fonctionnaires et employés.	fr. 471,147 »
Salaires des ouvriers.	263,800 »
Entretien des lignes et du matériel	105,000 »
Ensemble.	fr. 839,947 »

D'où il résulte un produit net de fr. 122,266 09 représentant 5.90 p. % du capital utilisé à la fin de l'année.

Les recettes opérées depuis l'organisation et la mise en exploitation des premières lignes télégraphiques jusqu'au 1^{er} janvier 1867, s'élèvent, en total, à fr. 7,704,431 52

Le chiffre des dépenses pour la même période est de fr. 4,801,795 27

Le produit net s'élève donc à fr. 2,902,636 25
 somme qui, non-seulement couvre le capital engagé fr. 2,351,000 »
 mais laisse, en outre, un excédant de fr. 551,636 25

Les chiffres suivants permettent d'apprécier la progression du mouvement et de la recette, depuis l'organisation du service des télégraphes :

ANNÉES.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.	RECETTES.	PRODUIT MOYEN. PAR TÉLÉGRAMME.
1850-1851	14,028	Fr. c. 88,674 63	Fr. c. 6 32
1852	27,217	163,973 63	6 09
1853	32,050	263,336 47	5 10
1854	60,413	280,843 62	4 63
1855	61,443	263,939 67	4 33
1856	99,273	339,379 93	3 62
1857	119,030	407,011 67	3 42
1858	143,726	413,926 53	2 83
1859	196,240	306,006 44	2 37
1860	223,819	327,743 73	2 34
1861	268,968	388,332 66	2 19
1862	291,787	603,044 86	2 07
1863	416,113	612,363 01	1 47
1864	346,497	789,399 07	1 44.5
1865	674,037	863,640 45	1 28
1866	1,128,003	962,213 09	" 83

De 1863 à 1866, il s'est opéré une transformation dont aucune des années précédentes n'avait offert d'exemple. Cette transformation est due surtout à la réforme du tarif intérieur; elle autorise, si elle ne convie, à jeter un regard sur le passé du service télégraphique, spécialement en ce qui touche les correspondances échangées entre bureaux belges.

De 1846 à 1850, il n'y avait, en Belgique, que trois bureaux télégraphiques : Bruxelles, Malines et Anvers, reliés entre eux par une ligne concédée à une société anglaise. On échangeait quelques dépêches, tous les jours non fériés, vers l'heure de la bourse. Le premier réseau de l'État, mis à la disposition du public le 15 mars 1851, comprenait, outre la ligne et les trois bureaux susmentionnés, rachetés à la compagnie concessionnaire, les bureaux de Gand, Ostende, Liège et Verviers. Le relevé suivant donne la progression, depuis cette époque, du nombre de bureaux et du nombre de télégrammes échangés à l'intérieur du royaume :

	Nombre de bureaux ouverts à la fin de chaque année.	Nombre de télégrammes échangés en Belgique.
1851.	10	6,652
1852.	28	9,807
1853.	42	14,139
1854.	43	16,719

	Non lre de bureaux ouverts à la fin de chaque année.	Nombre de télégrammes échangés en Belgique.	
1855.	50	17,279	} Réduction de fr. 2-50 à 1-50.
1856.	50	32,862	
1857.	62	44,434	
1858.	73	47,673	
1859.	85	63,463	
1860.	144	80,216	
1861.	163	97,943	
1862.	196	103,274	} Réduction de fr. 1-50 à 1.
1863.	241	188,823	
1864.	279	232,301	
1865.	307	332,721	} Réduction de 1 franc à 0-50.
1866.	356	692,536	

Le mouvement des correspondances privées a été décuplé en sept ans, de 1859 à 1866, et centuplé en quinze ans, c'est-à-dire depuis l'origine du service. Trois causes importantes ont contribué à cet énorme développement : l'augmentation du nombre de bureaux, l'introduction graduelle de la correspondance télégraphique dans les habitudes du public et les réductions de tarif.

La première cause est évidemment la moins opérante. Les bureaux télégraphiques belges, ouverts depuis quinze ans, sont ceux qui, aujourd'hui encore, apportent le contingent principal.

L'influence de la seconde cause est constatée par les augmentations de mouvement de 1859, 1861, 1864, 1865, réalisées sans modification de tarif.

Pour apprécier les effets du tarif actuel, mis en vigueur, à dater du 1^{er} décembre 1865, il faut examiner et étudier le mouvement et la recette des trois dernières années. Or, les trois dernières années ont donné, pour l'intérieur, les résultats suivants :

	Nombre de télégrammes	Recettes.
Exercice 1864.	232,301	fr. 282,591 68
— 1865.	332,721	343,289 42
— 1866.	692,536	407,532 »

Avant d'être comparés, ces chiffres doivent être corrigés en tenant compte de deux faits : l'exercice 1865 comprend le mois de décembre pendant lequel le tarif de 50 centimes a fonctionné. Il convient donc de considérer un trafic de 1865 fictif, pour lequel le mois de décembre aurait donné la moyenne des trois mois précédents. D'autre part, il faut admettre que, malgré les calamités de 1866, cette année aurait eu, sans réduction de tarif, un mouvement plus fort que celui de 1865. Ce dernier exercice avait donné (décembre non compris) 25 p. % de plus que 1864. Aurait-on pu s'attendre à une augmentation pareille en 1866? C'est plus que douteux, à cause des circonstances défavorables où l'on s'est trouvé.

Mais on peut s'en rapporter à l'augmentation de trafic constatée de 1865

à 1866, dans nos correspondances avec les Pays-Bas, la Prusse, la France et l'Angleterre, correspondances dont le tarif n'a pas changé. Cette augmentation a été de 17 p. %. Elle eût été probablement la même en Belgique.

Ces considérations conduisent à comparer, au point de vue des effets de la taxe réduite, les données suivantes :

	Nombre de télégrammes.	Recettes.
1864. Résultats réels.	252,301	282,592
1865. Trafic supposé sans réduction en décembre.	320,000	352,000
1866. Trafic supposé sans réduction.	374,400	411,840
1866. — réel, après réduction	692,536	407,532
Augmentation de 1864 à 1865 (supposé).	27 p. %	25 p. %
— de 1865 (supposé) à 1866 (réel).	116 p. %	16 p. %
— de 1866 (supposé) à 1866 (réel)	85 p. %	»

Ce dernier rapport indique, aussi approximativement que possible, l'effet de changement de tarif : mouvement augmenté de 85 p. % et recette à peu près égale à celle qui eût été obtenue avec la taxe précédente.

En égard à l'importance de la réduction opérée, au bénéfice accordé au public et aux conditions défavorables que l'expérience a rencontrées à son début, on peut envisager ce résultat comme un succès complet.

C'est également à dater de 1866 qu'ont été appliqués les tarifs internationaux uniformes et réduits dont la convention télégraphique internationale de Paris (17 mai 1865) a généralisé le principe. Toutefois, entre les lignes belges et les quatre offices voisins, ces tarifs avaient été institués, par anticipation, en vertu de traités particuliers qui se sont succédé de 1861 à 1864.

Comme les relations télégraphiques entre États non limitrophes sont ordinairement peu importantes, les mesures qui ont pris cours au 1^{er} janvier 1866 n'ont pas transformé brusquement l'ensemble de notre service avec l'étranger.

Ce trafic s'est développé pourtant, ainsi qu'on peut le voir par le relevé suivant :

	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.		RECETTES. — PART BELGE.		DIFFÉRENCE PROPORTIONNELLE.	
	1865	1866.	1865.	1866.	Nonremb.	Produit.
			Fr. c.	Fr. c.	P. %	P. %
Pays-Bas.	58,730	69,576	62,769 37	72,148 55	+ 18.50	+ 15.00
France	83,191	100,401	95,894 59	108,255 18	+ 21.00	+ 13.00
Prusse	43,599	51,823	43 730 98	50,535 43	+ 19.00	+ 15.50
Royaume-Uni	41,711	44,800	79,222 "	87,617 29	+ 7.50	+ 10.50
Grand-duché de Luxembourg.	2,023	2,657	2,173 92	2,681 25	+ 33.00	+ 23.50
Allemagne (Prusse non compris)	9,558	14,236	23,755 94	46,026 97	+ 42.00	— 32.50
Suisse	1,610	3,372	3,853 40	3,643 50	+109.50	— 5.00
Italie et États romains	2,532	5,345	6,509 51	6,242 23	+111.00	— 4.00
Espagne et Portugal	1,985	2,560	5,319 29	3,179 "	+ 85.50	+ 10.00
États scandinaves.	2,197	4,072	5,958 96	6,553 25	+ 29.00	— 40.00
Russie.	4,259	6,463	8,826 "	11,170 75	+ 52.00	+ 26.50
Turquie. — Grèce. — Asie.	735	1,261	2,089 67	1,842 "	+ 71.50	— 12.00

Les tarifs avec les cinq premiers pays ont été, en 1866, ce qu'ils étaient en 1865. Dans les autres relations, il y a eu des réductions variant de 30 à 75 p. %.

RENSEIGNEMENTS DIVERS.		RELATIONS	
		intérieures.	internationales.
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots. Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 20 mots.	93.44	86.90
	21 à 30 —	3.27	7.85
	31 à 40 —	2.75	3.47
	41 à 50 —	0.40	0.78
	Au delà de 50 mots.	0.47	4.00
Classement des télégrammes par catégories. Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes ordinaires	92.89	99.73
	— ordinaires	5.53	•
	— spéciaux	4.58	0.27
Classement des télégrammes par rapport à leur objet. Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	0.90	1.50
	Nouvelles de bourse	9.61	15.43
	Transactions commerciales.	27.25	48.38
	Correspondance des journaux	4.66	3.41
	Affaires privées.	60.58	31.88
Longueur moyenne des dépêches	Nombre de mots	48.50	19.65
Erreurs de transmission, de copie.	Nombre d'erreurs sur 1,000 mots transmis ou reçus	3.40	
<i>Dépêches de service :</i>			
Mouvement : Nombre de dépêches transmises		311,837	
Longueur moyenne des dépêches : Nombre de mots		44	
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Mouvement des convois	61	
	Colis égarés ou dévoyés.	21	
	Services divers des chemins de fer.	9	
	Service des télégraphes	9	

En 1865, le nombre de dépêches de service n'avait été que de 264,430. Il y a donc eu, en 1866, une augmentation de 18 p. %; c'est-à-dire beaucoup moindre que de 1864 à 1865. On s'attache, de plus en plus, à réduire les télégrammes de service au strict nécessaire, afin de ne pas augmenter inutilement l'encombrement de certaines lignes. Leur nombre considérable représente un service réel rendu aux chemins de fer de l'État, et, par conséquent, un produit indirect dont il faut tenir compte dans l'appréciation des résultats du service des télégraphes.

CONCLUSION.

Le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pour l'année 1865 se terminait par ces mots :

« Des événements exceptionnels et transitoires pourront suspendre momentanément le mouvement ascensionnel du produit ; mais ce mouvement reprendra ensuite d'autant plus de vigueur, grâce à l'inépuisable puissance de production qui est de l'essence des voies ferrées. — Dans tous les cas, si ces événements surgissent, l'administration n'oubliera point qu'il est de son devoir de lutter énergiquement contre la compression qu'ils exerceraient sur la recette ; elle sait que, pour elle, le *passé oblige*, et elle s'efforcera de rendre l'avenir favorable aux intérêts de la grande entreprise qui, bien que le terme soit impropre, persiste à s'appeler le *chemin de fer national*. »

Les événements se sont produits, plus nombreux et plus redoutables qu'il ne fallait pour entamer sérieusement la recette brute, et, pour comble de fatalité, ils ont coïncidé avec une grande mesure, la réforme du tarif des voyageurs, qui avait besoin, pour produire tous ses fruits, d'une situation calme et prospère.

Cependant l'année 1866 n'est pas aussi néfaste que plusieurs ont bien voulu le dire. Du chef des grosses marchandises, cette année a fourni un accroissement inespéré de 1,151,000 francs : l'augmentation n'avait pas dépassé 553,000 francs en 1865 ; l'année 1864, dont la recette avait été si fortement influencée par l'adoption des tarifs du 24 mai, avait produit, par rapport à 1863, une augmentation qui n'excède que de 153,000 francs l'augmentation obtenue en 1866 par rapport à 1863.

En ce qui touche les voyageurs, on a constaté une diminution de 1,254,000 fr., et pour ceux qui veulent regarder les choses d'un œil impartial, ce chiffre marque encore un succès relatif : à mouvement égal, l'introduction du tarif du 1^{er} mai 1866, aurait provoqué une diminution de recette évaluée à 2 millions, et la diminution effective a été de 1,254,000 seulement, malgré la guerre d'Allemagne, malgré la pluie qui a régné durant tout l'été de 1866, malgré l'épidémie violente qui a exercé ses ravages de mai à octobre, malgré la stagnation des affaires et le malaise général que ces calamités ont engendrés.

La dépense de l'exploitation s'est accrue considérablement en 1866 ; deux observations sont à faire sur ce point : il y aurait erreur à considérer l'accroissement de dépense comme ayant été occasionnée par la réforme du tarif des voyageurs ; elle est indépendante de cette réforme ; — il y aurait également erreur à

supposer que l'accroissement de 1866, quant à la dépense, doive se reproduire, attendu qu'il procède de faits actuellement accomplis et dont rien n'autorise à prévoir le renouvellement.

Ces considérations sommaires sont indiquées et développées dans les pages précédentes du présent rapport. Elles sont confirmées par les résultats, déjà connus, des opérations de l'exercice 1867, pour les neuf premiers mois de l'année.

On peut, on doit donc avoir confiance dans l'avenir du chemin de fer de l'État ; un nuage a passé ; il n'est pas encore complètement dissipé et les transactions n'ont pas encore repris leurs allures habituelles, mais il est permis de compter sur la reprise des affaires et des transports. L'administration secondera les événements favorables avec le dévouement et l'énergie qu'elle a mis à combattre les événements contraires.



ANNEXES.

96

N° 1^{er}.

*Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires pour les voies
exploitées par l'État, au 31 décembre 1866.*

ANNEES.	NOMBRE de KILOMÈTRES EXPLOITÉS.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EXPLOITÉES PAR ANNÉE. (MÈTRES COURANTS.)			MÈTRES COURANTS DE RAILS EMPLOYÉS										
	1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES et doubles voies.	VOIES ACCESSOIRES et des stations.	TOTAL.	A LA CONSTRUCTION.				A L'ENTRETIEN.						
						ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOURRELETS intégr.	Vignoles.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOURRELETS intégr.	A DEUX BOURRELETS symétriques.	VIGNOLES.		
1835	20	"	20,500	40,200	30,700	64,300	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1836	24	"	44,700	44,300	56,000	51,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1837	99	2	446,000	45,000	464,000	244,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1838	443	44	304,000	33,000	337,000	347,416	33,920	"	"	"	"	"	"	"	"	
1839	53	27	385,000	45,000	434,000	448,105	432,946	"	"	"	"	"	"	"	"	
1840	23	41	447,000	50,000	497,000	49,800	49,734	"	"	226	2,789	"	"	"	"	
1841	46	78	570,000	53,000	623,000	32,400	248,792	"	"	296	9,422	"	"	"	"	
1842	78	6	656,000	69,000	725,000	50,647	452,055	"	"	9,789	71,949	"	"	"	"	
1843	400	39	796,000	76,000	872,000	72,894	224,848	"	"	4,035	4,985	"	"	"	"	
1844	"	5	799,000	79,000	878,000	"	44,300	"	"	233	3,637	"	"	"	"	
1845	"	"	799,000	79,000	878,000	"	"	"	"	534	5,493	"	"	"	"	
1846	"	59	858,000	94,000	949,000	42,000	61,663	69,067	"	849	9,435	48,596	"	"	"	
1847	30	49	939,000	407,600	1,046,600	"	74,518	400,200	"	"	27	429,668	"	"	"	
1848	35	44	987,500	421,700	1,409,200	"	91,206	72,029	"	2,405	2,844	98,906	"	"	"	
1849	"	34	1,020,800	430,700	1,454,500	7,000	2,850	66,000	"	"	3,462	79,866	"	"	"	
1850	"	52	1,076,600	436,700	1,243,300	"	95,299	8,000	"	"	644	409,433	"	"	"	
1851	"	"	1,076,600	443,700	1,220,300	"	"	"	"	"	386	404,097	"	"	"	
1852	"	9	1,401,600	449,800	1,251,400	29,700	24,000	54,000	"	"	30	450,282	"	"	"	
1853	"	31	1,415,400	455,700	1,274,400	"	"	34,500	"	"	464	404,267	"	"	"	
1854	"	7	1,424,400	466,500	1,287,900	504	7,443	46,210	"	"	92	442,443	"	"	"	
1855	"	28	1,447,500	475,500	1,323,000	"	"	69,666	"	"	"	457,696	"	"	"	
1856	"	"	1,447,500	490,300	1,337,800	"	"	8,907	"	"	217	470,862	"	"	"	
1857	446	438	1,369,000	200,500	1,569,500	"	642	539,447	"	"	452	232,238	"	"	"	
1858	32	32	1,432,200	225,300	1,657,500	"	442,285	46,004	"	"	32	464,542	"	"	"	
1859	"	"	1,432,200	232,600	1,664,800	"	"	4,470	"	"	77	449,727	"	"	"	
1860	2	"	1,433,900	248,800	1,682,700	"	"	44,824	7,368	"	"	450,443	"	48,307	"	
1861	"	33	1,457,514	282,473	1,739,684	"	"	24,432	56,514	"	"	87,259	"	406,757	"	
1862	"	"	1,458,467	293,440	1,756,577	"	"	42,741	262	"	"	79,935	"	153,482	"	
1863	"	"	1,458,667	312,234	1,770,901	"	"	42,918	74	"	"	147,404	18,598	53,722	"	
1864	"	"	1,458,939	332,757	1,794,696	"	"	24,428	72	"	"	435,440	46,732	784	"	
1865	"	"	1,458,939	357,859	1,846,798	"	"	23,086	"	"	"	208,699	445	2 017	"	
1866	45	45	1,547,496	440,632	1,957,828	"	"	246,824	4,768	"	"	239,337	240	3,263	"	
	815	773				983,736	1,347,441	1,404,553	66,053	46,264	442,234	2,826,970	35,745	338,329	"	
	27	"	A déduire pour Landen à Hasselt.			23,963	39,179	43	"	"	"	"	"	"	"	
	789	773	Reste.			959,773	1,278,262	1,401,510	66,055	46,264	442,234	2,826,970	35,745	338,329	"	
	4,562					3,705,600				3,329,512					7,035,112	

PRIX PAR ANNÉE ET PAR TONNEAU.				RAILS HORS DE SERVICE OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)					
RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	COINS EN BOIS. (PRIX PAR PIÈCE.)	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOUVRELETS inégals	A DEUX BOUVRELETS symétriques.	VIGNOLES	TOTAL.
300 ^{Fr.} » à 380 »	253 ^{Fr.} » à 265 »	550 ^{Fr.} » à 600 »	»	»	»	»	»	»	»
400 » à 450 »	315 » à 325 »	720 » à 730 »	»	»	»	»	»	»	»
448 » à 457 50	320 » à 367 50	700 » à 740 »	»	»	»	»	»	»	»
370 » à 418 »	250 » à 328 »	590 » à 708 »	»	»	»	»	»	»	»
340 » à 446 »	245 » à 302 »	590 » à 692 »	»	»	»	»	»	»	»
239 » à 240 »	449 » à 304 50	475 » à 600 »	»	3,000	36	»	»	»	3,036
239 » à 257 »	449 » à 404 »	400 » à 489 »	»	9,485	307	»	»	»	9,492
234 »	456 » à 472 »	444 » à 489 »	»	84,471	805	»	»	»	82,336
491 » à 252 25	425 » à 474 90	345 » à 420 »	»	2,510	4,484	»	»	»	3,994
»	»	»	»	4,092	2,890	»	»	»	3,982
297 » à 321 »	245 » à 231 »	354 »	0.40 à 0.42	4,386	4,492	»	»	»	5,878
320 »	491 90 à 209 80	378 »	0.40 à 0.4275	20,459	8,854	»	»	»	29,013
244 90 à 320 »	453 94 à 484 »	367 » à 370 »	0.09	98,793	32,725	»	»	»	131,518
490 »	453 »	292 50 à 298 »	0.09	94,200	44,059	428	»	»	108,387
470 » à 490 »	428 » à 443 »	298 » à 299 »	0.08 à 0.09	61,058	22,741	504	»	»	84,273
470 »	428 »	285 »	0.095	53,638	49,851	226	»	»	73,745
472 »	»	244 » à 285 »	0.075 à 0.40	58,055	74,400	687	»	»	133,142
464 » à 480 »	428 »	295 »	0.09	54,234	82,648	647	»	»	137,529
222 » à 240 »	438 » à 463 50	282 » à 294 »	0.0775 à 0.4175	44,447	49,090	2,798	»	»	96,335
206 50 à 234 »	448 80 à 474 90	270 80 à 279 80	0.425	44,281	73,706	4,867	»	»	122,854
205 » à 220 »	447 » à 450 »	278 80 à 288 »	0.095 à 0.0975	62,088	89,246	6,259	»	»	157,593
207 40 à 220 30	453 70	267 80 à 289 96	0.08 à 0.09	38,063	120,461	6,047	»	»	164,574
184 90 à 290 40	434 60 à 438 67	227 » à 257 80	0.0796 à 0.09	80,766	95,693	16,894	»	»	193,350
459 99	442 60	249 70	0.08 à 0.099	67,231	32,744	24,925	»	»	124,900
»	»	»	»	47,060	83,856	30,346	»	»	134,262
458 30 à 462 30	402 49 à 402 80	204 70	0.079 à 0.1099	9,496	78,698	50,365	»	»	138,259
454 » à 459 70	»	218 » et 295 »	0.407 à 0.41	7,394	93,501	444,425	»	»	242,320
439 50 à 457 70	101 70 à 409 40	249 70 à 234 70	0.085 à 0.4155	6,529	457,493	78,362	»	898	243,282
439 50 à 446 30	97 92 à 440 »	213 70 à 223 40	0.0987 à 0.4075	5,263	44,891	106,497	6	3,292	159,649
454 90 à 459 80	97 92 à 449 »	213 70 à 223 40	0.0945 à 0.40	4,808	43,694	76,947	413	673	96,035
449 39 à 469 90	104 » à 425 80	232 40 à 257 »	0.0785 à 0.0899	3,868	23,406	137,827	49	7,410	171,930
468 80 à 469 90	428 40 à 429 70	227 30 à 239 49	0.0785 à 0.0850	5,942	23,525	244,494	4,803	6,364	282,095
				935,487	4,244,993	899,939	4,944	48,337	3,097,697

MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE, AU 31 DÉCEMBRE 1866.						
	ONDULÉS de 19 à 21 kilogr.	PARALLÈLES de 22 à 27 kilogr.	A DEUX BOUVRELETS inégals de 24 kilogr.	A DEUX BOUVRELETS symétriques de 25 1/2 kilogr.	VIGNOLES de 28 kilogr.	TOTAL.
Voies principales.....	4,604	6,956	2,657,829	33,534	374,904	3,074,527
Voies accessoires et des stations.	38,916	137,883	644,355	»	4,721	792,905
Rails de remploi en réserve.....	»	3,664	59,657	240	6,422	69,983
TOTAUX... ..	40,550	148,503	3,328,544	33,774	386,047	3,937,445

N° I^B. — *Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires*

ANNÉES.	VIEUX FERS REMANIÉS. (KILOGRAMMES.)			PRODUITS DU REMANIAGE.					
	RAILS.	COUSSINETS, CROSSINGS, etc.	CHEVILLES, clavettes et bottes.	RAILS.		COUSSINETS, CROSSINGS, etc.		CHEVILLES. — NOMBRE.	CLAVETTES. — NOMBRE.
				NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.		
1845	4,478,425	459,844	"	7,373	4,034,905	40,300	403,323	"	"
1846	50,000	469,478	"	470	29,650	20,800	208,657	"	"
1847	2,624,749	4,544,662	"	8,970	4,544,099	99,331	998,862	"	"
1848	3,347,152	4,479,462	88,998	42,260	2,426,524	413,967	4,155,825	"	403,697
1849	2,069,278	724,982	444,400	8,220	4,437,997	51,645	544,277	63,068	74,780
1850	4,404,448	722,889	442,617	4,760	896,055	52,201	565,204	35,906	57,892
1851	2,240,027	927,433	429,783	7,268	4,262,858	59,046	639,620	43,940	57,460
1852	3,903,416	4,840,943	446,588	42,449	2,410,031	407,342	4,115,725	34,060	52,940
1853	2,417,426	860,655	109,804	6,482	4,074,407	55,092	614,753	72,335	54,765
1854	3,040,775	4,313,804	408,453	8,727	4,500,669	90,693	996,032	405,444	34,800
1855	3,304,688	4,729,177	432,099	43,530	2,327,464	446,846	4,282,772	407,960	47,967
1856	2,805,424	4,303,630	80,986	9,468	4,901,777	97,548	4,004,334	94,300	41,330
1857	5,904,589	2,774,475	482,844	24,452	4,289,919	495,379	2,489,562	234,229	84,665
1858	3,587,220	4,710,533	92,674	42,956	2,497,530	84,464	4,326,625	444,004	24,500
1859	3,426,084	4,649,466	67,606	43,478	2,359,405	405,700	4,296,957	78,700	20,405
1860	4,069,070	4,807,688	79,788	44,792	2,844,409	92,465	4,327,257	90,400	46,620
1861	6,491,257	3,039,892	94,930	23,482	4,824,616	72,397	4,440,284	426,050	"
1862	8,052,492	3,613,525	474,665	32,440	6,428,428	445,642	4,344,374	434,055	7,068
1863	4,548,650	2,453,004	442,696	44,992	3,054,759	442,697	4,672,485	428,200	"
1864	4,624,048	4,606,919	223,764	47,075	2,964,001	403,744	4,344,467	429,044	"
1865	5,006,480	4,466,970	442,494	47,347	3,549,794	87,316	4,044,767	446,032	"
1866	8,300,675	2,428,901	224,790	23,194	4,834,002	450,625	4,613,603	296,390	"
	82,326,707	35,325,059	2,353,346	289,955	54,859,999	4,991,577	23,499,465	2,025,817	662,989

pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1866. (Suite.)

					VALEUR DES PRODUITS EN					
POIDS des chevilles et des clavettes réales	ÉCLISSES COMPLÈTES (PAIRES).		BOULONS D'ÉCLISSES.		RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES et CLAVETTES.	ÉCLISSES complètes.	BOULONS d'éclisses.	TOTAL.
	NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.						
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
"	"	"	"	"	332,200	23,900	"	"	"	356,100
"	"	"	"	"	9,500	42,800	"	"	"	52,300
"	"	"	"	"	497,300	159,800	"	"	"	657,100
29,678	"	"	"	"	457,200	178,000	8,900	"	"	644,100
36,768	"	"	"	"	244,500	69,700	11,000	"	"	325,200
26,040	"	"	"	"	152,300	72,300	7,400	"	"	232,000
30,213	"	"	"	"	217,200	81,900	7,500	"	"	306,600
25,447	"	"	"	"	379,800	142,800	7,500	"	"	530,100
36,080	"	"	"	"	257,900	92,200	9,200	"	"	359,300
38,944	"	"	"	"	360,200	109,500	10,700	"	"	480,400
54,785	"	"	"	"	489,100	189,900	14,500	"	"	693,500
37,990	"	"	"	"	406,600	154,600	11,200	"	"	572,400
89,537	"	"	"	"	844,100	295,600	22,100	"	"	1,161,800
17,008	"	"	"	"	399,600	149,400	10,100	"	"	559,100
34,483	"	"	"	"	377,500	146,000	7,600	"	"	531,100
38,126	"	"	"	"	454,100	136,200	8,300	"	"	598,600
45,573	"	"	"	"	771,900	125,400	9,900	"	"	907,200
49,401	"	"	31,596	15,000	983,500	139,100	11,400	"	5,700	1,139,700
54,319	"	"	"	"	436,500	173,800	11,200	"	"	621,500
54,395	"	"	80,389	35,000	466,400	142,500	11,900	"	12,300	633,100
50,064	"	"	"	"	563,200	120,200	12,300	"	"	695,700
94,459	7,935	92,646	286,289	133,100	817,700	207,900	21,550	17,840	16,600	1,093,750
867,247	7,935	92,646	398,274	183,100	9,918,300	2,953,500	214,250	17,840	64,600	13,150,650

N° I^{er}. — *Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1866. (Suite).*

SERVICE DES RAILS OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)							SERVICE DÉJÀ FAIT PAR LES RAILS restant dans les voies, Y COMPRIS LES RAILS DE RÉSERVE.					
TERME de SERVICE.	ONDULES.	PARALLÈLES.	A deux BOURRELETS intégr.	A deux BOURRELETS spéciaux.	VIGIOLES	TOTAL.	ONDULES	PARALLÈLES	A deux BOURRELETS intégr.	A deux BOURRELETS spéciaux.	VIGIOLES	TOTAL.
Ans. $\frac{1}{2}$	"	"	"	6	"	6	"	"	486,164	240	5,034	491,432
1	23	782	447	443	603	1,638	"	"	231,785	445	2,017	233,947
2	928	2,595	438	49	4,499	8,479	"	"	159,238	16,732	853	176,823
3	2,429	4,430	349	1,803	969	9,689	"	"	430,322	16,657	52,227	499,206
4	17,440	9,488	438	"	4,587	28,353	"	"	92,676	"	152,606	245,282
5	48,488	10,485	4,064	"	6,779	66,813	"	"	108,394	"	158,322	266,713
6	69,774	48,854	6,604	"	3,900	99,429	"	"	166,309	"	44,991	481,300
7	30,874	49,838	5,536	"	"	56,245	"	"	157,436	"	"	457,436
8	46,557	36,174	32,492	"	"	84,923	"	"	150,066	"	"	450,066
9	42,304	72,345	10,488	"	"	125,134	"	427	295,179	"	"	295,606
10	75,394	75,484	18,003	"	"	168,578	"	4,258	530,394	"	"	534,652
11	66,335	145,936	69,098	"	"	254,369	"	"	302,964	"	"	302,964
12	47,462	174,384	62,373	"	"	284,216	589	3,633	452,462	"	"	456,384
13	65,634	206,488	166,489	"	"	438,608	14,663	738	406,780	"	"	444,181
14	67,794	123,003	175,438	"	"	365,932	9,553	23,277	430,547	"	"	463,377
15	67,916	41,724	146,498	"	"	255,835	"	526	47,474	"	"	47,997
16	64,408	57,839	65,233	"	"	187,480	"	2,864	52,445	"	"	54,976
17	38,295	58,374	62,484	"	"	208,847	"	33,040	49,529	"	"	52,569
18	80,922	75,713	33,750	"	"	190,385	"	45,033	2,644	"	"	47,674
19	35,942	34,440	44,253	"	"	114,605	"	278	6,375	"	"	6,653
20	49,634	43,534	"	"	"	63,465	"	39,264	"	"	"	39,264
21	44,699	23,394	"	"	"	35,090	"	3,030	"	"	"	3,030
22	4,444	9,794	"	"	"	14,208	"	4,474	"	"	"	4,474
23	2,304	45,756	"	"	"	48,057	"	8,588	"	"	"	8,588
24	2,352	40,592	"	"	"	42,944	293	43,029	"	"	"	43,322
25	2,390	4,486	"	"	"	6,576	2,576	2,050	"	"	"	4,626
26	348	"	"	"	"	348	"	"	"	"	"	"
27	2,065	"	"	"	"	2,065	2,516	"	"	"	"	2,516
28	2,310	"	"	"	"	2,310	43,360	"	"	"	"	43,360
TOTAUX.	935,487	4,241,993	899,939	1,944	48,337	3,097,697	40,850	448,503	3,328,544	33,774	386,047	3,937,415
Moyenne.	42 $\frac{8}{9}$ ans	43 $\frac{5}{12}$	43 $\frac{10}{11}$	2 $\frac{4}{5}$	4 $\frac{1}{9}$	43 $\frac{1}{3}$	49 $\frac{7}{9}$	47 $\frac{14}{15}$	7 $\frac{5}{33}$	2 $\frac{8}{17}$	4 $\frac{11}{39}$	7 $\frac{1}{3}$

N° II.

*Résumé statistique de l'emploi des billes pour les voies exploitées par
l'État, au 31 décembre 1866.*

ANNÉES.	NOMBRE DE BILLES EMPLOYÉES				PRIX DES BILLES		NOMBRE DE BILLES			SERVICE DES BILLES OTÉES DES VOIES.			
	A LA CONSTRUCTION.		A L'ENTRETIEN.		PAR ANNÉE.		hors de service, OTÉES DES VOIES.			(NOMBRE DE BILLES.)			
	CHÈNE.	Autres ESSENCES	CHÈNE.	Autres ESSENCES	CHÈNE.	ESSENCES TERRIBLES.	CHÈNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.	TERME de SERVICE.	CHÈNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.
1835	"	52,743	"	"	Fr.	Pr.	"	"	"	Ans.	"	"	"
1836	"	27,804	"	"	5 88	3 43 à 5 70	"	"	"	1	979	5,549	6,528
1837	10,000	103,000	"	"	4 89	3 " à 5 34	"	"	"	2	2,931	19,002	21,933
1838	40,749	142,693	"	"	4 30	3 24	"	"	"	3	843	37,505	38,350
1839	32,984	102,801	4,594	610	4 66	3 61	"	5,376	5,376	4	11,028	43,242	54,270
1840	10,209	25,706	10,442	1,904	4 69	4 03	"	12,740	12,740	5	9,973	92,244	102,217
1841	71,049	61,160	17,329	3,029	5 50 à 4 50	"	"	21,011	21,011	6	13,735	87,013	100,770
1842	39,722	74,733	39,132	6,560	5 40 à 4 30	3 49	4,826	41,923	46,749	7	40,162	124,273	164,437
1843	122,313	51,477	41,190	"	5 50 à 4 70	5 32	3,543	58,881	62,424	8	58,714	101,124	159,838
1844	0,000	"	59,497	"	5 20 à 5 28	"	513	60,835	61,368	9	37,278	167,333	204,611
1845	"	"	66,493	"	4 46 à 5 75	"	3,629	64,687	68,316	10	216,012	92,658	308,650
1846	71,500	"	84,172	"	4 95 à 6 75	"	23,726	58,917	84,643	11	184,648	61,932	246,580
1847	89,308	"	33,544	47,206	5 " à 6 23	2 73 à 3 70	7,583	77,594	84,977	12	261,622	26,534	288,976
1848	82,868	2,000	52,063	34,300	4 79 à 5 60	2 73	19,674	70,155	89,827	13	279,447	26,437	305,904
1849	58,000	"	81,424	4,509	5 97 à 4 88	2 73 à 3 95	27,860	61,650	89,510	14	212,690	14,375	227,065
1850	51,882	"	74,574	2,749	5 94 à 4 67	"	27,866	48,292	76,158	15	118,093	7,135	125,246
1851	"	"	43,080	2,459	5 43 à 4 10	2 37 à 2 45	28,220	19,304	47,524	16	37,068	8,713	45,781
1852	26,500	"	43,448	18,264	5 44 à 4 63	2 69 à 3 63	41,529	26,361	67,690	17	50,202	3,191	53,595
1853	15,500	"	49,372	5,587	4 42 à 5 28	2 68	46,166	15,992	62,158	18	17,607	1,631	19,238
1854	0,743	4,444	30,499	26,235	4 40 à 5 40	2 60 à 4 63	47,109	11,028	58,137	19	2,015	2,836	4,871
1855	0,755	25,458	51,730	22,303	4 48 à 5 80	3 90 à 4 63	71,533	9,866	81,201	20	1,796	4,232	6,028
1856	4,952	569	53,789	53,799	4 70 à 5 79	3 74 à 4 90	87,735	7,255	95,006	21	3,879	479	4,358
1857	247,318	10,216	52,070	60,706	4 29 à 5 69	3 10 à 4 95	107,752	3,310	112,262	22	199	"	199
1858	86,121	"	53,719	77,047	4 50 à 5 53	3 83 à 5 50	90,484	11,497	101,981				
1859	3,046	3,609	33,869	71,639	4 59 à 5 68	3 50 à 4 93	89,130	13,767	103,923	TOTAUX.	1,337,963	927,320	2,485,283
1860	13,515	10,078	49,462	110,242	4 75 à 5 53	4 29 à 4 70	129,845	22,454	152,297				
1861	13,720	47,975	51,886	104,294	5 10 à 5 52	4 34 à 4 64	103,562	28,658	132,220	Par le moyen	12 $\frac{1}{3}$ ans	8 $\frac{3}{4}$	10 $\frac{1}{3}$
1862	9,437	9,572	22,959	154,145	5 35 à 5 67	4 58 à 4 65	117,936	34,549	152,485				
1863	4,889	7,128	44,707	99,116	5 39 à 5 59	4 43 à 4 64 6 49 à 6 51	98,041	31,161	129,202				
1864	7,658	10,685	17,930	117,911	5 39 à 5 60	4 43 à 5 03	84,797	33,561	118,358				
1865	11,182	11,280	33,732	158,559	5 53 à 5 59	4 11 à 4 62	131,533	40,722	172,257				
1866	13,628	123,624	49,273	182,054	5 44 à 5 60	4 03 à 4 17	162,125	53,560	215,685				
	1,137,510	874,916	1,213,600	4,317,325			1,537,963	927,320	2,485,283				
	(a) 53,659	(a) 1,622	"	"									
	1,103,851	873,294	1,213,600	4,317,325									
	1,977,143		2,841,015										
	4,818,160												

(a) A déduire pour Landen à Hussels.

SERVICE DÉJÀ FAIT PAR LES BILLES RESTANT DANS LES VOIES. (NOMBRE DE BILLES.)			NOMBRE DE BILLES EN SERVICE AU 1 ^{er} JANVIER 1867.							
CHÊNE.	Autres ESSENCES.	TOTAL.		CHÊNE.	SAPIN.	Autres ESSENCES.	Bois DE FER.	Bois DE TECK.	MÉTAL.	TOTAL.
62,901	305,678	368,579	Noir préparées.....	735,974	15,974	4,158	7	3	"	776,096
44,914	169,789	214,703	Boucherie.....	884	103	60,408	"	"	"	61,397
25,588	128,596	154,184	De Schryver.	21	"	"	"	"	"	21
49,890	106,244	155,840	Préparées. Huiles pyrogénées.	1,298	43	"	"	"	"	1,341
32,416	143,717	176,133	Van Severen.....	"	"	"	"	"	"	"
45,606	132,237	197,843	Bethell.....	1,401	1,189,922	1,483	"	"	"	1,192,808
64,878	103,749	170,327	Glu marine... ..	"	"	"	"	"	"	"
57,887	58,077	96,234	Plateaux. Pouillet.....	"	"	1,224	"	"	"	1,224
36,852	62,052	98,904	A plateaux.....	"	"	"	"	"	1,998	1,998
82,484	22,819	105,303	Système. Barlow.....	"	"	"	"	"	668	668
143,082	6,030	149,112	Graven.....	"	"	"	"	"	3,512	3,512
43,893	11,711	57,506		"	"	"	"	"	"	"
23,374	"	23,374		"	"	"	"	"	"	"
21,593	"	21,593		"	"	"	"	"	"	"
11,143	"	11,143		"	"	"	"	"	"	"
130	"	130	TOTAUX.. . . .	739,578	1,206,044	67,235	7	3	3,978	2,038,863
5,936	"	5,936								
24,231	"	24,231								
"	"	"								
"	"	"								
"	"	"								
"	"	"								
789,578	1,273,299	2,032,877								
7 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{2}{4}$	4 $\frac{3}{4}$								

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

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR DES SECTIONS. — (Voles principales.)	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, frs d'acquisition.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, outrages d'art ET POSE DU RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.
A. — ROUTE PROPREMENT DITE.	Mètres.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
LIGNE DU NORD.				
Bruxelles à Malines.....	20,982	989,889 44	22,636 16	1,153,720 65
Malines à Anvers.....	28,037	917,180 "	37,452 88	2,091,635 02
Embranchement de Liege.....	6,859	104,950 45	4,932 13	114,801 49
Installation pour le service des établissements maritimes à Anvers.	"	"	"	14,153 80
Totaux.....	55,868	1,981,639 89	65,041 17	3,374,351 56
LIGNE DE L'OUEST				
Malines à Termonde.....	26,254	397,112 55	11,668 59	1,251,014 11
Termonde à Gand, y compris la branche de raccordement de la station de Gand à l'entrepôt.	31,888	1,740,408 81	43,749 27	1,823,764 16
Chemin de fer de ceinture à Gand.....	"	141,693 69	"	110,549 70
Gand à Bruges.....	44,558	1,206,321 53	53,209 57	2,273,871 79
Bruges à Ostende, y compris la branche de raccordement de la station de Bruges au bassin du commerce.	24,672	590,565 94	11,600 73	1,391,156 65
Raccordement de la station d'Ostende au nouveau quai des bateaux à vapeur.	"	"	"	"
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAI.				
Gand à Deynze-Peteghem.....	43,660	324,138 99	15,796 05	606,829 76
Deynze-Peteghem à Courtrai.....		717,141 62	8,005 77	1,108,749 52
Courtrai à la frontière de France.....	15,062	675,190 52	41,856 82	1,473,886 72
Mouscron à Tournay.....	19,133	922,151 43	11,800 19	1,672,505 52
Totaux.....	208,229	6,714,722 66	197,744 79	11,405,827 93
LIGNE DE L'EST.				
Bruxelles à Louvain.....	"	1,151,602 97	7,358 90	2,997,158 12
Malines à Louvain.....	23,583	853,390 17	13,195 62	1,762,593 85
Louvain à Tirlemont.....	19,071	748,739 69	7,620 58	4,066,193 07
Tirlemont à Waremme.....	27,024	554,853 59	1,269 08	2,922,444 23
Waremme à Ans.....	18,996	511,556 49	26,516 27	1,795,202 97
Ans à la Meuse. { Route proprement dite.....		1,575,000 96	20,262 59	1,941,967 98
{ Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.	6,610	"	"	1,561,677 55
Pont du Val-Benoît.....	"	"	"	1,431,616 86
Raccordement entre les stations des Guillemins et Vivignis, à Liège.	"	2,470 "	"	12,088 "
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	39,880	3,896,043 47	121,008 29	17,496,718 56
Jonction des voies en dehors de Verviers..	"	70,683 91	200 37	59,723 68
EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.				
Landen à Saint-Trond.....	10,220	262,294 22	9,711 14	577,192 60
Totaux.....	145,084	9,415,617 27	209,129 53	36,602,559 07

de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1866.

FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.	Observations.
BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.					
Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
338,955 76	1,425,434 20	11,140 16	59,175 82	3,970,600 19	189,258 40	
343,081 59	1,520,812 81	19,533 23	53,728 41	4,965,216 04	177,098 12	
42,742 50	128,592 85	4,704 50	"	400,723 92	61,282 14	
163,160 29	270,924 96	"	"	448,259 03		
907,917 94	3,345,764 52	35,179 89	74,904 23	9,784,779 20	168,505 28	
343,585 20	1,548,738 46	16,775 20	251 "	3,571,164 89	156,025 64	
341,191 66	1,667,466 46	15,014 56	25,528 79	5,555,123 71	167,935 39	
71,590 "	217,830 58	"	"	541,083 97	"	
431,625 83	2,038,287 03	24,556 84	4,448 23	6,052,020 04	155,823 44	
502,885 90	1,590,558 72	11,715 50	3,938 47	3,902,497 71	158,175 17	
"	"	"	"	"	"	
318,789 53	2,379,946 77	571 20	5,591 55	3,651,465 65	152,060 59	
282,593 96	"	421 52	5,591 53	2,114,501 74		
275,270 96	1,044,719 17	52 50	500 "	3,511,476 49	235,154 81	
180,368 54	791,432 12	12,256 20	1,942 40	3,592,236 40	187,751 19	
2,549,901 38	11,299,019 33	81,341 12	45,411 99	32,291,969 20	154,706 62	
266,650 "	819,064 99	"	"	5,221,795 07	"	
311,597 03	1,498,675 97	11,870 09	15,160 27	4,468,481 "	189,478 90	
198,753 74	1,077,810 49	16,998 94	2,239 75	6,118,576 06	320,820 94	
267,699 02	1,506,854 61	15,687 15	"	5,068,769 46	187,565 48	
257,820 20	962,882 49	6,104 55	"	3,538,082 77	186,254 09	
110,494 52	620,555 66	5,874 05	5,102 60	4,075,257 96		
"	"	"	"	1,561,677 35	1,069,372 49	
"	"	"	"	1,431,616 86		
120,032 52	429,227 29	"	"	572,857 61	"	
626,017 96	1,893,534 93	5,906 41	18,171 65	24,055,401 05	607,766 57	
4,860 "	21,594 90	"	"	146,071 86	"	
59,245 81	509,720 67	7,594 05	3,046 75	1,228,805 24	120,255 34	
2,212,190 40	8,959,900 "	66,035 02	41,741 "	37,487,172 20	555,287 06	

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

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR DES SECTIONS. — (Voles principales)	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, frai d'acquisitions	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, ouvrages d'art ET POSE DU RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie
LIGNE DU MIDI.	Mètres	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
Bruxelles à Tubise.....	19,810	2,083,228 08	37,634 75	1,696,880 67
Tubise à Soignies.....	17,083	863,675 65	8,021 56	3,030,269 97
Soignies à Mons.....	24,533	1,099,280 89	30,604 53	2,637,183 26
Mons à la frontière de France.....	19,543	1,424,708 03	44,019 32	1,902,969 04
Branche de raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles et nouvelle station du Nord (ligne des boulevards).	2,782	661,112 23	11,517 73	241,314 37
Raccordement extérieur entre les stations du Nord et du Midi à Bruxelles.	»	126,030 90	»	3,030 63
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.				
Braine-le-Comte à Charleroi.....	41,600	2,224,300 10	47,338 77	3,133,898 74
Charleroi à Namur.....	58,181	1,480,467 80	26,791 73	4,433,262 52
Totaux.....	163,234	9,964,793 68	208,818 19	19,080,829 42
RÉCAPITULATION.				
Ligne du Nord.....	53,538	1,981,639 89	68,041 17	3,374,331 36
— de l'Ouest.....	208,229	6,714,722 66	197,744 79	11,403,827 93
— de l'Est.....	143,084	9,418,617 27	209,129 53	56,602,539 07
— du Midi.....	163,234	9,964,793 68	208,818 19	19,080,829 42
Totaux.....	(a) 569,105	28,076,773 50	677,733 68	70,461,547 98
Ligne de raccordement entre les stations de Bruxelles- Nord et Bruxelles-Quartier Léopold (Luxembourg).	»	»	»	10,431 35
Mons à Manage (b).....	»	11,546 98	»	187,552 28
Dendre-et-Waes (b).....	»	4,406 94	»	113,682 22
Saint-Trond à Hasselt (b).....	»	»	»	7,522 80
Tournay à Jurbise (b).....	»	780 72	»	74,808 06
TOTAUX GÉNÉRAUX.....	(a) 569,105	28,093,508 14	677,733 68	70,833,044 89

de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1866.

FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.	Observations.
BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.					
Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
569,712 71	1,214,431 28	9,972 16	11,480 08	5,425,309 70	278,078 57	(a) Non comprises voies accessoires. (b) Ligne construite par une compagnie et exploitée par l'État.
171,823 80	904,535 17	2,894 74	241 43	4,980,082 02	201,575 37	
207,146 42	1,354,434 79	2,599 48	16,804 55	5,348,175 72	217,999 17	
272,279 57	1,144,264 75	10,105 23	"	4,798,345 94	245,502 48	
26,180 80	216,490 79	"	84,257 03	1,240,653 15	445,957 28	
119,248 30	544,980 80	"	"	795,550 65	"	
605,586 25	2,664,076 95	5,179 69	884 "	10,679,234 50	256,712 57	
605,870 90	1,891,184 31	6,824 81	1,596 76	8,445,798 92	221,204 24	
2,377,848 54	9,934,218 84	55,276 11	115,043 82	41,713,828 60	250,673 86	
907,917 94	5,545,764 52	55,179 89	74,904 25	9,784,770 20	168,805 28	
2,549,901 58	11,299,019 55	31,541 12	45,411 09	52,291,969 20	154,706 62	
2,212,100 40	8,939,900 "	66,035 02	41,741 "	57,487,172 20	355,287 06	
2,377,848 54	9,934,218 84	55,276 11	115,043 82	41,713,828 60	250,673 86	
8,047,858 26	35,518,902 69	217,832 14	277,101 04	141,277,749 20	234,669 86	
"	"	"	"	10,431 55	"	
554,894 63	418,265 70	14,179 90	"	966,437 49	"	
11,868 40	176,562 55	4,889 55	"	511,209 26	"	
4,721 81	"	"	"	12,044 61	"	
29,849 80	4,200 "	12,107 90	"	121,446 48	"	
8,429,192 90	34,117,728 74	240,000 29	277,101 04	142,699,518 68	254,669 86	

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

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.	TOTAL PAR LIGNE.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.
	B. — STATIONS, BATIMENTS, CONSTRUCTIONS ET DÉPENSES DIVERSES DES STATIONS ET ATELIERS.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
NORD	Bruxelles (rue des Eperonniers).	152,028 60		
	Bruxelles (Ministère des Travaux Publics).	1,500 »		
	Bruxelles (rue des Chartreux).	7,792 14		
	Bruxelles (Saint-Josse-ten-Noode, rue de l'Astronomie).	4,517 87		
	Bruxelles (hôtel, rue Latérale, 2)	12,897 60		
	Bruxelles (bureau central)	44,406 23		
	Bruxelles (Nord)	3,033,530 01		
	Bruxelles (Entrepôt)	3,290 50		
	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde.	874,032 89		
	Schaerbeek, Haeren, Weerde, Epeghem	28,714 22		
	Malines	2,191,828 77		
	Anvers, Duffel, Vieux-Dieu, Wavre-Sainte-Catherine	2,005,494 41		
	Contich, Lierre	103,553 49	9,565,006 75	168,562 74
OUEST	Termonde, Capelle, Londerzeel, Malderen, Buggenhout, Schoonherde, Hooebeke	244,438 08		
	Gand, Wetteren, Audeghem, Wichelen, Melle, Quatrecht.	2,940,553 52		
	Bruges, Hansbeke, Bloemendaal, Aeltre, Oostcamp	618,979 61		
	Landeghem	20,752 73		
	Tronchiennes	30,540 73		
	Ostende, Jabbeke, Plasschendaal	558,873 93		
	Deynze, Melle, Nazareth, Dourle, St-Denis-Westrem, La Pinte	93,353 94		
	Waereghem, Harlebeke, Courtrai	516,677 14		
	Olsene	16,744 68		
	Machelen	4,232 54		
	Mouscron	339,676 66		
	Templeuve, Néchin	37,781 99		
	Tournai	342,844 26	8,765,439 85	28,092 71
EST	Dieghem, Saventhem, Cortenberg, Velthem, Hérent.	25,121 71		
	Louvain, Ineicht, Wespelaer	364,282 73		
	Boort-Meerbeek	41,707 91		
	Tirlemont, Vertryck	518,435 01		
	Gingelom	43,479 72		
	Esemael	36,173 94		
	Rosoux	32,664 24		
	Waremmes	106,564 60		
	Ans, Fexhe, Rémicourt, Bierset	426,183 16		
	Liège, Haut-Pré	1,417,492 68		
	Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée	214,482 11		
	Dolhain, Herbersthal	93,422 06		
	Verviers	689,741 03		
MIDI	Le Trooz	6,174 16		
	Ensival	101,758 51		
	Welkenraedt	50,627 77		
	Saint-Trond, Landen	124,835 02		
	Hasselt	2,559 66	4,095,724 04	28,079 20
	Bruxelles (Midi)	3,100,188 35		
	Hal, Tubise, Lembeek	372,358 87		
	Loth, Buysingen	38,444 »		
	Forest	46,526 29		
	Ruysbroeck	20,477 84		
	Braine-le-Comte	225,180 13		
	Soignies	84,020 95		
	Hennuyères	34,336 51		
A reporter	Jurbise	108,138 08		
	Ghlin	6,078 36		
	Mons	1,284,918 43		
	Neufvilles	20,252 »		
	Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quivrain, Quaregnon	620,681 »		
	Manège, Écaussines, Luttre, Roux, Gosselies, Marchiennes.	698,391 27		
	Pont-à-Colles	87,167 41		
	Marche-lez-Écaussines	8,220 68		
	A reporter	6,722,680 16	19,226,170 64	

fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1866.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.	TOTAL PAR LIGNE.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.
		Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
MIDI (Suite) . . .	Report	6,722,680 16	19,226,170 64	
	Gouy-lez-Piéton, Familleux, Godarville	57,389 88		
	Couillet	99,412 »		
	Charleroi	618,174 53		
	Le Campinaire	63,637 80		
	Floreffe, Tamines, Châtelainau, Moustier, Auvélais	641,434 26		
	Farciennes	134,290 53		
	Namur	769,094 18	9,106,155 11	53,783 88
TOURNAI & JURBISÉ	Ath, Leuze	21,146 50	28,332,323 73	49,743 53
	Chièvres-Attres	7,747 08		
	Maffles	55,237 43		
	Bary-Maulde	5,852 86		
	Brugelotte	5,465 54		
	Havannes	24,707 12		
	Ligne	19,934 01		
	Lens	2,538 73	120,449 27	»
DENDRE-ET-WAES.	Lacken, Jette-St-Pierre, Berchem-Ste-Agathe, Dilbeek, Bodeghem-St-Martin	78,628 67		
	Ternath	1,962 94		
	Alost	30,368 07		
	Lede, Schellebelle	5,532 51		
	Erembodegem	26,883 79		
	Grammont	4,520 39		
	Rebaix	1,587 74		
	Lessines	7,766 58		
	Santbergen	1,084 73		
	Schendelbeke	19,232 47		
	Idegem	8,567 26		
	Deux-Aeren	1,292 81		
	Ninove	181 08		
	Denderleeuw	15,318 86		
	Papignies	94 73		
	Zelee	7,568 13		
MONS A MANAGE.	Gyseghem	3,958 »	210,350 40	»
	Nimy-Maisières	58,817 99		
	L'Olive	43,480 61		
	Beaume	58,790 06		
	Mariemont	39,864 23		
	Bracquegnies	59,160 83		
	Havré	50,846 40		
	Bascoup	21,698 09		
	Bois-du-Luc	51,138 54		
	La Paix	21,486 26		
	La Louvière	44,502 09		
	Obourg	28,545 63		
GRAND LUXEMBOURG.	L'Étoile	18,187 98		
	Boussu	22,472 52	460,561 94	»
	Bruxelles (Josaphat), Bruxelles (rue Rogier), Bruxelles (Saint-Josse-ten-Noode, rue de la Loi)	40,695 51	40,695 51	»
	Ensemble pour bâtiments et constructions		29,164,580 67	49,743 53
	Excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, etc.	5,165,761 98		7,751 56
	Réservoirs	305,466 51		533 19
	Colonnes hydrauliques et machines à pomper	143,370 86		251 02
	Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz	363,461 98		629 19
	Machines à vapeur de l'atelier	218,021 22		385 09
	Enclumes, étaux, creusets	479,989 89		845 41
	Pompes à incendie	91,406 70		160 68
	Montage et outillage d'un atelier à Malines	947,511 93		1,664 56
	Pavés	1,549,564 60		2,128 81
	Ensemble pour dépendances		9,062,553 59	14,546 41
	TOTAUX		58,226,736 04	64,091 96

N° III (suite). — *Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1866.*

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.	Observations.
C. — DÉPENSES GÉNÉRALES.	Fr. C.	Fr. C.	
Personnel	4,478,630 11	7,731 07	
Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.	248,498 08	426 03	
Études de projets, frais d'enquêtes, levées de plans. . .	206,373 49	339 33	
Mobilier, instruments, etc.	233,289 35	208 77	
Secours	13,992 90	24 58	
Dépenses imprévues et extraordinaires.	203,939 68	358 39	
TOTAUX	5,383,946 21	9,108 19	
D. — MATÉRIEL DES TRANSPORTS.			
Locomotives et accessoires	18,411,160 76	27,079 64	
Pièces de rechange	403,938 96	709 78	
Voitures et approvisionnements de construction y relatifs.	31,001,243 21	84,473 68	
Métaux, fers divers, etc.	1,673,735 62	2,940 99	
Brouettes, charrettes et canots	36,617 13	64 36	
Bascules et poids	129,443 74	227 43	
Paniers pour le transport des marchandises.	34,098 10	59 91	
Objets de ferblanterie	82,683 36	143 28	
Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	612,492 48	1,069 78	
Transport de matériel anglais.	84,104 86	147 79	
Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires.	3,188,134 15	3,602 01	
TOTAUX	32,637,656 37	92,320 67	

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DE LA DÉPENSE AU 31 décembre 1866.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.	Observations.
	Fr. C.	Fr. C.	
1 ^o Établissement de la route	142,699,318 68	234,669 86	
2 ^o Construction des bâtiments et dépendances des stations.	38,226,736 06	64,091 96	
3 ^o Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau)	5,383,946 21	9,108 19	
	186,310,000 93	307,870 01	
4 ^o Matériel des transports	32,637,636 37	92,320 67	
TOTAL ET MOYENNE	238,967,637 32	400,390 68	

N° IV.

LIGNE DE MONS A MANAGE.

Compte de capital et d'amortissement.

N° d'ordre des ANNUITÉS.	ANNÉES cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
1	1857	664,643 34	40,686 66	672,330 "	43,224,818 85	
2	1858	664,402 33	41,227 67	672,330 "	43,243,591 48	
3	1859	660,533 93	41,796 07	672,330 "	43,204,795 44	
4	1860	659,936 75	42,393 25	672,330 "	43,189,404 86	
5	1861	659,309 33	43,020 67	672,330 "	43,176,381 49	
6	1862	658,650 47	43,679 83	672,330 "	43,162,701 36	
7	1863	657,957 62	44,372 38	672,330 "	43,148,328 98	
8	1864	657,230 02	45,099 98	672,330 "	43,133,229 "	
9	1865	656,465 59	45,864 41	672,330 "	43,117,364 59	
10	1866	655,662 45	46,667 55	672,330 "	43,100,697 04	
11	1867	654,818 65	47,514 35	672,330 "	43,083,486 69	
12	1868	653,932 15	48,397 85	672,330 "	43,064,787 84	
13	1869	653,000 76	49,329 24	672,330 "	43,045,458 60	
14	1870	652,022 24	50,307 79	672,330 "	43,025,450 84	
15	1871	650,994 43	51,335 87	672,330 "	43,003,814 94	
16	1872	649,914 "	52,416 "	672,330 "	42,981,398 94	
17	1873	648,779 49	53,550 81	672,330 "	42,957,848 43	
18	1874	647,586 93	54,743 07	672,330 "	42,933,405 06	
19	1875	646,334 34	55,995 69	672,330 "	42,907,409 37	
20	1876	645,048 28	57,314 72	672,330 "	42,879,797 65	
21	1877	643,635 64	58,694 36	672,330 "	42,851,103 29	
22	1878	642,182 98	60,147 02	672,330 "	42,820,956 27	
23	1879	640,666 78	61,673 22	672,330 "	42,789,283 05	
24	1880	639,083 34	63,276 69	672,330 "	42,756,006 36	
25	1881	637,368 70	64,964 30	672,330 "	42,721,045 06	
26	1882	635,598 77	66,734 23	672,330 "	42,684,313 83	
27	1883	633,739 26	68,590 74	672,330 "	42,645,723 09	
28	1884	631,785 60	70,544 40	672,330 "	42,605,478 69	
29	1885	629,733 04	72,596 96	672,330 "	42,562,581 73	
30	1886	627,576 57	74,753 43	672,330 "	42,517,828 30	
A reporter.		49,452,222 79	717,677 24	20,469,900 "	42,517,828 30	

N° d'ordre des annuités	ANNÉES cor- respondant aux annuités	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	Fr. c. 49,452,222 79	Fr. c. 747,677 24	Fr. c. 20,469,900 "	Fr. c. 42,547,828 30	
31	1887	625,310 93	47,049 07	672,330 "	42,470,809 23	
32	1888	622,930 59	49,399 44	672,330 "	42,421,409 82	
33	1889	620,429 74	54,900 26	672,330 "	42,369,509 56	
34	1890	617,802 30	54,527 70	672,330 "	42,314,981 86	
35	1891	615,044 82	57,288 48	672,330 "	42,257,693 68	
36	1892	612,444 64	60,488 39	672,330 "	42,197,505 29	
37	1893	609,094 58	63,235 42	672,330 "	42,134,269 87	
38	1894	605,893 29	66,436 74	672,330 "	42,067,833 46	
39	1895	602,529 93	69,800 07	672,330 "	41,998,033 09	
40	1896	598,996 29	73,333 74	672,330 "	41,924,699 38	
41	1897	595,283 78	77,046 22	672,330 "	41,847,653 46	
42	1898	591,383 32	80,946 68	672,330 "	41,766,706 48	
43	1899	587,285 39	85,044 64	672,330 "	41,684,664 87	
44	1900	582,980 04	89,349 99	672,330 "	41,592,344 88	
45	1901	578,456 63	93,873 35	672,330 "	41,498,438 53	
46	1902	573,704 32	98,625 68	672,330 "	41,399,842 85	
47	1903	568,744 40	103,648 60	672,330 "	41,296,494 25	
48	1904	563,465 70	108,864 30	672,330 "	41,187,329 95	
49	1905	557,954 44	114,375 56	672,330 "	41,072,934 39	
50	1906	552,464 49	120,465 84	672,330 "	40,952,788 58	
51	1907	546,080 80	126,249 20	672,330 "	40,826,539 38	
52	1908	539,689 42	132,640 58	672,330 "	40,693,898 80	
53	1909	532,974 50	139,355 50	672,330 "	40,554,543 30	
54	1910	525,919 62	146,440 38	672,330 "	40,408,432 92	
55	1911	518,507 60	153,822 40	672,330 "	40,254,310 52	
56	1912	510,720 34	161,609 66	672,330 "	40,092,700 86	
57	1913	502,538 85	169,794 45	672,330 "	9,922,909 74	
58	1914	493,943 48	178,386 82	672,330 "	9,744,522 89	
59	1915	484,942 34	187,447 66	672,330 "	9,557,405 23	
60	1916	475,424 33	196,905 67	672,330 "	9,360,499 56	
61	1917	465,455 97	206,874 03	672,330 "	9,153,325 53	
62	1918	454,982 98	217,347 02	672,330 "	8,935,978 54	
63	1919	443,979 78	228,350 22	672,330 "	8,707,628 29	
64	1920	432,449 56	239,940 44	672,330 "	8,467,747 85	
65	1921	420,274 09	252,055 94	672,330 "	8,245,664 94	
A reporter.		38,684,606 43	5,049,843 57	43,704,450 "	8,245,664 94	

N° d'ordre des annuités.	ANNÉE cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT À AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5%)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	Fr. c. 38,684,606 43	Fr. c. 5,019,843 57	Fr. c. 43,704,450 "	Fr. c. 8,245,664 94	
66	1922	407,543 78	264,846 22	672,330 "	7,950,845 72	
67	1923	394,407 44	278,222 56	672,330 "	7,672,623 46	
68	1924	380,022 42	292,307 58	672,330 "	7,380,315 58	
69	1925	365,224 35	307,405 65	672,330 "	7,073,209 93	
70	1926	349,677 43	322,652 87	672,330 "	6,750,557 06	
71	1927	333,342 83	338,987 47	672,330 "	6,414,569 89	
72	1928	316,481 59	356,448 44	672,330 "	6,055,424 48	
73	1929	298,454 59	374,478 44	672,330 "	5,684,243 07	
74	1930	279,208 84	393,424 49	672,330 "	5,288,424 88	
75	1931	259,307 04	413,022 96	672,330 "	4,875,098 92	
76	1932	238,397 75	433,932 25	672,330 "	4,444,466 67	
77	1933	216,429 94	455,900 06	672,330 "	3,985,266 64	
78	1934	193,349 99	478,980 04	672,330 "	3,506,286 60	
79	1935	169,404 64	503,228 36	672,330 "	3,003,058 24	
80	1936	143,625 69	528,704 31	672,330 "	2,474,353 93	
81	1937	116,860 05	555,469 95	672,330 "	1,948,883 98	
82	1938	88,739 38	583,590 62	672,330 "	1,335,293 36	
83	1939	59,495 40	613,434 90	672,330 "	722,458 46	
84	1940	28,455 44	644,474 86	672,330 "	77,983 60	
85	1941	454 90	77,983 60	78,438 50	"	12 février 1941.
	TOTAUX.	43,348,652 99	43,235,505 54	86,584,158 50	"	

N° V.

*Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration
payés sur le budget de 1866.*

STATIONS.

Bruxelles (rue Duquesnoy).	Cloison avec guichets	445	
Id. (Nord)	Établissement de barrières, rue Allard. 4,755 Construction d'une baraque pour séchoir des nattes. 450 Appropriation de bureaux. 460	2,365	
Id. (Allée-Verte).	Établissement d'un lattis pour magasin des articles en souffrance. 360 Établissement d'une prise d'eau et construction de quatre petits égouts 470 Construction d'une loge. 455	685	
Weerde	Modifications au bâtiment des recettes.	400	
Mallines	Établissement d'une double forge. 75 Établissement d'une porte de sortie et appropriation d'un comptoir 235 Construction d'une aubette dans le hangar aux marchandises. 520 Travaux divers dans l'atelier des menuisiers. 345	1,175	
Wavre-St-Catherine	Citernage de la cave du bâtiment.	315	
Anvers	Établissement d'une voie. 200 Établissement de deux grues hydrauliques. 535	735	
Louvain	Remplacement de plaques tournantes. 4,360 Raccordement de voie. 405	4,765	
Tirlemont	Mobilier pour les salles d'attente.	4,405	
Gingelom	Raccordement d'une usine.	200	
Rosoux	Raccordement de la veuve Londo.	495	
Waremmé	Pavillon pour latrines	485	
Fexhe	Remplacement de plaques tournantes.	420	
Ans	Appropriation d'un petit hangar	945	
Haut-Pré	Établissement d'un canal de décharge.	335	
Liège	Installation d'un bureau provisoire.	450	
Verviers	Appropriation de latrines. 260 Déplacement de la chaudière de la machine fixe. 200 Conduites d'eau 430	890	
A reporter.		44,400	

Nota. Cet état ne comprend point la valeur du matériel, qui est couverte par les achats faits sur fonds de construction.

	Report	11,400	
Belhain	Remplacement d'une plaque tournante	60	
Welkenraedt	{ Voie pour la remise provisoire. 620 Remplacement d'une plaque tournante. 60 }	680	
Gand	Établissement d'un raccordement.	445	
Landeghem	Nouveau système de calage au pont tournant.	900	
Bruges	{ Clôture derrière le réservoir. 260 Cloison dans le grenier. 95 }	355	
Ontende	{ Démolition des parapets et des fortifications pour faciliter le service de la station. 2,675 Lattis aux abords d'un guichet. 100 }	2,775	
Jette-St-Pierre	Partie de clôture.	385	
Berchem-St-Agathe	Prolongement d'un aqueduc.	480	
Alost	Voies et pavages.	1,295	
Deurle	Établissement d'un raccordement.	515	
Machelen	Prolongement d'une voie d'évitement.	640	
Olisene	Établissement d'un raccordement.	405	
Central	{ Travaux de parachèvement dans la remise. 2,445 Compartiment à claire voie. 95 }	2,540	
Housteron	{ Appropriation du bâtiment de la douane. 2,515 Modifications aux voies. 1,325 }	3,840	
Tournai	Changements dans la remise aux locomotives.	420	
Ligne	Établissement d'un pont à bascule.	1,900	
Ath	Appropriation d'un bureau.	360	
Ninove	Établissement de becs de gaz.	95	
Bruxelles (Midi)	{ Liaison de voie. 205 Prolongement de voies. 750 Établissement de conduites d'eau. 735 }	1,690	
Hal	{ Établissement de voies de garage. 1,700 Pavillon pour lampisterie, etc. 1,780 }	3,480	
Braine-le-Comte	{ Établissement d'un réservoir dans la remise. 495 Établissement d'un raccordement. 90 }	585	
Jemmapes	Établissement d'un raccordement.	415	
Quiévrain	{ Construction d'un atelier de menuiserie. 495 Pavage dans l'atelier. 110 Prolongement d'une voie et pavage. 300 }	905	
Familleureux	Placement d'une sonnerie pour signal.	480	
Manage	{ Citernage des caves. 285 Voie de garage. 200 }	485	
Godarville	Placement d'une sonnerie pour signal.	465	
Marchiennes	{ Construction d'un aqueduc. 465 Établissement d'une cheminée et d'une cloison. 335 }	800	
	A reporter	36,905	

	Report.	36,905 »	
Charleroi	{ Établissement d'une plaque tournante. 400 } { Établissement et modification de voies. 4,775 }	4,875 »	
Campinaire	Établissement d'un chemin d'accès.	4,880 »	
Auvclais.	Établissement de voies avec plaque tournante.	665 »	
Namur.		135 »	
Bracquegnies	Établissement d'un raccordement.	230 »	
Stations en général.	Fourniture et placement d'indicateurs à deux faces dans les stations :		
	Ligne de l'Est.	2,615	40,640 »
	Ligne du Nord-Ouest	2,730	
	Ligne du Sud-Ouest	2,050	
	Ligne du Midi.	3,245	

ROUTES.

Ligne de l'Est.	Plantations, commune de Niel.	335	765 »
	Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près de la voie.	430	
Ligne du Nord-Ouest.	Élargissement et exhaussement du viaduc de Ledeberg.	63,200	65,410 »
	Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près de la voie.	4,550	
	Indemnités pour substitution de toitures en dur aux toitures en chaume d'habitations qui se trouvent près du railway.	660	
	Établissement d'une porte à une traverse, station de Deynze à Peteghem.	400	
Ligne du Sud-Ouest.	Mise en état d'un chemin d'exploitation, commune de Machelen.	480	27,435 »
	Remplacement de quatre viaducs. — Courtray à Mouscron.	48,760	
	Indemnité pour abattage d'arbres placés trop près de la voie.	8,395	
Ligne du Midi.	Indemnité pour abattage d'arbres placés trop près de la voie.	2,850	4,415 »
	Indemnités pour substitution de toitures en dur, aux toitures en chaume d'habitations qui se trouvent près du railway.	4,565	
Différence en plus value résultant de la substitution de rails de 34 et 38 kilogrammes par mètre éclissés aux rails de plus faible calibre, remplacés dans les voies pendant l'exercice 1866, soit 274,000 kilogrammes à fr. 149-39, ci.		40,484 69	
TOTAL		fr. 490,839 69	

N° VI.

*Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou
avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1866.*

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.		QUANTITÉS.	SOMMES DUES AUX PAIX DES TARIFS.	
			Fr.	C.
Transports effectués pour la poste.	Dépêches	Nombre	524,178	194,499
	Bureaux ambulants	Voitures-lieues	200,370	300,470
Transports militaires.	Hommes	Nombre	38,147	117,191
	Id.	Id.	43,086	73,064
	Bagages	Kilogramm.	3,178,503	53,586
	Chevaux	Expéditions	381	8,528
	Bestiaux	Id.	316	7,683
	de détenus	Nombre	8,906	88,999
	de douaniers	Id.	22,994	29,080
	de grains et fourrages pour l'armée, de grains et farines pour la boulangerie militaire et les maisons de détention de Bruxelles et Vilvorde	Kilogramm.	6,029,115	53,936
	de colis vides en retour	Id.	18,340	274
	d'objets pour le chemin de fer	Id.	366,309,359	1,018,819
Transports divers	id. exposition	Id.	66,238	948
	id. id.	Id.	88,894	750
	id. en service	Id.	1,450,712	7,120
	id. pour les départements ministériels	Id.	126,998	2,765
	de charbon pour la marine de l'État	Id.	2,130,000	9,756
Transports généraux de la guerre		Id.	9,495,125	101,348
Transports pour compte d'administrations publiques			2,028,804	56
Transports	d'émigrants	Nombre	2,823	11,423
	de bagages d'émigrants	Kilogramm.	79,600	1,578
	de jardiniers et maréchaux-ferrants	Nombre	5,044	7,016
	de sociétaires et gardes civiques	Id.	4,574	4,615
Trains de plaisir	id. id.	Id.	26,280	51,776
	Voyageurs		845	4,700
Transports divers	Chevaux de courses	Nombre	289	10,023
	Artistes de théâtres, etc.	Id.	2,380	5,788
	Id.	Id.	169	539
	Chevaux de cirques, etc.	Id.	210	4,677
	Matériel de troupes d'artistes, etc.	Kilogramm.	5,573,760	27,976
Électeurs		Nombre	15,376	7,997
Transports divers			157,735	33
Transports pour compte d'administrations publiques			2,028,804	56
Transports divers			157,735	33
TOTAUX			2,166,539	69

SOMMES PAYÉES.		MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.	QUOTITÉ DE LA REMISE.	DISPOSITIONS LÉGALES EN VERTU DESQUELLES LE GOUVERNEMENT A AUTORISÉ LES RÉDUCTIONS.	Observations.
Fr.	C.	Fr.	C.		
		194,499		Gratuit	Service de l'administration.
		300,470		Id.	Id.
58,593	51	58,593	51	Remise de 50 p. o/o	Art. 9 de la loi du 12 avril 1851.
54,798	63	18,266	26	Id. 25 id.	» 3 de l'arrêté ministériel du 20 mars 1866.
16,793	02	16,793	02	Id. 50 id.	» 9 de la loi du 12 avril 1851.
4,264	04	4,264	04	Id. 50 id.	» 1 id. 1835.
3,842	85	3,842	85	Id. 50 id.	» 1 id. 1835.
44,499	96	44,499	96	Id. 50 id.	» 9 id. 1851.
		29,080	47	Gratuit	» 7 id. 1851.
16,968	26	16,968	26	Remise de 50 p. o/o	» 1 id. 1835.
68	68	206	04	Id. 75 id.	Arrêté royal du 15 octobre 1864.
		1,018,819	14	Gratuit	Service de l'administration.
474	08	474	08	Remise de 50 p. o/o	Art. 1 de la loi du 12 avril 1835.
182	53	547	89	Id. 75 id.	Arrêté royal du 15 octobre 1864.
		7,120	47	Gratuit	Art. 7 de la loi du 12 avril 1851.
1,382	66	1,382	66	Remise de 50 p. o/o	» 1 id. 1835.
4,878	58	4,878	58	Id. 50 id.	Décision ministérielle du 23 mai 1863. Loi du 12 avril 1855.
(a) 1,865	50	99,484	75	Abonnement. . .	Décision ministérielle du 19 décembre 1860. Loi du 12 avril 1855.
208,611	90	1,820,192	46		
5,711	88	5,711	88	Remise de 50 p. o/o	Art. 10 de la loi du 12 avril 1851.
		1,378	72	Gratuit	Id.
3,508	42	3,508	42	Remise de 50 p. o/o	Id.
2,307	91	2,307	91	Id. 50 id.	Id.
38,832	36	12,944	02	Id. 25 id.	Art. 3 de l'arrêté ministériel du 20 mars 1866.
2,350	02	2,350	02	Id. 50 id.	» 10 de la loi du 12 avril 1851.
5,011	84	5,011	84	Id. 50 id.	Lois des 12 avril 1835 et 12 avril 1851.
2,894	43	2,894	43	Id. 50 id.	Id.
269	40	89	81	Id. 25 id.	Art. 3 de l'arrêté ministériel du 20 mars 1866.
2,338	73	2,338	73	Id. 50 id.	Lois des 12 avril 1835 et 12 avril 1851.
13,988	20	13,988	20	Id. 50 id.	Id.
3,998	98	3,998	98	Id. 50 id.	Art. 3 de l'arrêté ministériel du 20 mars 1866.
81,212	37	56,522	96		
RÉCAPITULATION.					
208,611	90	1,820,192	46		
81,212	37	56,522	96		
289,824	27	1,876,715	42		

(a) Dédution faite des sommes payées aux Compagnies s'élevant à francs 38,136-70.

N° VII. — *État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement*

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.							
	TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	2	3	4	5	6	7	8	9
1868. JANVIER	17,753	7,739	"	25,492	53,429	86,198	633,083	782,707
FÉVRIER	16,693	7,811	"	24,506	30,101	74,644	584,200	688,945
MARS	19,650	8,813	"	28,463	54,376	85,627	649,903	769,908
AVRIL	21,806	10,294	"	32,100	39,493	113,138	729,723	882,356
MAI	23,370	15,890	13,349	50,609	47,036	127,942	860,063	1,035,061
JUIN	21,264	12,968	13,817	50,049	43,766	124,448	771,988	940,202
JUILLET	22,636	14,219	18,982	55,837	45,896	129,203	818,097	993,198
AOUT	26,930	17,379	20,010	64,339	46,029	132,941	784,783	963,753
SEPTEMBRE	26,157	17,612	23,186	66,955	46,377	131,118	890,431	1,087,926
OCTOBRE	25,630	18,313	23,690	69,633	48,439	141,261	832,609	1,022,329
NOVEMBRE	20,222	13,214	21,728	55,164	48,324	99,546	693,474	843,144
DECEMBRE	20,236	10,566	16,149	46,971	41,908	98,510	699,456	859,874
TOTAUX	262,409	132,818	154,911	570,138	503,216	1,364,375	8,949,812	10,819,405

des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1866.

				BAGAGES.		Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 5, 9, 10, 11 et 12)	AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.		— PAR COLIS.	— QUINTAUX.	
10	11	12	13	14	15	
9,108	3,522	8,553	799,584	7,373	5,796	
7,798	2,087	10,018	733,534	7,864	6,034	
10,274	2,194	7,896	818,753	9,535	6,855	
14,024	4,500	9,364	942,344	10,486	7,875	
8,520	15,685	4,347	1,112,222	10,405	9,110	
9,658	2,537	22,715	1,025,141	10,810	9,517	
8,024	5,624	8,097	1,070,800	11,004	10,425	
8,332	5,129	2,451	1,042,004	12,469	11,996	
11,601	14,661	5,026	1,186,149	13,952	11,123	
8,174	7,877	2,770	1,110,803	12,534	10,983	
4,299	786	484	903,877	8,753	7,451	
4,301	1,056	402	892,604	5,756	6,267	
104,113	61,658	82,105	11,637,417	120,591	103,593	

N° VIII. — *État récapitulatif, PAR MOIS, de la recette*

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS.							
	TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1866. JANVIER...	115,004 70	46,581 40	•	161,586 10	107,143 71	133,899 80	531,825 89	772,669 40
FÉVRIER...	102,873 90	44,340 65	•	147,214 55	99,048 78	119,106 40	504,582 06	722,737 24
MARS.....	124,070 10	51,423 80	•	176,493 90	111,978 81	138,034 25	562,158 52	812,171 58
AVRIL.....	141,398 90	58,255 95	•	199,654 85	127,091 29	182,141 10	643,484 71	952,717 10
MAI.....	144,639 10	63,056 02	24,540 12	232,235 24	117,455 •	171,447 06.	687,307 82	976,209 88
JUIN.....	135,837 96	56,120 27	28,554 75	220,512 98	104,206 18	161,312 69	588,567 10	854,088 17
JUILLET...	132,106 14	53,142 50	36,063 67	221,312 31	112,021 22	169,965 23	642,238 65	924,225 30
AOUT.....	168,026 88	70,714 56	36,648 48	275,389 90	113,500 36	177,743 15	608,497 79	899,747 30
SEPTEMBRE.	162,955 31	75,715 79	42,194 49	280,865 59	112,397 71	201,139 40	694,201 96	1,007,739 05
OCTOBRE..	151,094 91	78,026 13	45,168 14	274,289 18	117,864 72	193,996 12	602,400 32	974,272 16
NOVEMBRE.	110,895 95	55,020 39	37,508 01	203,424 35	100,747 73	132,742 99	530,357 82	763,848 54
DÉCEMBRE.	109,435 94	48,650 63	27,363 93	185,450 50	108,491 44	129,709 72	526,444 36	764,645 52
TOTAUX.	1,599,248 77	701,018 09	278,041 59	2,578,338 45	1,331,951 95	1,911,040 11	7,182,076 18	10,425,071 24

des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1866.

				BAGAGES.			Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 5, 9, 10, 11 et 12.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.					
10	11	12		13	14	15		16
8,008 71	4,848 70	12,233 09	939,346 »	4,042 87	24,611 28	28,654 15	
7,563 08	3,068 62	14,373 58	894,957 07	4,066 43	23,342 52	27,408 95	
9,298 76	2,979 17	11,712 73	1,012,563 14	4,807 45	27,459 53	32,326 98	
12,530 41	7,190 24	13,645 60	1,185,738 20	5,650 70	32,026 38	37,677 08	
6,147 95	17,765 56	8,212 61	1,240,571 24	5,426 42	39,463 29	44,889 71	
6,475 10	3,410 87	35,599 »	1,120,095 12	5,648 10	41,813 24	47,461 34	
6,255 02	7,692 40	16,616 38	1,176,101 41	5,935 00	44,072 78	50,007 87	
7,000 50	4,549 39	5,345 70	1,192,122 70	6,997 41	54,181 74	61,179 15	
8,624 27	23,751 56	10,947 18	1,331,927 65	7,099 77	64,224 49	72,224 26	
6,521 46	10,407 22	5,823 56	1,271,313 58	6,940 95	40,125 56	47,066 51	
3,397 76	1,261 57	23,134 65	995,066 87	4,830 74	26,989 48	31,820 22	
3,241 21	1,468 52	755 57	955,581 32	4,130 83	23,239 14	27,375 97	
85,154 32	68,422 73	158,399 65	13,335,386 39	66,542 76	441,549 43	508,092 19	

N° IX. — *État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8	9
NORD.	Bruxelles (Nord)	44,590	30,240	50,205	125,005	93,732	173,247	706,533	973,512
	— (chaussée de Louvain)	"	3	"	3	494	4,094	4,408	5,690
	— (rue Rogier)	"	"	"	"	742	2,870	4,213	7,795
	— (rue Josaphat)	"	"	"	"	449	602	5,487	5,938
	— (rue de la Loi)	20	20	49	59	838	2,195	5,627	8,660
	Schaerboek	"	"	"	"	422	883	6,433	7,438
	Haeren	"	"	"	"	541	4,604	23,994	29,439
	Vilvorde	206	493	650	1,049	6,453	49,434	103,844	129,428
	Eppeghem	"	"	"	"	376	909	44,858	46,443
	Weerde	"	"	"	"	297	4,962	45,647	47,906
	Malines	5,352	3,628	8,662	17,642	44,025	42,207	239,650	295,882
	Wavre-Sainte-Catherine	"	"	"	"	434	505	6,377	7,016
	Duffel	"	"	"	"	842	2,998	22,984	26,794
	Contich	"	"	"	"	844	4,540	35,852	41,206
	Lierre	"	"	"	"	4,372	6,806	42,936	54,444
	Vieux-Dieu	"	"	"	"	4,305	5,352	42,495	48,852
	Berchem lez-Anvers	"	"	"	"	288	4,247	44,393	45,898
	Anvers	47,020	7,736	44,660	39,446	32,964	56,032	248,454	337,447
	TOTAUX	67,488	44,790	74,496	483,474	454,852	327,424	4,543,279	2,025,255
OUEST.	Laeken	"	"	"	"	1,243	6,044	27,986	35,270
	Berchem-Sainte-Agathe	"	"	"	"	421	4,326	44,247	45,664
	Dilbeek	"	"	"	"	217	634	6,702	7,603
	Jette	"	"	"	"	4,564	5,599	46,344	23,474
	Bodeghem-Saint-Martin	"	"	"	"	304	534	5,043	5,848
	Ternath	"	"	"	"	585	3,993	30,984	35,559
	Lède	"	"	"	"	281	2,527	47,770	20,578
	Schellebelle	"	"	"	"	449	546	6,042	6,707
	Hombek	"	"	"	"	230	659	5,445	6,334
	Capelle-au-Bois	"	"	"	"	236	4,698	34,289	33,223
	A reporter	"	"	"	"	4,897	23,604	464,789	490,260

des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1866.

				BAGAGES.		Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n°s 5, 9, 10, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.		PAR COLIS.	QUINTAUX.	
10	11	12		14	15	
48,488	7,372	40,058	4,434,435	43,587	46,404	
34	4	43	5,744	49	5	
404	"	44	7,910	47	5	
46	"	"	5,954	43	4	
414	"	2	8,335	44	9	
60	"	4	7,499	45	4	
354	"	46	29,506	58	40	
2,489	353	638	433,357	544	438	
458	"	2	46,303	48	40	
255	"	24	48,485	49	5	
4,544	2,992	2,522	323,579	2,759	4,527	
64	"	1	7,078	48	5	
299	7	65	27,462	407	23	
442	632	350	42,630	334	55	
738	4,484	231	53,564	447	242	
766	459	362	50,439	444	29	
475	42	432	46,247	54	49	
7,039	7,643	5,423	396,968	4,312	5,744	
35,530	20,682	49,854	2,284,492	22,443	23,899	
444	4	46	35,428	33	40	
483	"	5	45,852	21	4	
64	"	8	7,672	43	4	
354	4	20	23,849	422	24	
53	"	43	5,944	45	3	
343	"	407	36,009	222	84	
246	"	452	20,976	444	28	
34	4	85	6,824	46	4	
65	2	3	6,404	6	2	
384	"	422	33,729	76	26	
4,864	5	534	492,657	665	483	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8	9
OUEST (Suite).	Report	•	•	•	•	4,897	23,604	161,759	190,260
	Londerzeel.	•	•	•	•	671	4,546	18,238	20,455
	Malderen.	•	•	•	•	360	927	41,216	42,503
	Buggenhout	•	•	•	•	436	4,463	16,774	18,673
	Termonde	721	662	914	2,297	3,104	11,895	80,714	95,713
	Schoonaerde	•	•	•	•	428	637	5,927	6,692
	Zéle.	•	•	•	•	219	3,234	19,813	23,266
	Lokeren	•	5	31	36	4,104	4,961	25,926	31,991
	Audeghem	2	8	•	10	157	704	10,186	11,047
	Gyseghem	•	•	•	•	247	4,811	8,118	10,176
	Alost	953	2,137	3,499	6,589	6,187	15,738	109,490	131,415
	Eremodeghem	•	•	•	•	164	765	7,773	8,704
	Denderleeuw.	•	•	•	•	210	4,666	22,652	24,528
	Ninove	4	4	59	67	4,094	5,665	40,559	47,318
	Santbergen.	•	•	8	8	46	658	9,109	9,813
	Ideghem	•	•	•	•	30	725	11,396	12,151
	Schendelbeke.	•	•	•	•	27	374	4,332	4,733
	Grammont.	41	26	34	71	4,816	7,399	56,046	65,261
	Acren	•	•	•	•	123	844	14,030	14,997
	Lessines	5	8	31	44	687	4,181	39,102	43,970
	Papignies	•	•	•	•	•	237	7,806	8,043
	Rebaix.	•	•	•	•	12	366	10,964	11,342
	Wichelen	•	•	•	•	51	989	5,393	6,403
	Quatrecht	•	•	•	•	152	4,288	8,234	9,674
	Wetteren	•	•	•	•	4,614	4,477	53,531	59,622
	Melle	•	•	•	•	4,139	7,019	34,898	43,056
	Gand	9,580	15,202	15,632	40,414	24,522	62,137	311,701	398,360
	Tronchiennes.	•	•	•	•	303	4,607	15,213	17,123
	Landeghem	•	•	•	•	486	2,103	18,433	21,022
	Hansbeke	•	•	•	•	451	4,031	11,969	13,451
	Aeltre	•	•	•	•	426	2,809	23,116	26,351
	Bloemendaal	•	•	•	•	765	2,058	21,720	24,543
	Oostcamp	•	•	•	•	587	4,158	9,213	10,958
	A reporter	41,276	18,052	20,208	49,536	52,215	176,046	1,205,353	1,433,614

				BAGAGES.		Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n°s 5, 9, 10, 11 et 12.)	AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.		— PAR COLIS.	— QUINTAUX.	
10	11	12		14	15	
1,861	5	531	192,657	665	483	
178	1	24	20,658	105	66	
70	"	27	12,600	96	37	
234	3	86	18,996	119	43	
732	2,775	1,657	103,174	748	438	
61	"	120	6,873	7	15	
169	2	277	23,714	112	31	
245	426	147	32,845	242	121	
25	"	15	11,097	19	1	
56	"	64	10,296	54	43	
1,667	1,054	828	141,553	1,219	652	
58	"	77	8,839	27	10	
239	4	141	24,912	69	8	
359	4	617	48,365	384	226	
45	"	161	10,027	37	7	
51	"	136	12,338	15	9	
20	"	110	4,863	22	5	
555	4	1,325	67,216	553	362	
71	2	224	15,294	90	13	
300	2	693	45,009	411	189	
49	"	91	8,153	5	4	
44	"	23	11,400	28	5	
43	"	23	6,469	14	4	
89	1	6	9,770	37	3	
434	1	504	60,561	270	165	
315	2	197	43,570	159	64	
5,016	1,743	6,633	455,166	6,506	4,202	
117	"	1	17,241	26	15	
97	"	108	21,227	90	35	
133	"	72	13,656	94	26	
201	2	402	26,956	135	74	
157	1	71	24,772	94	47	
98	1	"	11,057	37	22	
13,759	9,033	15,391	1,521,333	12,489	7,425	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8	9
OUEST (Suite).	Report	11,276	18,052	20,208	49,536	52,215	176,046	1,205,353	1,433,614
	Bruges	5,660	5,606	7,636	18,902	7,453	17,731	109,071	133,955
	Jabbeke	"	"	"	"	233	1,402	16,933	18,268
	Plasschendael	"	"	"	"	237	1,515	18,440	20,242
	Ostende	5,625	5,425	5,745	16,795	6,755	13,858	61,299	81,912
	Saint-Denis-Westrem	"	"	"	"	253	653	2,541	3,447
	La Pinte	"	"	"	"	40	447	4,974	5,461
	Deurle	"	"	"	"	414	308	5,926	6,648
	Deynze	313	4,220	2,109	6,642	514	4,662	38,337	43,513
	Machelen	"	"	"	"	50	496	4,676	5,222
	Olsène	"	"	4	4	142	730	8,402	9,274
	Waeroghem	"	"	"	"	328	2,940	11,996	15,264
	Harlebeke	"	"	"	"	469	3,613	28,104	32,186
	Courtrai	1,980	9,147	3,586	14,713	6,441	20,564	135,054	162,029
	Mouscron	1,786	10,597	2,774	15,157	3,973	14,860	96,715	115,548
	Néchin	"	"	"	"	319	1,883	12,150	14,352
	Templeuve	"	"	"	"	261	1,055	17,660	18,976
	Tournai	581	1,066	1,901	3,548	13,470	30,552	228,995	273,017
	Blandain	443	415	862	1,720	1,715	3,510	28,966	34,191
	Havionnes	"	"	"	"	51	474	11,963	12,488
	Bary-Maulde	"	"	"	"	370	862	16,919	18,151
	Leuze	"	"	3	3	1,905	8,093	60,469	70,467
	Ligne	"	"	"	"	544	1,095	21,931	23,570
	Ath	96	222	763	1,081	2,343	9,756	106,751	118,850
	Maffles	"	"	"	"	320	991	9,599	10,910
	Chièvres-Altres	"	"	"	"	336	1,782	11,563	13,681
	Brugelotte	"	"	"	"	479	2,330	24,149	26,958
	Lens	"	"	"	"	289	1,886	17,954	20,129
	Basilly	"	"	"	"	189	823	11,374	12,386
	Ghislenghien	"	"	"	"	149	643	11,142	11,934
	Enghien	"	"	"	"	1,158	4,524	37,627	43,309
	Saintes	"	"	"	"	224	874	12,222	13,320
	TOTAUX	27,760	54,760	45,591	128,101	103,859	330,688	2,449,255	2,883,802

				BAGAGES.		Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 5, 9, 10, 11 et 12.)	AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.		PAR COLIS.	QUINTAUX.	
10	11	12		14	15	
13,759	9,033	15,391	1,521,333	12,489	7,125	
1,836	2,817	1,321	153,831	1,276	1,681	
128	"	4	18,400	28	6	
129	2	22	20,395	48	19	
1,205	1,310	885	102,107	1,586	2,634	
46	"	4	3,497	8	4	
46	"	"	5,507	14	9	
43	"	43	6,734	22	13	
450	"	490	51,125	303	133	
60	"	112	5,394	10	3	
12	"	96	9,416	17	11	
241	0	91	46,105	269	78	
97	8	26	32,317	101	28	
1,139	163	1,780	179,821	1,907	897	
1,645	1	1,076	133,437	1,189	1,079	
222	1	94	44,669	152	27	
83	"	57	19,116	108	19	
2,302	2,083	1,593	282,543	1,521	2,213	
374	1	51	36,337	948	495	
82	"	40	12,610	43	6	
88	2	73	18,314	135	35	
344	"	704	71,518	806	412	
106	1	80	23,757	101	66	
791	633	586	121,941	936	453	
81	"	5	10,996	41	22	
96	"	170	13,947	98	35	
186	"	99	27,213	213	90	
133	"	180	20,442	156	54	
62	"	211	12,659	47	27	
140	"	81	12,155	30	30	
596	2	540	44,447	370	181	
113	"	82	13,515	45	27	
26,665	16,066	25,987	3,080,621	28,017	17,921	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8	9
EST.	Boortmeerbeck	"	"	"	"	502	1,400	20,325	21,927
	Haecht	"	"	"	"	149	774	40,928	41,851
	Wespelaer	"	"	"	"	719	3,207	49,295	23,222
	Herent	"	"	"	"	74	355	8,247	8,676
	Louvain	6,946	1,783	4,747	13,476	14,200	26,032	141,270	181,502
	Vertryck	"	"	"	"	302	1,088	47,041	48,401
	Tirlemont	2,437	567	2,261	5,265	4,472	10,920	77,536	92,928
	Esemael	"	"	"	"	243	653	6,477	7,043
	Landen	659	102	682	1,443	1,760	3,818	34,033	39,611
	Gingelom	3	33	50	86	360	1,043	8,468	9,871
	Rosoux	"	"	"	"	153	820	7,075	8,048
	Waremmé	"	"	"	"	1,687	4,157	37,309	43,153
	Remicourt	"	"	"	"	32	451	12,542	13,025
	Pexhe	"	"	"	"	175	2,609	33,233	36,017
	Biersel	"	"	"	"	29	558	4,824	5,408
	Ans	89	72	180	341	463	2,926	32,594	35,980
	Haut-Pré	"	"	"	"	814	6,260	68,526	75,600
	Liège (Guillemins)	14,775	5,721	9,408	29,604	22,356	44,946	184,975	219,277
	— (Longdoz)	"	"	"	"	2,496	19,348	95,326	116,870
	Chénée	"	"	"	"	2,157	18,349	91,666	112,172
	Chaudfontaine	"	"	"	"	2,904	10,675	29,724	43,303
	Trooz-Aval	"	"	"	"	1,126	4,213	40,063	45,402
	Nessonvaux	"	"	"	"	643	4,629	42,487	47,759
	Pepinster	1,394	707	6,440	8,541	1,572	6,527	81,993	90,092
	Ensival	"	"	"	"	479	4,406	27,410	31,995
	Verviers	17,570	2,680	4,243	24,493	11,869	38,022	252,407	302,298
	Dolhain	5,003	"	"	5,003	916	5,865	47,806	54,587
	Herbesthal	2,659	"	4	2,663	970	3,482	19,280	23,432
TOTAUX		51,533	11,665	27,745	90,943	73,292	226,933	1,419,225	1,719,450

				BAGAGES.		Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL.	AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	(Col nos 5, 9, 10, 11 et 12.)	PAR COLIS.	QUINTAUX.	
10	11	12	13	14	15	
454	4	99	22,484	29	4	
427	3	98	42,079	24	8	
369	"	42	23,633	99	70	
94	"	6	8,776	7	4	
2,447	4,999	3,346	205,740	2,446	4,623	
446	4	476	48,724	88	68	
752	630	2,002	401,577	4,252	783	
74	"	77	7,494	65	34	
347	84	642	42,097	346	223	
81	"	48	40,056	66	32	
22	"	64	8,434	63	21	
226	"	86	43,465	584	498	
98	"	5	43,428	42	2	
448	4	432	36,268	94	23	
7	"	"	5,445	40	3	
134	5	32	36,492	110	44	
446	298	482	76,796	405	443	
2,208	3,622	4,534	286,245	4,950	5,485	
648	29	200	47,717	4,062	370	
748	"	50	412,940	293	86	
570	"	42	43,945	475	442	
565	"	60	46,027	237	29	
205	"	404	48,068	498	32	
554	"	466	99,353	392	490	
73	"	9	32,077	422	33	
4,400	"	945	329,406	4,504	3,232	
53	"	403	59,746	240	28	
67	"	436	26,298	394	484	
42,613	9,673	40,596	4,843,247	48,264	43,406	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8	9
MIDI.	Bruxelles (<i>Midi</i>).	49,475	40,914	4,506	34,595	46,525	71,042	402,291	519,858
	Forest.	"	"	"	"	849	2,748	24,879	28,446
	Ruysbroeck.	"	"	"	"	590	6,440	45,303	52,303
	Loth.	"	"	"	"	643	3,472	33,484	36,999
	Buysingen	"	"	"	"	1,183	4,064	8,656	10,900
	Hal	"	"	"	"	5,514	46,448	494,515	216,477
	Lembecq.	"	"	"	"	565	4,067	9,764	44,393
	Tubize.	"	"	"	"	932	2,700	42,063	45,695
	Hennuyères	"	"	"	"	260	4,324	46,513	48,097
	Braine-le-Comte	41	459	7	207	2,085	6,327	86,348	94,960
	Écaussines.	"	"	"	"	641	2,517	25,573	28,731
	Marche-lez-Écaussines	"	"	"	"	43	522	8,705	9,270
	Familleureux.	"	"	"	"	432	466	5,894	6,792
	Manage	"	"	"	"	4,304	8,447	75,652	88,370
	L'Olive.	"	"	"	"	44	474	989	4,177
	Marémont	"	"	"	"	343	944	5,876	7,430
	Haine-Saint-Pierre	"	"	"	"	207	4,055	7,017	8,279
	La Louvière	"	"	"	"	2,035	6,359	54,395	59,789
	Bois-du-Luc	"	"	"	"	436	740	4,667	5,543
	Bracquegnies.	"	"	"	"	652	3,418	29,850	33,920
	Havré	"	"	"	"	445	2,572	23,369	26,356
	Obourg	"	"	"	"	251	4,771	20,874	22,893
	Nimy	"	"	"	"	350	4,841	20,227	22,418
	Godarville	"	"	"	"	41	334	40,937	41,312
	Gouy-lez-Piéton	"	"	"	"	537	4,480	45,921	47,638
	Pont-à-Celles.	"	"	"	"	60	728	22,149	22,907
	Luttre	"	"	"	"	233	4,151	27,002	28,386
	Gosselies.	"	"	"	"	4,574	5,544	66,333	73,448
	Roux	"	"	"	"	653	5,793	55,903	62,349
	Marchiennes	"	"	"	"	2,702	7,884	81,366	94,952
	Charleroi.	2,304	22	9	2,335	9,890	36,668	223,290	269,848
	Couillet	"	"	"	"	4,455	4,667	40,755	46,577
	Châtelineau.	2,548	2	"	2,550	2,725	45,299	432,483	450,207
	A reporter	21,068	44,097	4,522	39,687	88,473	222,510	4,849,407	2,430,390

				BAGAGES.		Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 5, 9, 10, 11 et 12.)	AU MINIMUM.	AU POIDS TAXE.	
ENFANTS	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.		PAR COLIS.	QUINTAGE.	
10	11	12		14	15	
6,967	4,085	5,608	568,083	18,316	7,402	
457	"	"	28,573	79	9	
649	"	40	52,962	99	49	
214	4	13	37,232	87	14	
46	"	13	10,959	50	4	
4,587	2	273	218,339	692	195	
132	"	"	11,525	44	15	
330	"	156	46,184	218	54	
138	"	7	18,242	87	18	
583	9	595	96,354	787	307	
493	"	89	29,013	217	48	
54	"	36	9,360	24	6	
33	"	80	6,905	46	9	
696	15	931	90,012	883	346	
7	"	2	1,186	3	3	
23	"	7	7,160	57	34	
11	"	8	8,298	30	13	
256	"	216	60,261	348	100	
16	"	"	5,559	20	6	
111	1	03	34,095	119	21	
94	"	43	26,493	104	48	
167	"	38	23,098	61	10	
81	"	13	22,512	83	33	
56	"	147	11,515	19	3	
149	"	96	17,883	110	22	
128	"	185	23,220	48	9	
114	"	220	28,720	73	17	
723	3	451	74,625	580	205	
310	"	705	63,364	266	91	
414	"	186	92,552	518	139	
1,838	977	2,477	277,475	2,862	1,493	
149	"	462	17,188	223	46	
448	2	1,281	154,488	17,161	476	
16,874	2,068	14,413	2,203,432	28,314	11,212	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8	9
MIDI (Suite).	Report	24,068	14,097	4,522	39,687	88,473	222,540	1,819,407	2,130,390
	Le Campinaire	"	"	"	"	478	794	46,552	47,521
	Parciennes	"	"	"	"	499	2,934	26,988	30,421
	Tamines	"	"	"	"	849	2,904	52,132	55,885
	Auvelais	"	"	"	"	774	2,782	49,257	52,840
	Moustier	"	"	"	"	326	1,947	37,470	39,743
	Floreffe	"	"	"	"	4,436	3,809	40,028	44,973
	Namur	3,854	"	4	3,858	4,279	43,204	97,841	145,324
	Soignies	"	2	"	2	4,760	5,404	47,425	54,587
	Neufvilles	"	"	"	"	365	755	44,049	42,469
	Jurbise	"	"	"	"	618	4,904	24,820	27,354
	Ghlin	"	"	"	"	274	774	44,400	42,445
	Mons	3,400	741	936	4,777	48,618	63,320	364,503	443,441
	Jemmapes	"	"	"	"	885	44,405	408,280	423,270
	Quaregnon	"	"	"	"	583	4,834	49,464	54,878
	Saint-Ghislain	34	76	"	440	2,333	42,454	424,199	435,686
	Boussu	"	"	"	"	4,238	6,958	54,850	63,046
	Thulin	"	"	"	"	4,303	3,507	35,094	39,904
	Quiévrain	234	427	"	661	2,398	5,685	50,479	58,262
LIGNES.	Midi	34,290	42,343	5,459	49,092	426,586	370,272	3,044,645	3,541,503
	Est	54,535	44,665	27,745	90,915	73,292	226,933	4,449,225	4,749,450
	Ouest	27,760	54,750	45,591	128,404	403,859	330,688	2,449,255	2,883,802
	Nord	67,488	41,790	74,496	183,474	454,852	327,424	4,543,279	2,025,255
	TOTAUX	177,773	420,548	452,964	451,282	458,589	4,255,017	8,426,404	10,440,040

				BAGAGES.		<i>Observations.</i>
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 5, 9, 10, 11 et 12.)	AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.		— PAR COLIS.	— QUINCAUX.	
10	11	12		14	15	
16,874	2,068	44,413	2,203,432	28,314	41,212	
47	•	98	47,666	39	18	
70	»	247	30,438	79	23	
464	»	422	56,471	314	65	
424	»	42	52,976	418	39	
406	•	17	39,866	91	20	
458	•	631	45,765	340	56	
760	4,433	801	424,870	2,464	4,215	
408	»	87	55,084	551	283	
54	•	98	42,321	69	27	
190	•	480	27,724	92	41	
425	•	42	42,282	35	13	
2,097	2,752	2,499	455,266	5,454	2,403	
337	5	482	424,094	374	80	
218	•	474	55,600	444	25	
408	39	737	436,980	872	240	
434	•	653	63,833	392	70	
254	•	456	40,644	232	44	
298	46	682	59,949	4,462	936	
22,856	6,043	22,734	3,612,228	44,097	46,796	
42,613	9,673	40,596	4,843,247	48,264	43,406	
26,665	46,066	25,987	3,080,621	28,047	47,924	
35,530	20,682	49,851	2,284,492	22,443	23,899	
97,664	52,464	79,468	40,820,588	409,821	71,722	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8	9
	Report des transports au départ.	177,773	120,548	152,964	451,282	458,589	1,253,017	8,426,404	10,140,010
SERVICES MIXTES ET INTERNATIONAUX AU DÉPART.	Flandre occidentale	424	463	"	286	3,049	7,424	26,719	37,162
	Lichtervelde à Furnes	"	"	"	"	45	59	425	499
	Nord-Belge	1,552	2	"	1,554	1,333	3,194	9,206	13,733
	Pepinster à Spa	3,809	1,439	7	5,255	6,714	11,759	46,291	64,764
	Grand Central	4,309	"	"	4,309	2,585	8,495	37,021	48,401
	Lierre à Turnhout	"	"	"	"	1,739	6,610	32,841	41,190
	Manège à Wavre	"	"	"	"	327	934	4,027	5,288
	Hainaut et Flandres	"	"	"	"	3,005	9,413	54,565	66,983
	Centre	"	"	"	"	3,042	9,379	56,285	68,706
	Grand Luxembourg	67	51	49	137	7,224	24,297	49,600	81,121
	Liégeois-Limbourgeois	"	"	"	"	170	841	7,238	8,249
	Gand à Bruges	"	"	"	"	3	74	346	423
	Anvers à Gand	20	44	"	64	66	78	93	239
	Bruges à Blankenberghe	1,420	668	"	4,788	1,177	1,022	4,070	3,269
	Rhénan-belge	10,329	889	"	11,218	3,030	6,376	21,277	30,683
	Prusso-belge	485	"	"	485	12	69	210	291
	Prusso-néerlande-belge	3	"	"	3	2,119	4,726	24,996	31,841
	Franco-belge	17,344	7,760	"	25,104	12,638	25,028	192,840	230,506
	South Eastern railway	884	366	"	1,250	"	2	"	2
	General Steam navigation	4	5	"	9	26	38	"	64
	Great Eastern	6	4	"	10	"	"	"	"
	A déduire des transports au départ.	39,783	11,393	26	51,172	48,244	119,818	554,752	732,814
	Reste transports à l'intérieur . . .	138,020	109,155	152,938	400,110	410,345	1,133,199	7,861,652	9,407,196

				BAGAGES.		<i>Observations.</i>
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n°s 5, 9, 10, 11 et 12.)	AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.	
ENFANTS.	MILITAIRES	SOCIÉTAIRES.		PAS COLIS.	QUINZAUX	
10	11	12		14	15	
97,664	52,464	79,468	10,820,538	109,821	71,722	
4,705	46	484	39,383	4,438	792	
"	"	"	499	32	25	
532	"	"	45,819	501	414	
83	3	17	70,422	1,774	1,601	
755	"	"	53,165	220	401	
648	7	67	41,912	739	298	
42	"	"	5,300	420	46	
739	"	"	67,722	1,050	456	
4,418	"	"	69,821	944	320	
4,035	"	"	82,293	500	251	
409	"	"	8,358	238	69	
4	"	"	424	3	8	
28	"	"	331	3	3	
8	"	"	5,065	441	422	
282	4	487	42,371	984	5,041	
"	"	"	476	32	274	
274	1,034	229	33,318	786	4,056	
4,715	"	4	287,329	24,961	4,752	
"	"	"	4,252	"	412	
"	"	"	73	"	"	
"	"	"	40	45	8	
9,044	4,058	688	794,776	34,451	46,646	
88,620	51,406	78,480	40,025,812	75,670	55,076	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL..
		2	3	4	5	6	7	8	9
SERVICES MIXTES ET INTERNATIONAUX A L'ARRIVÉE.	Flandre occidentale	"	"	"	"	3,646	7,074	25,984	36,674
	Lichtervelde à Furnes	"	"	"	"	38	79	499	346
	Nord Belge	45,426	7,329	"	22,455	4,956	4,548	47,482	23,986
	Pepinster à Spa	6,439	4,776	"	7,915	6,226	40,866	45,483	62,275
	Grand Central belge	2,988	634	4,950	5,569	4,904	41,646	43,757	60,307
	Lierre à Turnhout	"	"	"	"	4,839	6,676	33,443	44,958
	Manège à Wavre	"	"	"	"	393	4,199	5,034	6,626
	Hainaut et Flandres	"	"	"	"	2,432	8,526	53,227	64,485
	Centre	"	"	"	"	3,466	9,939	60,383	73,488
	Grand Luxembourg	85	402	"	487	3,645	42,055	24,754	40,424
	Liégeois-Limbourgeois	"	"	"	"	231	920	5,740	6,864
	Gand à Bruges	"	7	"	7	26	233	370	629
	Anvers à Gand	20	24	"	44	453	233	265	651
	Bruges à Blankenberghe	752	504	"	4,256	4,528	4,384	4,494	4,403
	Rhénan-belge	23,302	40,449	"	33,451	3,740	7,666	27,761	39,467
	Prusso-belge	453	44	"	494	38	97	475	310
	Prusso-néerland-belge	406	"	"	406	4,707	4,222	22,729	28,658
	Franco-belge, par Haumont	16,449	"	"	46,149	"	"	"	"
	— par Blandain	595	407	"	4,002	4,398	8,589	63,064	76,048
	— par Quiévrain	4,277	2,273	"	3,550	2,290	4,660	22,052	29,002
	— par Mouscron	40,354	5,699	"	46,050	3,948	8,254	70,648	82,850
	South Eastern railway	5,740	2,645	"	8,325	"	"	"	"
	General Steam navigation	233	"	"	233	383	492	"	875
	Great Eastern	224	257	"	484	"	"	"	"
	Bateaux à vapeur de l'État	826	459	"	4,285	"	"	"	"
TOTAUX		84,636	32,270	4,950	448,856	46,627	409,358	523,408	679,393
Report ¹ des transports au départ.	Intérieur	438,020	409,455	452,935	400,440	410,345	4,435,499	7,864,652	9,407,196
	Mixtes et internationaux	39,753	44,393	26	54,472	48,244	449,818	564,752	732,844
TOTAUX GÉNÉRAUX		262,409	452,818	454,944	570,438	505,216	4,364,375	8,949,842	10,849,403

				BAGAGES.		Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n°s 5, 9, 10, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.		PAR COLIS	QUINTAUX.	
10	11	12		14	15	
448	404	"	36,896	4,023	923	
4	"	"	347	23	24	
609	"	"	47,050	744	5,403	
"	"	"	70,480	2,350	2,015	
360	"	"	66,230	4,432	3,266	
268	"	"	42,224	637	393	
"	"	"	6,626	443	440	
4,868	"	"	66,053	944	440	
237	"	"	73,725	4,040	372	
"	"	4,850	42,464	589	333	
6	"	"	6,867	247	406	
"	"	"	636	2	8	
3	"	"	695	45	22	
"	"	"	5,359	98	473	
525	357	4,087	74,587	4,205	40,800	
2	"	"	806	"	452	
670	8,733	"	38,467	584	4,007	
437	"	"	46,286	"	4,800	
980	"	"	78,030	"	750	
344	"	"	32,896	"	4,044	
323	"	"	99,223	"	2,442	
"	"	"	8,325	"	368	
"	"	"	4,108	"	"	
"	"	"	484	"	25	
"	"	"	4,285	"	"	
6,449	9,494	2,937	816,829	40,770	31,673	
88,620	54,406	78,480	40,025,812	78,670	55,076	
9,044	4,058	688	794,776	34,454	46,646	
404,413	64,658	82,405	44,637,447	420,694	403,395	

N° X. — *État récapitulatif, PAR STATION, de la recette des*

LIGN.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
NORD.	Bruxelles (Nord)	234,537 81	101,609 25	90,356 05	426,503 11	203,031 09	303,878 "	865,995 68	1,462,904 75
	— (chaussée de Louvain)	"	7 20	"	7 20	58 60	202 45	488 81	747 86
	— (rue Rogier)	"	"	"	"	130 20	350 25	371 09	851 54
	— (Josphat)	"	"	"	"	32 15	65 95	524 39	622 40
	— (rue de la Loi)	08 60	32 45	27 12	158 17	490 90	387 15	773 61	1,651 66
	Schaerbeek	"	"	"	"	121 50	406 41	2,831 23	3,359 14
	Haeren	"	"	"	"	494 12	2,385 04	8,936 85	11,816 01
	Vilvorde	543 20	347 10	609 15	1,499 45	5,933 60	13,831 45	50,799 16	70,534 21
	Eppeghem	"	"	"	"	427 10	663 30	5,885 48	7,025 88
	Weerde	"	"	"	"	375 40	1,377 95	5,421 36	7,174 71
	Malines	15,812 40	6,596 10	10,461 30	32,869 80	28,814 "	57,487 87	187,378 75	273,680 62
	Wavre-Sainte-Catherine)	"	"	"	"	241 75	434 10	3,006 75	3,682 60
	Duffel	"	"	"	"	1,265 43	3,108 01	12,829 19	17,202 63
	Contich	"	"	"	"	1,309 48	3,734 27	18,913 55	23,957 30
	Lierre	"	"	"	"	3,062 70	9,773 25	38,514 70	51,350 65
	Vieux-Dieu	"	"	"	"	1,671 04	3,125 02	16,138 33	20,934 39
	Berchem les-Anvers	"	"	"	"	448 26	1,206 44	9,261 41	10,916 11
	Anvers	86,751 05	24,940 50	27,193 64	138,885 19	109,774 65	113,911 44	306,765 26	530,451 35
	TOTAUX	337,743 06	133,532 60	128,647 25	599,922 92	417,751 97	516,328 35	1,534,813 58	2,498,693 00
OUEST.	Laeken	"	"	"	"	868 85	2,484 "	8,849 75	12,202 60
	Berchem-Sainte-Agathe	"	"	"	"	120 35	745 30	6,980 35	7,846 "
	Dilbeek	"	"	"	"	268 85	528 02	3,023 50	3,818 46
	Jette	"	"	"	"	1,929 40	2,699 30	6,000 63	10,629 33
	Bodeghem-Saint-Martin	"	"	"	"	425 75	487 45	2,601 88	3,515 08
	Ternath	"	"	"	"	1,014 "	4,383 28	19,625 76	25,023 04
	Lede	"	"	"	"	406 25	2,371 15	11,441 90	14,309 39
	Schellebelle	"	"	"	"	214 60	536 15	4,023 60	4,774 35
	Hombek	"	"	"	"	391 20	483 32	2,320 94	3,198 46
	Capelle-au-Bois	"	"	"	"	519 45	2,236 64	19,623 16	22,379 25
	Londerzeel	"	"	"	"	1,727 11	2,247 30	13,841 66	17,816 07
	Malderen	"	"	"	"	1,018 82	1,608 99	9,634 29	12,262 10
	Duggenhout	"	"	"	"	1,237 93	2,202 21	13,235 33	16,675 50
	Termonde	2,624 65	1,778 95	1,627 10	6,030 70	7,074 50	17,333 94	69,971 24	94,379 68
	Schoonsarde	"	"	"	"	237 65	619 65	3,777 05	4,634 35
	Zèle	"	"	"	"	391 40	2,885 49	12,876 19	16,153 08
	Lokeren	"	13 90	67 10	81 "	2,442 20	6,308 63	23,248 27	31,999 10
	Audeghem	7 20	22 90	"	30 10	165 85	638 08	5,960 96	6,764 89
	Gyseghem	"	"	"	"	541 55	2,192 56	4,626 89	7,361 "
	Alost	3,432 45	5,425 50	5,656 82	14,514 77	14,292 19	23,397 40	96,360 55	134,050 14
	Erembodeghem	"	"	"	"	316 10	903 20	4,988 95	6,208 25
	A reporter	6,064 30	7,241 25	7,351 02	20,656 57	35,695 03	77,292 06	343,013 03	466,000 12

transports de voyageurs et bagages, pendant l'année 1866.

				BAGAGES.			Observations.
TRAINS DIVERS			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 5, 9, 10, 11 et 12)	AU	AU	TOTAL.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES		MINIMUM.	POIDS.		
10	11	12		14	15			16
18,408 81	6,771 85	20,669 26	1,035,257 78	8,466 73	79,490 90	87,957 63	
3 49	" 01	7 31	765 90	7 35	16 41	23 76	
10 78	"	" 60	862 02	4 25	12 47	16 72	
" 79	"	"	623 28	2 72	2 98	5 70	
20 48	"	2 59	1,832 90	24 36	36 77	61 13	
15 25	"	" 83	3,375 22	7 90	" 74	8 64	
68 90	"	3 25	11,868 16	28 75	31 13	59 88	
649 66	188 08	708 81	73,608 81	256 85	293 96	550 81	
60 17	"	1 91	7,087 93	9 "	13 85	22 85	
62 02	"	15 96	7,252 69	10 10	4 38	14 48	
2,579 20	2,707 "	2,017 29	314,453 91	1,383 58	3,779 91	5,169 49	
19 92	"	" 35	3,702 87	9 60	8 11	17 71	
109 96	6 83	70 69	17,390 11	47 45	38 62	86 07	
130 03	727 35	153 33	21,068 01	169 70	140 39	310 09	
439 09	1,667 74	324 38	53,981 86	226 25	537 99	764 24	
159 52	148 49	342 20	21,584 60	54 10	167 15	161 25	
91 28	61 79	185 44	11,254 62	27 35	49 11	76 46	
7,565 47	11,240 42	9,300 16	697,442 59	2,564 30	21,435 60	26,999 90	
20,391 82	23,720 19	31,402 36	3,187,331 19	13,303 34	109,000 47	122,303 81	
61 13	1 10	14 83	12,279 06	16 32	42 83	59 15	
46 11	"	1 35	7,893 46	9 "	2 40	11 40	
16 51	"	1 50	3,836 47	6 50	16 73	23 23	
96 30	1 05	9 50	10,736 18	64 50	97 92	162 42	
18 32	"	3 09	3,537 39	11 90	5 01	16 91	
122 99	"	60 81	25,206 84	125 15	100 29	225 44	
80 71	"	30 45	14,420 56	102 21	53 28	155 49	
12 80	1 45	27 10	4,815 70	8 50	10 98	19 48	
18 60	1 65	4 53	3,223 24	3 45	3 06	6 51	
187 16	"	125 18	22,691 59	47 55	66 20	113 75	
98 68	1 45	23 78	17,939 98	61 75	150 23	212 01	
53 44	"	17 51	12,332 05	79 75	93 90	173 65	
137 17	2 30	41 03	16,856 "	63 90	105 43	169 39	
521 37	3,502 24	2,331 57	106,855 56	408 49	992 20	1,400 69	
26 68	"	73 75	4,731 78	3 50	38 73	42 43	
72 64	2 85	143 33	16,371 90	59 55	73 65	133 20	
160 66	697 83	211 26	33,139 85	131 80	312 67	444 47	
9 34	"	7 48	6,811 81	6 20	3 93	12 13	
36 97	"	61 95	7,459 92	30 55	106 23	136 78	
1,233 30	1,378 67	1,097 01	152,273 69	701 75	1,427 46	2,129 21	
24 84	"	53 46	6,286 55	13 60	21 15	34 75	
3,024 72	5,680 59	4,341 40	489,703 40	1,957 92	3,724 37	5,682 29	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8	9
OUEST. (Suite.)	Report	6,064 30	7,241 25	7,351 02	20,656 57	35,695 03	77,292 06	343,013 03	456,000 12
	Denderleeuw	"	"	"	"	355 15	1,770 65	14,175 29	16,301 09
	Ninove	16 80	11 55	125 35	153 70	2,278 90	8,916 03	36,380 05	47,574 98
	Santbergen	"	"	18 40	18 40	118 40	918 21	6,551 79	7,588 40
	Idegheem	"	"	"	"	60 90	978 80	7,032 30	8,072 "
	Schendelbeke	"	"	"	"	49 10	426 55	2,725 "	3,200 65
	Grammont	55 50	90 40	82 90	228 80	5,674 70	13,735 29	52,616 18	72,026 15
	Acren	"	"	"	"	339 70	669 55	8,601 15	9,610 40
	Lessines	24 10	25 70	84 15	133 95	2,150 48	6,953 58	33,391 58	42,495 62
	Papignies	"	"	"	"	"	216 50	4,061 03	4,297 53
	Rebaix	"	"	"	"	14 "	336 92	5,461 60	5,612 52
	Wichelen	"	"	"	"	82 10	1,056 90	3,280 92	4,419 92
	Quatrecht	"	"	"	"	254 50	863 05	3,358 76	4,476 31
	Wetteren	"	"	"	"	3,070 16	5,596 25	38,754 12	45,420 53
	Melle	"	"	"	"	1,604 65	7,560 88	14,831 42	24,156 95
	Gand	45,929 55	46,775 60	31,309 80	124,014 95	80,834 16	122,480 28	390,112 51	593,426 95
	Tronchiennes	"	"	"	"	448 "	1,701 20	6,623 10	8,772 30
	Landeghem	"	"	"	"	944 62	2,193 50	10,670 54	13,808 66
	Hansbeke	"	"	"	"	1,013 85	1,096 24	6,550 90	8,660 99
	Aeltre	"	"	"	"	1,060 40	4,099 45	20,210 10	25,369 95
	Bloemendaal	"	"	"	"	1,749 45	2,535 60	15,850 15	20,135 40
	Oostcamp	"	"	"	"	1,030 30	1,009 75	4,098 27	6,138 32
	Bruges	24,087 75	18,777 85	10,202 70	59,068 30	22,068 "	32,896 33	113,494 08	169,378 41
	Jabbeke	"	"	"	"	351 80	802 "	7,670 23	8,824 03
	Plasschendael	"	"	"	"	504 40	1,476 72	10,661 07	12,662 19
	Ostende	33,172 25	20,463 20	13,872 45	67,507 90	22,644 12	26,382 19	72,946 95	121,963 26
	Saint-Denis Westrem	"	"	"	"	265 50	497 85	1,100 "	1,953 35
	La Pinte	"	"	"	"	81 80	497 80	4,009 35	4,588 95
	Deurle	"	"	"	"	764 "	305 15	3,259 90	4,329 14
	Deynze	934 80	7,300 50	2,177 60	10,462 90	1,181 40	6,115 12	34,482 94	41,779 46
	Machelen	"	"	"	"	115 90	665 65	3,733 85	4,535 40
	Olsène	"	"	11 50	11 50	283 30	1,114 15	6,021 84	7,419 20
	Waereghem	"	"	"	"	1,746 60	4,055 20	33,617 32	39,419 12
	Maerlebeke	"	"	"	"	821 20	3,277 65	16,230 42	20,329 27
	Courtrai	8,123 70	22,625 "	6,632 60	37,381 30	17,791 92	32,495 97	121,563 10	171,850 99
	Mouscron	8,377 30	20,490 35	5,339 65	34,207 30	9,762 09	21,586 69	106,071 97	137,420 75
	Néchin	"	"	"	"	564 "	1,782 14	22,772 09	25,118 23
	Templeuve	"	"	"	"	550 85	1,073 25	8,370 93	9,993 03
	Tournai	2,890 80	3,390 60	4,805 40	11,076 80	36,202 05	51,151 98	192,570 06	279,924 09
	Blandain	2,224 60	1,384 90	2,113 65	5,723 15	3,306 16	4,399 92	16,580 80	24,266 88
	Havinnes	"	"	"	"	47 40	351 56	4,719 30	5,118 26
	Bary-Maufde	"	"	"	"	856 17	1,010 40	10,979 52	12,846 09
	Leuze	"	"	10 30	10 30	5,359 72	13,075 35	56,493 76	74,928 83
	Ligne	"	"	"	"	1,678 08	1,113 38	12,025 33	14,816 82
	Ath	394 95	613 25	1,269 05	2,277 25	7,010 91	14,827 27	85,246 02	107,084 20
	A reporter	132,346 40	149,180 15	91,406 52	372,933 07	273,005 90	483,591 16	1,971,100 72	2,728,697 78

				BAGAGES.			Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL (Col nos 5, 9, 10, 11 et 12.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES					
10	11	12		13	14	15		16
3,024 72	5,680 59	4,341 40	489,703 40	1,967 92	3,724 37	5,682 29	
90 05	7 60	51 39	16,450 13	41 42	16 02	58 04	
231 50	2 30	223 61	48,183 00	211 11	391 10	602 21	
23 01	"	65 57	7,695 38	27 58	25 15	52 73	
24 41	"	57 61	8,154 02	10 95	22 78	33 73	
10 46	"	55 60	3,266 71	11 34	14 78	26 12	
505 97	4 08	2,402 62	75,227 62	316 58	931 01	1,247 59	
38 76	4 05	152 21	10,905 42	35 80	40 91	96 71	
193 88	2 78	449 38	43,275 61	209 93	473 42	683 35	
10 89	"	50 20	4,358 62	2 50	8 54	11 04	
16 89	"	15 37	5,814 78	20 72	18 02	38 74	
21 87	"	7 96	4,449 75	7 45	7 63	15 08	
21 59	1 70	1 40	4,501 "	18 40	4 90	23 30	
223 89	1 20	257 87	45,903 49	150 67	266 37	417 04	
145 23	1 05	45 78	24,389 01	97 42	238 10	335 52	
5,223 10	6,630 18	11,975 92	741,571 10	3,905 15	15,120 53	19,025 68	
41 24	"	1 20	8,814 74	13 "	39 46	52 46	
55 94	"	41 03	13,905 63	52 "	105 52	157 52	
56 11	"	26 01	8,743 11	57 75	79 27	137 02	
130 56	3 20	267 90	25,771 63	81 65	155 28	236 93	
99 13	2 10	91 39	20,328 02	51 37	219 26	270 63	
39 11	2 15	"	6,179 58	28 45	81 09	109 54	
2,394 08	5,581 63	3,140 92	239,563 34	842 83	6,596 49	7,439 32	
30 41	"	7 24	8,861 68	20 90	20 72	41 62	
49 27	4 18	35 41	12,751 75	35 55	44 65	80 20	
1,933 40	2,550 61	2,229 15	196,504 32	1,076 92	17,181 17	18,258 09	
14 45	"	" 60	1,968 40	4 "	18 51	22 51	
20 71	"	"	4,609 66	6 50	23 48	29 98	
25 71	"	11 69	4,368 54	14 50	43 91	58 41	
273 99	"	304 56	52,820 01	157 50	317 78	475 28	
25 28	"	75 30	4,635 98	7 95	5 40	13 35	
22 03	"	50 75	7,503 57	11 49	16 93	28 42	
120 57	19 78	121 51	39,089 98	149 40	165 81	315 21	
50 20	18 20	37 33	20,435 "	51 05	66 41	117 46	
1,006 37	205 20	3,159 42	213,603 28	1,020 71	3,094 44	4,115 15	
1,534 57	2 25	1,508 66	174,673 53	793 77	4,987 11	5,780 88	
75 70	2 15	55 14	25,251 22	82 78	71 95	154 73	
40 37	"	99 98	10,135 38	57 33	82 44	139 77	
1,850 68	3,924 45	3,395 87	300,171 89	2,068 66	7,710 20	9,778 86	
246 42	" 50	18 37	30,275 32	393 68	2,311 28	2,704 96	
43 04	"	14 36	5,175 66	11 64	27 17	38 81	
40 39	4 80	60 09	12,951 37	55 71	139 29	195 "	
237 20	"	710 87	75,887 20	283 06	1,354 40	1,637 46	
46 39	1 20	49 64	14,914 05	45 79	250 69	296 48	
529 56	997 81	789 83	111,678 65	361 10	1,196 15	1,557 25	
20,848 12	26,257 34	30,520 11	3,185,156 42	14,881 98	87,710 49	83,592 47	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
OUEST. (Suite.)	Report	132,346 40	140,180 15	91,406 52	372,933 07	273,905 90	483,391 16	1,971,100 73	2,728,597 78
	Naumes	"	"	"	"	785 59	1,181 95	6,970 53	8,938 07
	Chêvres-Attres	"	"	"	"	878 74	2,412 62	8,956 17	12,245 53
	Brugelle	"	"	"	"	1,388 07	3,374 10	17,490 24	22,252 41
	Lens	"	"	"	"	731 26	2,534 37	13,203 78	16,469 41
	Basilly	"	"	"	"	449 60	1,238 72	8,474 76	10,163 08
	Glislenghien	"	"	"	"	428 90	875 89	7,837 26	9,150 05
	Engbier	"	"	"	"	2,769 54	7,075 23	35,224 06	45,067 88
	Saintes	"	"	"	"	391 35	1,077 35	7,273 32	8,732 02
	Totaux	132,346 40	140,180 15	91,406 52	372,933 07	281,733 95	504,251 44	2,076,530 84	2,862,515 23
EST.	Roostermierleek	"	"	"	"	730 20	1,051 41	10,158 51	11,940 12
	Maecht	"	"	"	"	311 85	1,059 27	7,603 25	9,093 17
	Wispelaar	"	"	"	"	1,336 40	4,117 09	14,175 28	19,628 77
	Herent	"	"	"	"	160 90	263 60	3,350 72	3,775 22
	Louvain	23,415 70	3,569 35	7,170 10	34,155 15	38,532 78	49,023 32	134,272 08	241,830 68
	Vertryck	"	"	"	"	576 90	1,399 65	11,654 84	13,631 39
	Tierlemont	8,219 35	1,340 60	3,472 05	13,032 "	11,572 90	18,024 27	79,818 51	109,435 68
	Esmael	"	"	"	"	643 40	631 40	5,030 29	6,325 09
	Landen	2,867 70	257 60	998 05	4,123 35	5,665 20	7,581 40	38,585 70	51,932 30
	Gingelom	12 80	94 90	85 05	192 75	1,110 50	1,284 35	5,763 65	8,158 50
	Rosoux	"	"	"	"	388 85	941 35	4,463 34	5,793 54
	Waremmes	"	"	"	"	4,078 30	6,635 65	32,404 48	43,118 43
	Remicourt	"	"	"	"	53 60	530 25	7,978 20	8,562 05
	Fexhe	"	"	"	"	333 75	2,425 80	18,503 95	21,270 50
	Bierset	"	"	"	"	31 20	342 80	1,644 45	2,218 45
	Ans	128 20	48 70	136 95	313 85	835 15	2,629 10	34,158 70	37,642 95
	Haut-Pré	"	"	"	"	2,698 70	9,455 58	61,021 20	73,375 48
	Lige (Guillemins)	71,602 35	16,348 60	18,271 90	106,513 65	71,863 40	76,818 74	179,133 13	327,815 27
	— (Longdoz)	"	"	"	"	3,140 65	12,603 15	54,250 80	70,200 60
	Chénée	"	"	"	"	2,577 52	3,364 70	33,382 90	44,325 12
	Chaudfontaine	"	"	"	"	2,758 90	6,401 10	10,680 37	19,841 17
	Trooz-Aval	"	"	"	"	1,353 40	3,053 75	18,404 55	22,811 70
	Nessonvaux	"	"	"	"	992 95	3,795 30	17,723 10	22,521 35
	Pépinster	4,471 50	1,274 75	5,144 60	10,860 85	2,734 10	4,576 60	31,473 90	38,784 60
	Ensisval	"	"	"	"	840 05	2,875 30	13,024 47	16,739 82
	Verviers	61,240 05	9,491 80	8,485 45	79,220 30	28,594 10	43,830 11	157,171 36	229,595 57
	Dolhain	4,728 50	"	"	4,728 50	1,551 20	4,134 15	18,019 63	23,704 98
	Herbesthal	5,895 85	"	16 15	5,912 "	2,375 80	4,471 20	15,543 70	22,390 70
	Totaux	182,672 "	32,629 30	43,780 30	259,081 60	188,062 45	278,823 19	1,029,747 56	1,496,433 20

				BAGAGES.			Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col n° 5, 9, 10, 11 et 12)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL..	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES					
10	11	12		13	14	15		16
20,848 12	26,237 34	36,520 11	3,185,156 42	14,681 98	67,719 49	82,592 47	
37 46	"	8 "	8,983 53	14 73	68 51	83 24	
62 84	"	170 56	12,478 93	33 49	119 58	155 07	
117 83	"	64 42	22,434 66	107 23	331 47	438 70	
67 30	"	53 27	16,589 98	68 22	164 34	232 56	
40 80	"	145 18	10,349 06	11 97	52 51	67 48	
63 39	"	32 49	9,245 93	20 75	121 69	142 61	
361 29	1 26	450 28	46,780 71	115 68	451 70	567 38	
37 97	"	20 60	8,790 50	16 69	61 57	78 26	
21,637 "	26,238 60	37,461 91	3,120,609 81	15,275 74	69,082 06	84,357 80	

48 67	" 70	39 01	13,028 53	14 50	6 69	21 39
46 62	1 33	93 28	9,205 09	10 50	21 38	31 88
171 65	"	24 27	19,624 69	51 40	214 50	265 90
28 03	"	4 21	3,808 11	3 50	4 02	7 52
2,252 57	6,142 02	5,500 21	200,060 63	1,121 41	4,825 57	5,946 98
55 66	1 40	50 34	13,738 98	46 30	86 58	132 88
628 48	1,126 74	1,563 22	125,786 12	656 60	1,373 90	2,530 50
40 53	"	52 73	0,418 35	64 60	127 46	192 06
353 14	127 30	446 20	56,982 38	181 45	771 13	955 58
31 76	"	10 63	8,193 64	37 20	92 57	129 77
9 97	"	18 60	5,822 11	33 10	45 81	78 91
164 79	"	129 84	43,413 01	303 65	500 00	804 25
14 60	"	6 41	8,582 16	23 89	10 46	34 26
40 73	" 50	97 06	21,409 79	41 50	53 76	98 26
2 90	"	"	2,221 35	5 "	3 60	8 60
126 36	7 45	72 79	26,163 40	55 15	256 39	310 54
474 19	475 10	1,137 49	75,482 26	197 25	496 03	693 28
3,045 63	5,620 70	3,949 14	446,913 59	2,679 31	19,521 70	22,201 01
257 13	41 28	240 59	70,742 60	554 95	871 96	1,429 91
165 06	"	98 88	44,589 66	150 55	296 78	447 33
181 32	"	12 65	20,015 44	233 "	318 93	581 95
118 78	"	18 25	22,949 74	133 65	58 51	192 19
60 58	"	50 40	22,632 31	104 75	98 88	203 63
482 93	"	245 33	50,403 73	234 56	728 35	972 90
39 81	"	16 92	16,796 55	62 10	89 19	151 29
1,323 39	"	1,317 38	311,456 66	2,107 55	11,061 13	13,228 68
39 97	"	27 65	28,591 10	118 45	266 30	384 75
73 95	"	130 98	28,567 63	283 45	589 90	873 35
10,272 56	13,747 72	15,374 40	1,794,909 97	9,575 22	43,424 33	52,999 55

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
MIDI.	Bruxelles (Midi)	114,144 65	43,340 80	10,289 20	167,824 65	125,295 08	136,974 78	409,948 78	732,218 64
	Forest	"	"	"	"	463 80	1,141 16	7,796 48	9,401 44
	Ruyssbroeck	"	"	"	"	595 33	2,813 32	15,021 39	18,430 04
	Loth	"	"	"	"	542 60	2,026 05	11,909 27	14,477 92
	Boysingen	"	"	"	"	1,086 30	722 85	3,733 45	5,542 60
	Hol	"	"	"	"	7,211 67	17,444 53	117,153 66	141,809 86
	Lemberq	"	"	"	"	792 80	830 45	4,934 07	6,557 32
	Tubise	"	"	"	"	1,353 15	3,097 58	27,733 81	32,384 54
	Hennoyères	"	"	"	"	409 85	1,517 89	10,427 67	12,415 41
	Braine-le-Comte	132 "	397 50	10 85	549 35	4,620 22	8,948 23	64,152 18	77,720 63
	Écaussines	"	"	"	"	1,460 07	3,512 22	17,805 16	22,777 45
	Marche-lez-Écaussines	"	"	"	"	91 75	522 92	4,781 37	5,395 04
	Familleureux	"	"	"	"	499 15	498 65	3,181 08	4,178 88
	Nunage	"	"	"	"	11,394 16	12,492 20	63,746 85	87,633 22
	L'Olive	"	"	"	"	15 60	133 95	650 70	802 25
	Harlemont	"	"	"	"	689 60	1,117 55	3,596 72	5,383 67
	Haine-Saint Pierre	"	"	"	"	425 65	964 13	4,228 20	5,618 "
	La Louvière	"	"	"	"	4,140 89	7,207 35	35 841 43	47,291 67
	Bois-du-Luc	"	"	"	"	257 95	737 55	2,731 50	3,727 "
	Draquegnies	"	"	"	"	1,230 05	3,224 60	16,162 19	20,616 84
	Havré	"	"	"	"	723 05	1,969 82	10,948 60	13,643 47
	Obourg	"	"	"	"	534 80	1,127 03	9,783 02	11,464 88
	Nimy	"	"	"	"	819 45	1,701 65	10,977 98	13,499 08
	Godurville	"	"	"	"	52 05	374 80	5,848 35	6,275 20
	Gouy-lez-Pitton	"	"	"	"	812 45	1,648 "	10,996 99	13,457 44
	Pont-à-Celles	"	"	"	"	160 75	897 45	13,385 31	14,443 51
	Luttre	"	"	"	"	547 25	1,444 06	16,568 55	18,559 86
	Gosselies	"	"	"	"	4,447 18	7,146 73	52,465 01	64,058 92
	Roux	"	"	"	"	1,611 45	4,732 47	37,943 01	44,286 93
	Marchiennes	"	"	"	"	6,459 53	7,736 "	47,477 65	61,673 18
	Charleroi	6,203 30	55 "	13 75	6,274 05	25,379 84	41,511 30	165,563 09	232,454 23
	Couillet	"	"	"	"	2,301 46	3,755 43	21,744 99	27,801 88
	Châtelainas	2,637 20	5 "	"	2,642 20	6,103 69	13,120 33	69,913 68	89,137 70
	Le Campinaire	"	"	"	"	347 "	644 26	7,088 22	8,079 48
	Farciennes	"	"	"	"	318 30	2,002 89	10,478 01	12,919 20
	Taminois	"	"	"	"	1,805 41	3,174 63	25,295 53	30,275 57
	Auvclais	"	"	"	"	1,201 54	2,757 91	24,848 57	28,808 02
	Moustier	"	"	"	"	578 85	2,143 89	23,814 "	26,541 74
	Florffe	"	"	"	"	1,326 36	3,275 48	21,628 "	26,229 84
A reporter		123,117 15	43,848 30	10,315 80	177,281 25	218,398 03	307,187 14	1,472,408 83	1,907,991 75

				BAGAGES.			Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 5, 9, 10 11 et 12.)	AU	AU	TOTAL.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES		MINIMUM.	POIDS.		
10	11	12		14	15			16
7,815 "	1,403 13	46,892 77	955,964 19	10,776 01	29,705 35	40,481 39	
38 "	"	"	9,434 44	35 58	18 02	53 60	
97 71	"	4 01	18,532 36	54 71	50 85	105 36	
53 74	" 80	3 40	14,635 86	42 70	23 42	66 12	
14 31	"	4 23	5,561 16	24 10	4 63	28 73	
614 34	" 60	121 55	142,518 35	340 45	329 61	670 06	
63 44	"	"	6,629 76	22 60	17 88	40 68	
157 06	"	223 66	32,765 26	115 84	78 99	194 83	
58 43	"	4 "	12,477 84	43 89	30 01	73 90	
314 40	2 40	392 83	78,970 70	397 78	634 64	1,032 42	
105 11	"	20 33	22,902 89	120 70	125 70	246 40	
21 90	"	8 10	5,426 04	12 "	13 90	25 90	
9 90	"	40 50	4,227 28	22 70	17 06	39 76	
422 09	12 80	854 85	88,022 96	477 02	830 60	1,308 61	
3 55	"	" 50	806 30	1 50	4 82	6 32	
11 59	"	5 45	5,400 91	28 50	85 74	114 24	
6 88	"	7 07	5,631 95	15 "	25 90	40 90	
123 01	"	135 83	47,551 41	176 12	231 81	407 93	
8 80	"	"	3,735 60	9 77	17 93	27 70	
46 38	1 13	44 24	20,708 59	68 86	45 24	104 10	
34 69	"	22 14	13,700 30	55 79	79 70	135 49	
60 35	"	7 03	11,622 26	42 20	33 05	75 25	
47 68	"	16 01	13,562 77	42 22	94 83	137 05	
16 58	"	65 04	6,356 82	8 92	6 40	15 32	
76 68	"	49 78	13,583 90	72 21	50 "	122 21	
87 90	"	80 75	14,612 16	24 45	22 86	47 31	
66 27	"	68 12	18,694 25	40 70	56 27	96 97	
489 63	3 75	260 10	64,812 40	307 24	533 53	860 77	
193 24	"	352 37	44,834 54	138 10	275 40	413 50	
231 02	"	97 46	62,001 68	297 15	434 71	731 86	
1,450 49	1,820 18	1,637 03	243,841 98	1,615 84	4,171 61	5,787 45	
118 60	"	411 89	28,332 37	109 27	133 41	242 68	
222 68	2 03	873 99	92,878 60	626 87	987 88	1,616 75	
22 84	"	17 85	8,120 17	19 50	34 06	53 56	
15 50	"	61 43	12,996 13	39 90	51 10	91 "	
73 44	"	806 26	31,155 27	171 04	132 62	303 66	
53 "	"	28 71	28,889 73	59 90	71 76	131 66	
43 17	"	16 95	26,601 86	46 70	56 41	103 11	
73 29	"	2,102 46	28,495 59	174 59	122 11	296 70	
18,150 59	3,252 91	66,029 33	2,247,705 83	16,671 55	39,050 70	56,331 25	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8	9
MIDI. (Suite.)	Report	123,117 15	43,848 30	10,315 80	177,281 25	218,398 08	307,187 14	1,472,408 53	1,997,991 75
	Namur	13,720 90	"	1 75	13,722 65	11,070 44	22,624 62	96,605 64	130,300 70
	Soignies	"	5 40	"	5 40	4,699 35	8,850 95	43,076 15	56,426 45
	Neufvilles	"	"	"	"	887 70	1,040 95	8,050 80	9,979 45
	Jurbise	"	"	"	"	1,228 07	1,913 85	16,323 90	19,465 82
	Ghlin	"	"	"	"	438 65	554 90	4,861 73	5,855 28
	Mons	15,024 30	2,236 90	1,956 10	19,217 30	47,040 71	76,181 67	281,842 16	385,064 54
	Jemmapes	"	"	"	"	1,729 85	8,333 76	44,255 41	54,319 02
	Quaregnon	"	"	"	"	1,109 65	3,333 41	20,038 64	24,481 70
	Saint-Ghislain	192 55	160 70	"	353 25	3,870 60	9,953 87	59,186 63	72,991 10
	Boussu	"	"	"	"	2,426 05	5,577 72	27,692 21	35,695 98
	Thulin	"	"	"	"	2,583 15	3,420 10	15,470 31	21,453 56
	Quidvrain	1,188 20	1,219 10	"	2,407 30	6,327 14	9,338 11	44,718 83	60,384 08
	Midi	153,243 10	47,470 40	12,273 65	212,987 15	301,789 44	458,111 05	2,114,508 94	2,874,409 43
	Est	182,072 "	32,629 30	43,780 30	259,081 60	188,062 45	278,623 16	1,029,747 56	1,496,433 20
	Ouest	132,346 40	149,180 15	91,406 52	372,933 07	281,733 95	504,251 41	2,076,530 84	2,862,516 23
	Nord	337,743 08	133,532 60	128,647 28	599,922 92	417,751 97	516,328 35	1,534,813 58	2,498,893 90
	TOTALX.	806,004 56	362,812 45	276,107 73	1,444,924 74	1,219,337 81	1,757,314 03	6,755,600 92	9,732,252 76
SERVICES MIXTES ET INTERNATIONAUX AU DÉPART.	Report des transports au départ.	806,004 56	362,812 45	276,107 73	1,444,924 74	1,219,337 81	1,757,314 03	6,755,600 92	9,732,252 76
	Flandre occidentale	193 40	203 80	"	397 20	9,073 25	12,698 85	31,693 76	53,664 86
	Lichtervelde à Furnes	"	"	"	"	35 20	138 60	451 85	625 65
	Nord-belge	13,503 50	3 05	"	13,507 45	3,146 93	5,795 34	11,423 58	20,364 85
	Pepinster à Spa	13,074 60	3,824 10	30 10	17,828 80	15,818 85	12,422 "	23,217 36	51,458 21
	Grand central.	19,451 99	"	"	19,451 99	5,818 29	12,407 68	36,231 71	54,457 68
	Lierre à Turnhout	"	"	"	"	2,760 43	6,337 95	21,963 61	31,070 90
	Manège à Wavre	"	"	"	"	753 95	1,132 05	2,815 55	4,700 55
	Hainaut et Flandres	"	"	"	"	5,532 40	10,008 25	36,168 92	51,709 57
	Centre	"	"	"	"	5,421 12	8,807 07	28,479 41	42,707 60
	Grand Luxembourg	137 51	106 89	14 02	258 42	744 33	1,920 73	2,087 67	4,752 73
	Liégeois-Limbourgeois.	"	"	"	"	548 "	1,024 30	5,468 55	7,040 85
	Gand à Bruges	"	"	"	"	4 48	57 68	195 34	257 48
	Anvers à Gand	89 30	155 70	"	245 "	271 65	167 20	195 95	634 80
	Bruges à Blankenborgho	5,726 "	2,371 65	"	8,097 65	4,615 70	2,746 80	2,156 30	9,518 80
	Rhénan-belge	74,143 70	14,464 10	"	88,607 80	12,622 67	14,888 65	27,431 40	55,142 92
	Prusso-belge	2,001 70	"	"	2,001 70	94 "	279 60	388 40	742 "
	Prusso-néerlande-belge	76 50	"	"	76 50	8,274 25	10,118 40	35,141 79	53,534 44
	Franco-belge	105,293 95	32,317 24	"	137,611 19	31,551 17	37,040 37	153,465 27	223,059 81
	South Eastern railway	10,154 85	3,075 "	"	13,229 85	"	8 "	"	8 "
	General Steam navigation.	38 "	56 40	"	94 40	179 40	208 20	"	387 60
	Great Eastern.	29 40	14 60	"	44 "	"	"	"	"
	A déduire des transports au départ.	244,814 40	56,593 43	44 12	301,451 95	107,477 23	138,407 72	418,954 42	664,839 39
	Reste transports à l'intérieur	561,190 16	306,219 02	276,063 61	1,143,472 79	1,111,860 58	1,618,906 31	6,336,646 50	9,067,413 37

				BAGAGES.			Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 5, 9, 10 11 et 12.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES					
10	11	12		14	15	16	
13,150 59	3,252 91	56,029 33	2,217,705 63	16,671 55	39,659 70	56,331 25	
608 31	1,948 03	1,566 75	148,166 44	1,202 33	3,858 18	5,060 51	
266 55	"	115 06	56,833 48	282 73	626 97	909 70	
38 01	"	33 33	10,050 79	42 42	77 71	120 13	
80 98	"	85 13	19,631 93	45 95	103 38	149 33	
35 69	"	4 26	5,895 23	23 04	45 98	69 02	
1,522 68	3,868 06	3,857 55	413,530 13	2,837 47	7,370 35	10,207 82	
103 12	8 29	378 17	54,868 60	180 35	268 75	449 10	
75 08	"	466 54	25,023 32	55 68	92 02	147 70	
156 25	15 60	946 13	74,462 33	455 20	565 22	1,020 42	
65 21	"	469 26	36,230 45	207 21	240 13	456 34	
96 36	"	549 06	22,098 98	117 79	159 07	276 86	
290 16	89 70	564 41	63,755 65	898 17	3,617 53	4,515 70	
16,566 90	9,182 59	85,105 "	3,178,253 16	23,019 69	56,693 99	79,713 88	
10,272 56	13,747 72	15,374 69	1,794,909 97	9,575 22	43,424 33	52,999 55	
21,637 "	26,258 60	37,464 91	3,320,809 81	15,275 71	69,082 06	84,357 80	
20,394 82	23,720 19	34,402 36	3,167,334 19	13,303 34	109,060 47	122,363 81	
78,673 37	72,909 10	152,347 16	11,481,307 13	61,174 19	278,200 85	339,375 04	
78,673 37	72,909 10	152,347 16	11,481,307 13	61,174 19	278,200 85	339,375 04	
1,791 "	35 19	231 03	56,110 28	602 29	2,411 16	3,013 45	
"	"	"	623 05	16 40	108 80	125 20	
362 87	"	"	34,235 17	256 67	1,036 61	1,293 28	
78 40	2 28	8 89	69,376 58	933 87	7,751 50	8,685 37	
699 42	"	"	74,609 00	420 19	990 77	1,410 96	
310 85	6 08	42 56	31,430 48	390 71	528 54	918 25	
4 60	"	"	4,705 15	57 74	72 95	130 69	
491 43	"	"	52,111 "	461 30	812 94	1,274 24	
1,024 63	"	"	43,732 23	444 64	532 47	977 11	
45 54	"	"	5,036 69	180 91	377 90	558 90	
79 57	"	"	7,120 42	118 40	303 74	422 14	
45	"	"	255 93	1 50	11 57	13 07	
23 42	"	"	905 22	1 50	11 41	12 91	
7 75	"	"	17,624 20	124 73	2,410 48	2,535 21	
508 78	1 20	341 85	144,602 55	240 25	27,897 24	28,143 49	
"	"	"	2,743 70	16 50	1,059 25	1,075 75	
274 20	1,650 65	348 66	56,084 45	336 57	4,465 80	4,802 37	
1,441 11	"	6 36	361,118 47	11,642 28	16,767 18	28,409 46	
"	"	"	13,237 85	"	5,346 69	5,346 69	
"	"	"	482 "	"	"	"	
"	"	"	44 "	5 80	21 14	26 94	
7,056 02	1,895 40	979 35	976,222 11	16,257 25	72,918 23	89,175 48	
71,817 35	71,013 70	151,367 81	10,505,085 02	41,916 91	205,282 62	250,199 56	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.				TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7.	8	9.
SERVICES MIXTES ET INTERNATIONAUX A L'ARRIVÉE.	Flandre occidentale.	"	"	"	"	10,610 54	13,104 96	28,194 71	52,110 21
	Lichterfelde à Furnes	"	"	"	"	137 80	185 95	335 45	659 20
	Nord Belge.	87,392 65	48,270 15	"	135,668 80	5,368 75	9,076 35	23,248 69	37,713 79
	Pepinster à Spa	30,437 60	4,734 20	"	35,231 80	14,472 "	12,148 15	26,943 74	53,570 89
	Grand Central belge.	17,102 97	1,693 92	1,933 86	20,730 75	13,850 42	20,718 25	43,900 50	78,469 17
	Lierre à Turnhout	"	"	"	"	3,387 11	7,583 81	25,312 08	36,283 "
	Manège à Wavre.	"	"	"	"	998 40	1,917 60	4,608 35	7,524 35
	Hainaut et Flandres	"	"	"	"	3,793 05	8,458 80	34,254 05	46,506 50
	Centre	"	"	"	"	5,871 "	10,126 67	33,989 89	49,987 50
	Grand Luxembourg.	657 10	587 77	"	1,144 87	1,767 74	2,521 29	4,800 85	9,089 88
	Liégeois-Limbourgeois. . . .	"	"	"	"	1,022 35	1,824 15	7,021 04	9,868 44
	Gand à Bruges	"	7 14	"	7 14	31 08	214 "	247 54	492 82
	Anvers à Gand.	104 "	89 80	"	193 80	545 40	567 50	432 70	1,545 60
	Bruges à Blankenberghe	4,063 49	1,818 61	"	5,882 10	5,650 75	3,438 65	1,933 87	11,023 27
	Rhénan-belge.	239,767 40	146,640 80	"	386,408 20	12,510 70	18,507 30	39,290 15	70,314 15
	Prusso-belge	5,005 80	336 20	"	5,342 "	295 60	300 80	339 45	935 85
	Prusso-néerlande-belge	2,279 20	"	"	2,279 20	5,958 50	8,865 90	29,926 80	44,751 20
	Franco-belge, par Hautmont . .	99,531 80	"	"	99,531 80	"	"	"	"
	— par Blandain.	5,270 10	2,500 35	"	7,770 45	5,311 25	6,698 75	31,296 80	43,306 80
	— par Quivrain.	11,814 20	12,806 80	"	24,621 "	7,785 90	10,675 70	26,145 25	44,606 85
	— par Monscron.	166,753 05	73,784 25	"	240,537 30	10,251 70	13,269 80	64,246 45	87,767 95
	South Eastern railway	99,404 75	37,089 25	"	136,494 "	"	"	"	"
	General Steam navigation. . . .	4,776 10	"	"	4,776 10	2,769 50	3,721 70	"	6,491 20
	Great Eastern.	1,710 "	1,574 10	"	3,284 10	"	"	"	"
	Bateaux à vapeur	17,267 "	6,242 36	"	23,509 30	"	"	"	"
	TOTAUX GÉNÉRAUX.	793,244 21	338,235 64	1,933 86	1,133,413 71	112,617 14	153,726 08	426,475 26	692,818 48
Report des transports au départ.	Intérieur	561,190 16	306,219 02	276,063 61	1,143,472 79	1,111,609 50	1,618,906 31	6,336,640 50	9,067,413 37
	Mixtes et internationaux. . . .	244,814 40	58,593 43	44 12	301,451 95	107,477 25	138,407 72	418,954 42	684,839 39
	TOTAUX GÉNÉRAUX.	1,599,248 77	701,058 09	278,041 59	2,578,338 45	1,331,954 85	1,911,040 11	7,182,076 18	10,425,071 24

				BAGAGES.			Observations.
TRAINS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL. (Col nos 5, 9, 10, 11 et 12)	AU	AU	TOTAL.	
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES		MINIMUM.	POIDS.		
10	11	12		14	15	16	
92 20	221 22	"	52,423 63	544 40	2,704 83	3,249 23	
1 12	"	"	660 32	13 "	105 07	118 07	
1,018 50	"	"	174,402 03	585 25	23,841 96	24,407 21	
"	"	"	88,802 69	1,396 35	11,301 64	12,697 99	
343 29	"	"	90,543 21	569 59	9,532 49	10,102 08	
208 07	"	"	36,491 07	334 53	761 35	1,095 88	
"	"	"	7,521 35	71 50	219 16	290 66	
802 84	"	"	47,309 14	481 45	832 39	1,313 84	
56 34	"	"	50,043 90	520 "	684 08	1,204 98	
"	"	2,471 17	12,705 92	207 47	427 72	635 19	
1 70	"	"	9,670 14	130 75	485 00	595 84	
"	"	"	499 76	2 "	9 12	11 12	
5 10	"	"	1,744 50	7 50	73 78	81 28	
"	"	"	16,905 37	48 50	2,633 03	2,682 43	
1,410 35	1,328 10	3,581 32	463,012 12	301 "	63,124 66	63,425 66	
20 "	"	"	6,297 85	"	1,031 64	1,031 64	
858 81	13,964 31	"	61,853 52	175 28	3,469 57	3,644 65	
422 70	"	"	99,954 50	"	6,667 16	6,667 16	
304 08	"	"	51,381 33	"	1,079 13	1,079 13	
333 95	"	"	60,581 80	"	4,359 59	4,359 90	
402 10	"	"	328,707 35	"	20,870 57	20,870 57	
"	"	"	136,494 "	"	8,958 09	8,958 09	
"	"	"	11,267 30	"	"	"	
"	"	"	3,284 10	"	194 26	194 26	
"	"	"	23,509 30	"	"	"	
6,280 95	15,513 63	6,052 49	1,854,079 26	5,368 57	163,348 58	168,717 15	
71,817 35	71,013 70	151,367 81	10,505,065 02	44,916 94	205,282 82	250,199 56	
7,056 02	1,895 40	979 35	976,222 11	16,257 25	72,918 23	89,175 48	
85,184 32	86,422 73	158,399 65	13,335,386 39	66,542 76	441,549 43	508,092 19	

N° XI. — *État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement général des transports de*

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1.							TARIF N° 2.			
	EXPRES.			PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.			
	Nombre DE COLIS taxés AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.		NOMBRE DE COLIS. TAXES CRÉPONNES.			AU DELA de 10 KIL.	NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.		
		NOMBRE.	POIDS.	De 2 KILOGR. ET MOINS.	De 2 A 5 KIL INCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.			NOMBRE.	POIDS.	AU-DESSUS de 100 KIL.
1866. JANVIER . . .	46,594	2,947	53,474	45,669	7,062	5,744	Kilog 43,469	52,731	4,260	7,494,269	Kilog. 447,430
FÉVRIER.	44,649	2,861	44,725	44,884	6,484	5,746	43,885	55,384	4,280	7,915,010	434,800
MARS	48,834	4,289	59,703	47,510	8,780	7,984	56,353	77,665	4,583	9,742,070	453,760
AVRIL.	49,209	4,244	70,501	46,722	8,064	6,764	47,444	73,400	4,694	8,923,508	484,340
MAI	24,046	4,670	80,070	47,019	9,042	6,616	56,449	84,646	4,777	8,542,452	487,770
JUIN.	24,315	5,066	90,593	44,937	6,468	5,537	56,664	74,913	4,562	8,454,349	469,680
JUILLET.	20,732	5,334	111,829	43,754	5,799	4,598	49,256	65,494	4,784	7,746,480	474,290
AOUT.	24,427	5,244	78,689	45,469	6,944	5,592	53,484	68,499	2,452	8,480,965	203,335
SEPTEMBRE	24,705	5,654	103,907	45,896	6,916	7,703	65,017	68,088	2,292	9,199,727	478,210
OCTOBRE	26,472	6,255	96,947	45,475	7,205	5,691	65,682	79,543	4,908	10,212,544	240,695
NOVEMBRE	27,329	6,443	77,437	44,047	6,408	6,733	44,264	69,458	4,463	9,058,936	479,430
DÉCEMBRE	30,651	8,262	124,648	45,533	7,048	5,900	48,979	73,494	4,360	9,082,935	458,650
TOTAUX	260,263	60,936	997,493	486,880	86,244	74,545	628,010	842,982	20,082	104,522,945	2,049,360

marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1866.

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPE AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
													1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	
Expédit 5,996	Tonn. 37,396	Tonn. 42,991	Tonn. 52,108	Tonneaux. 132,345	Tonneaux. 427,377	Tonn. 37,576	Tonn. 406,836	Tonneaux. 556,629	48,447	34,484	49	409	203	217	4,412	4,643
6,446	34,495	39,978	50,372	136,702	426,935	27,497	86,193	501,572	44,850	25,477	49	98	209	493	4,244	4,744
7,276	40,922	43,709	56,731	170,358	424,983	45,943	82,064	564,740	48,091	34,023	23	463	296	224	4,570	2,253
6,486	34,997	42,559	54,351	144,843	96,912	38,564	76,892	483,088	48,466	26,554	25	458	217	232	4,502	2,469
6,488	33,692	44,445	57,465	179,916	404,738	37,765	84,422	536,413	24,679	36,249	24	225	343	288	4,727	2,553
6,047	30,721	34,715	64,401	402,828	404,406	37,205	73,403	534,679	32,459	34,207	25	448	504	239	4,463	2,054
5,824	32,047	32,294	56,500	175,991	405,582	30,789	67,709	500,912	24,362	42,730	29	281	298	264	4,477	2,320
6,530	36,789	40,243	50,647	182,837	440,473	30,258	62,258	543,445	21,070	31,497	20	442	268	236	4,286	4,932
7,093	39,686	42,973	43,353	176,254	420,435	20,462	62,724	507,884	22,345	27,947	25	490	243	212	4,505	2,450
7,932	42,943	47,793	47,522	235,245	433,038	49,184	84,542	610,207	26,800	28,902	24	472	262	213	4,589	2,236
8,689	42,245	45,469	42,676	242,623	447,247	22,443	77,029	589,372	40,508	31,059	23	420	256	226	4,438	2,040
7,487	44,750	47,630	39,431	250,804	429,343	42,645	90,547	614,820	49,792	39,332	46	404	495	247	4,250	4,766
84,964	447,353	504,739	644,227	2,237,683	4,398,409	359,731	951,589	6,540,731	260,569	389,404	269	4,940	3,266	2,761	46,893	24,830

N° XII. — *État récapitulatif, PAR MOIS, des recettes pour transport de mer*

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1.								TARIF N° 2.			
	EXPRÈS.			PETITS PAQUETS.					PETITES MARCHANDISES.			
	COLIS TAXES AU MINIMUM.	COLIS TAXES AU POIDS.	TOTAL.	TAXES UNIFORMES.			Au delà DE 10 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	POIDS.	Au-dessus DE 100 KILOGRAMMES.	TOTAL.
				De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.						
1866. JANVIER.	8175 37	5253 56	13428 93	5688 82	3768 18	3992 33	3181 09	30030 92	17648 30	135298 80	1237 25	154184 35
FÉVRIER.	7141 95	4417 02	11558 97	5350 49	3816 05	4031 08	3208 96	27765 55	18627 30	138070 20	1302 92	158000 51
MARS.	9126 57	5860 91	14997 48	6287 34	4602 53	5301 58	4010 36	35190 29	25191 12	175727 16	1579 47	202497 75
AVRIL.	9362 29	7012 85	16375 14	5813 27	4188 33	4657 35	3273 20	34307 29	24420 26	149818 43	2116 50	176381 19
MAI.	10535 32	7770 87	18306 19	5701 13	4384 71	4467 78	4328 16	37187 97	27755 90	149378 23	3529 58	180663 80
JUIN.	10470 51	8878 33	19348 84	4836 45	3179 23	3660 50	4255 45	33266 47	24442 93	142441 71	2202 »	169086 64
JUILLET.	10144 65	10062 23	21106 88	4433 57	2838 81	3032 10	3348 51	34759 87	21679 28	135002 99	1908 09	158390 36
AOUT.	10078 24	10387 28	20465 52	5290 23	3646 52	3872 60	3826 06	37100 93	22305 36	147338 87	2575 92	172240 15
SEPTEMBRE.	10223 26	10320 48	20543 76	5664 81	3749 98	4172 15	4021 74	38152 44	21064 56	160351 23	2219 74	184535 53
OCTOBRE.	11660 88	11144 68	22805 56	5641 36	4074 95	4803 63	3964 73	41090 25	24800 68	174419 43	2620 63	201840 74
NOVEMBRE.	11746 77	8101 47	19848 24	5197 90	3710 09	3908 59	3035 18	35700 »	24508 07	159140 10	1018 21	185566 48
DÉCEMBRE.	13479 51	9430 60	22919 11	6053 36	4340 59	4645 65	3727 85	41686 56	23785 73	159597 17	1592 72	184975 62
TOTAUX.	122155 34	99549 28	221704 62	65958 73	46099 97	50351 34	44161 88	428276 54	277135 67	1826604 32	24603 13	2128543 12

chandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1866.

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.			A REPORTER
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	TARIFS SPECIAUX.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPE au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.	
15037 38	260279 53	298172 47	174661 85	367126 07	266774 32	63494 11	250130 35	1605678 07	7303 74	8335 59	15639 33	1805519 07
15056 38	235277 67	193301 32	153730 09	340686 56	244540 23	29912 65	201312 26	1413817 16	6941 19	6372 23	13213 42	1012796 64
18361 42	286347 43	212050 59	172735 80	420528 64	264768 77	36731 99	196836 09	1609350 73	8335 36	7230 41	15605 77	1862633 54
15837 74	233767 69	205103 34	161393 97	349771 02	210630 48	33704 52	172611 54	1390713 30	8202 37	6312 01	14514 38	1615926 16
27645 28	220393 94	201041 05	197490 92	438531 20	227352 67	35941 90	174878 39	1523265 55	9872 76	8625 68	18498 42	1750615 74
18508	202902 61	168798 04	183358 26	483181 19	236417 64	51008 76	177596 86	1513940 36	10259 46	9702 72	19962 18	1738275 65
13812 75	214513 89	134121 73	173605 94	412871 35	226645 40	35329 13	170380 68	1431510 47	9033 76	9875 17	18908 93	1643769 03
15328 02	244808 69	102607 57	171838 19	443709 44	248831 65	35145 75	142465 48	1494932 78	8652 24	7419 42	16071 66	1720345 52
16726 75	267238 14	217669 27	156334 42	440883 40	213217 16	26593 22	148020 21	1525502 67	8675 91	6705 43	15381 34	1763571 98
18438	275358 65	226851 81	167075 60	548875 75	284940 18	31758 77	216193 15	1760480 91	9628 75	6901 14	16529 89	2028950 79
19105 29	272662 72	218964 87	141694 47	554282 32	268030 15	36916 30	176782 17	1690438 29	8769 31	7236 85	16006 16	1927710 93
18765 61	284159 09	237060	140781 96	614535 21	300553 87	13566 16	207345 04	1816786 94	9310 43	9327 49	18837 92	2061087 04
213900 22	236608 05	2435792 06	1900682 46	5453762 15	3018702 71	434201 36	2235745 22	18785454 23	104905 28	94064 12	108960 40	21341243 29

DÉSIGNATION DES MOIS.	REPORT.	FRAIS ACCESSOIRES.							
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem.	Provision.	Avis d'arrivée.	Frais imprévus.	TOTAL.
1866. JANVIER.	1805539 67	15901 55	1501 20	14762 78	43169 62	1243 14	5260 59	315 64	82154 51
FÉVRIER.	1812796 64	15021 45	1584 20	14385 05	40045 65	1338 05	4660 60	257 13	77292 13
MARS	1862658 54	17457 60	1925 71	17161 81	46145 90	1596 73	5432 56	316 93	90037 24
AVRIL.	1815920 16	14946 25	1869 60	15778 21	40361 51	1403 87	4633 73	260 17	79258 44
MAI	1750613 74	15759 85	2015 33	15864 19	40194 28	1350 27	5002 80	518 86	80905 58
JUIN.	1738275 65	15322 10	1975 11	15255 28	34546 12	1171 68	4923 68	384 09	73578 06
JUILLET.	1643769 63	14479 2	1878 35	14530 69	33974 94	1310 49	4857 30	268 13	71007 10
AOUT	1720345 52	15345 45	1782 57	14534 57	41330 39	1285 85	4784 75	396 40	79459 98
SEPTEMBRE.	1763571 98	15715 30	2145 05	15309 12	43462 92	1109 21	4944 45	466 31	83242 36
OCTOBRE	2026950 79	17365 65	1977 57	16307 41	45955 08	1344 04	5712 50	519 99	89182 24
NOVEMBRE	1927710 93	16590 45	1973 78	15225 44	46773 42	1615 15	5612 65	349 43	88140 32
DÉCEMBRE	2062087 04	16142 75	1778 01	14815 41	46978 52	1459 28	5616 65	292 25	87082 87
TOTAUX.	21541243 29	190047 40	22406 48	183930 16	503138 35	16317 86	61242 25	4343 33	981425 83

TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 5.		TARIF N° 6, CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	Observations.
	ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. — Par wagon.	PETITE VITESSE. — Par expédition.			TOTAL.					
			1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.						
1897094 18	955 40	3726 95	1710 87	2532 48	24009 88	31930 18	72719 20	1993348 96	75221 93		
1899088 77	854 "	3035 "	1797 73	2482 80	23288 89	35584 42	114370 35	1840897 54	63949 08		
1952890 78	1024 09	4990 35	2457 70	3033 57	41586 33	52067 95	80259 21	2092012 03	74206 19		
1896179 80	1239 30	4358 65	1784 45	3060 55	40510 38	49714 03	97442 91	1843575 84	75301 51		
1840521 32	1135 "	6974 30	2090 74	3684 91	44304 08	57854 03	107078 94	2006389 20	84219 97		
1811853 71	1253 "	4018 75	11146 89	3141 53	25746 74	44053 91	105875 93	1963036 55	83758 10		
1714886 73	1340 43	7000 32	2338 48	3541 51	34071 72	46952 03	118600 21	1881759 40	93346 55		
1799805 50	1070 00	3311 40	1940 83	3038 29	30415 03	38705 55	107336 16	1946918 11	96096 80		
1846814 34	886 20	4658 "	2017 05	2843 83	30052 04	45570 92	99543 37	1902794 83	85077 87		
2118133 03	1016 60	4554 62	2111 13	2585 89	41444 57	50696 21	105307 98	2275153 82	89298 81		
2015851 25	915 45	4094 34	2065 30	2885 28	37173 92	46218 84	100851 77	2172637 31	80973 57		
2149169 91	586 54	3406 38	1513 12	2456 44	27794 84	35170 78	151814 87	2338742 10	70848 21		
22522669 12	12256 91	54120 06	33574 29	35287 08	411378 42	534368 85	1276200 90	24345495 78	973298 59		

N° XIII. — État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement des transports de

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.							TARIF N° 2.			
		EXPRES.		PETITS PAQUETS.					PETITES MARCHANDISES.			
		Nombre DE COLIS taxés AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.		NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELA de 10 KIL.	NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.		AU-DESSUS de 100 KIL.
			NOMBRE.	POIDS.	De	De	De			NOMBRE.	POIDS.	
					2 KILOGR. ET MOINS.	2 A 5 KIL. INCLUS.	3 A 10 KIL. INCLUS.					
NORD.	Bruxelles (Nord) ..	32,698	9,443	162,592	6,649	3,329	2,421	Kil. 64,802	62,208	989	4,807,285	Kil. 24,420
	— (Central)	25,325	4,420	60,031	13,339	5,871	4,002	29,731	135,454	4,790	4,069,230	36,050
	— (Allée-Verte) ..	52	43	444	178	189	225	445	41,118	796	6,442,895	438,040
	— (Entrejoli) ..	145	153	4,013	1,249	101	96	2,655	131	1	267,325	4,920
	— (Ixelles)	3,044	539	10,409	4,150	378	358	6,656	13,502	148	660,730	8,190
	— (Molenbeek) ...	935	144	2,533	737	278	284	4,455	9,917	170	1,188,370	20,060
	— (Chartreux) ...	3,354	751	9,482	2,326	1,352	1,421	9,069	55,197	969	4,832,905	70,280
	— (St-Josse-t.-N.)	4,738	284	3,836	4,086	305	213	915	10,403	248	401,410	4,870
	— (Ba Waterloo)	166	16	264	173	114	90	234	3,520	91	260,995	2,600
	Schaerbeek	25	2	47	"	"	"	"	78	"	2,420	"
	Haeren	203	9	439	1	2	7	"	245	"	31,435	420
	Vilvorde	784	433	2,339	241	76	51	628	4,162	51	470,475	4,420
	Eppeghem.	15	2	55	"	"	"	"	131	"	40,200	"
	Weerde... ..	116	58	477	2	"	1	"	158	"	29,205	"
	Malines	3,356	700	10,914	654	827	288	4,435	14,841	366	1,738,235	44,750
	Wavre-St-Catherine.	41	4	34	"	"	"	"	118	23	16,540	"
	Duffel	44	15	143	34	9	7	54	660	2	72,750	2,970
	Contich.	77	13	172	17	15	"	41	627	20	48,835	7,260
	Lierre.	4,016	63	912	184	236	74	49	4,889	3	302,720	"
	Vieux-Dieu	167	32	431	23	17	5	28	534	9	59,255	1,095
	Berchem (Anvers).	147	32	490	17	4	2	"	404	"	27,735	"
	Anvers (Station) ..	19,499	7,976	139,683	8,354	3,033	2,001	35,562	39,112	4,789	10,473,645	203,865
	— (Place-Verte).	4,002	1,773	18,622	2,122	793	503	5,881	14,324	272	1,676,980	30,460
	TOTAUX	96,642	26,575	427,743	33,536	16,931	12,052	162,640	381,723	7,737	34,893,275	601,070
OUEST.	Laeken	63	12	165	2	1	"	12	231	"	9,635	"
	Jette	95	33	353	11	3	2	11	592	7	26,035	"
	Berchem-St-Agathe.	15	18	253	"	"	"	21	30	"	6,005	"
	Dilbeek	31	26	368	"	"	"	"	33	"	3,425	"
	Bodeghem-St-Martin.	28	10	177	"	1	"	"	48	"	3,450	"
	Ternath	375	93	1,177	14	2	11	7	827	2	98,130	540
	Le e	250	16	329	2	1	4	5	706	3	66,495	180
	A reporter	857	208	2,822	29	8	47	56	2,467	12	211,075	720

marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1866.

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	TARIFS	PRIX	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPES de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPES AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.	
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	SPÉCIAUX.	RÉDUIT.							1 ^{re}	2 ^e	3 ^e		
Expédit.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.									
"	33	"	"	422	"	4,610	"	4,765	44,769	23,939	82	192	4	4	45	215	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	12,804	33,303	"	"	"	"	"	"	"
0,452	28,544	44,039	9,680	9,658	4,093	1,628	"	64,692	6,408	46	4	"	234	477	791	4,202	
268	2,061	3,213	4,523	2,644	448	"	"	9,622	4,467	447	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	574	1,028	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	570	821	"	"	"	"	"	"	
4,418	4,066	25	"	"	"	"	"	4,091	3,333	4,093	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,446	4,556	"	"	"	"	"	"	
35	51	"	"	"	"	"	"	51	95	253	"	"	"	"	"	"	
"	1	"	18	"	"	42	"	31	1	"	"	"	"	"	"	"	
48	187	36	"	"	"	"	"	223	44	2	"	"	"	"	"	"	
489	2,398	1,443	306	777	35	"	"	4,989	890	445	"	"	2	"	1	3	
44	400	"	"	"	"	"	"	400	44	"	"	"	"	"	"	"	
24	339	72	434	"	"	"	"	845	25	5	"	"	"	"	"	"	
4,515	6,308	7,600	4,891	2,278	412	"	"	24,482	3,374	4,435	4	88	448	446	429	784	
32	33	"	"	"	"	"	"	33	41	"	"	"	"	"	"	"	
44	428	229	485	37	"	"	"	870	88	"	"	"	2	2	"	4	
46	438	57	434	489	"	"	"	518	53	7	"	"	36	46	47	69	
376	841	4,284	4,465	433	"	"	"	3,993	516	231	"	"	67	36	52	455	
9	27	45	403	426	"	"	"	274	430	5	"	"	3	4	2	9	
7	41	"	"	"	"	"	"	44	37	"	"	"	"	"	"	"	
6,258	58,446	89,043	57,346	72,613	36,709	4,644	"	319,374	42,433	32,576	42	477	443	71	658	4,049	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,079	12,608	"	"	"	"	"	"	
46,072	400,961	417,736	76,085	88,877	38,097	7,894	"	429,650	60,428	112,467	96	457	639	426	4,965	3,487	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	22	"	"	"	"	"	"	"	
2	4	"	"	7	"	"	"	8	39	2	"	"	"	"	"	"	
7	4	"	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	
2	"	"	"	"	"	"	"	"	5	2	"	"	"	"	"	"	
4	3	"	"	"	"	"	"	3	46	"	"	"	"	"	"	"	
64	796	4,084	40	26	"	"	"	4,886	288	56	"	4	4	"	4	3	
67	464	477	345	840	"	"	"	4,526	421	30	"	"	21	41	73	408	
430	968	4,231	355	873	"	"	"	3,427	491	90	"	4	22	41	74	408	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.							TARIF N° 2.			
		EXPRES.			PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.			
		Nombre DE COLIS taxés AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.		NOMBRE DE COLIS. TAXES IMPORTEES.			AU DELA de 10 KIL.	NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM.	EXPÉDITIONS TAXÉS AU POIDS.		
			NOMBRE.	POIDS.	De 2 KILOGR. 25 MOISS.	De 2 A 5 KIL. 15 CENTS.	De 5 A 10 KIL. 15 CENTS.			NOMBRE.	POIDS.	AU-DESSUS de 100 KIL.
OUEST. (Suite.)	Report...	837	208	2,822	29	8	47	Kil. 56	2,467	42	244,075	Kil. 720
	Schellebelle	266	7	447	4	4	4	"	446	3	42,575	"
	Hombek.....	32	40	431	"	"	"	"	86	"	6,365	"
	Capelle-au-Bois ..	339	64	4,490	8	4	6	"	642	2	52,950	260
	Londerzeel	381	84	4,234	8	4	6	20	636	"	403,500	470
	Malderen.....	447	69	4,239	4	2	"	"	533	8	92,630	2,540
	Buggenhout	254	60	4,386	24	3	5	44	856	2	423,990	"
	Termonde (Stat.).	4,652	235	4,378	421	75	70	489	6,434	94	984,962	40,330
	— (Entr.).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,410	"
	Zèle.....	248	68	903	26	45	5	"	4,469	37	383,465	6,900
	Lokeren.....	403	72	4,425	35	37	34	82	3,256	28	335,540	3,650
	Audeghem.....	284	23	342	2	"	"	"	453	"	60,790	"
	Gyseghem... ..	69	25	516	"	"	3	"	320	"	20,490	"
	Alost.....	3,627	1,375	48,355	445	274	227	779	12,746	475	4,606,790	40,930
	Erembodeghem ..	460	47	370	42	7	2	"	207	4	23,610	"
	Denderleeuw	460	32	806	45	7	2	"	462	4	52,440	430
	Ninove.....	4,863	494	4,433	85	33	26	93	4,048	34	308,740	4,820
	Santbergen.....	112	44	452	2	2	3	"	201	"	22,635	"
	Idegheem.....	344	28	306	3	4	"	"	209	"	48,610	"
	Schendelbeke....	406	39	398	"	4	"	"	74	"	8,425	"
	Grammont.....	2,373	883	43,060	320	83	80	5,608	6,717	76	878,780	42,320
	Acren.....	315	50	447	8	4	"	"	431	2	51,030	"
	Lessines.....	4,042	457	2,062	76	32	25	50	3,875	42	492,555	"
	Papignies.....	35	3	40	4	"	"	"	82	"	47,245	"
	Rebaix.....	435	6	74	"	"	4	"	232	"	20,990	"
	Schoonaerde....	22	9	458	"	"	"	"	74	2	45,245	"
	Wichelen.....	65	7	422	4	"	"	"	432	"	24,080	"
	Wetteren.....	4,638	495	2,223	42	57	43	56	2,866	8	363,060	800
	Quatrecht.....	45	5	89	"	"	4	"	45	"	34,485	3,980
	Melle.....	498	36	721	38	44	6	494	4,398	"	84,620	3,330
	Gand (Station)...	14,391	2,399	30,521	3,453	1,844	4,664	8,967	37,493	623	6,487,625	59,230
	— (Entrepôt)....	38	4	61	444	54	90	92	4,790	33	685,585	2,580
	— (Palais de just.)	4,540	494	3,305	203	424	450	263	8,551	235	706,635	5,030
	A reporter....	30,458	6,896	402,376	5,073	2,674	2,470	46,493	98,269	4,415	14,339,327	433,690

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	TARIFS	PRIX	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPES de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPES AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	EQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR VAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	SPÉCIAUX.	RÉDUIT.							1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	
Expédit.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.					CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	
130	968	1,231	355	873	"	"	"	3,427	494	90	"	1	22	41	74	108
6	43	"	439	"	"	"	"	452	236	"	"	1	4	4	3	6
"	4	"	"	"	"	"	"	1	3	"	"	"	"	"	"	"
45	324	554	344	444	"	"	"	4,336	113	22	"	"	"	"	"	"
96	245	463	299	83	"	"	"	760	436	9	"	"	4	4	3	5
8	432	65	418	30	"	"	"	335	48	42	"	"	13	18	97	428
144	469	289	479	25	"	"	"	962	200	43	"	"	7	5	6	18
4,339	6,900	2,269	853	400	"	495	"	40,623	4,187	516	3	1	17	18	55	91
3	64	52	541	6,768	"	"	"	7,495	"	"	"	"	"	"	"	"
667	803	547	264	477	"	"	"	4,794	225	200	"	1	11	43	44	42
535	2,976	3,497	283	464	"	"	"	6,620	543	478	"	3	22	47	231	303
74	556	4,471	488	"	"	"	"	2,215	56	21	"	"	"	"	"	"
6	45	90	266	"	"	"	"	401	26	2	"	"	"	"	4	4
2,091	5,233	3,507	4,937	428	"	"	"	14,105	2,945	3,284	"	2	12	22	44	180
47	27	5	292	43	"	"	"	367	425	49	"	"	"	"	"	"
64	467	203	202	45	"	"	"	607	422	"	"	"	9	4	3	46
333	4,567	3,006	955	468	"	"	"	5,096	4,523	2,918	"	"	9	12	36	57
49	53	204	496	66	"	"	"	546	59	"	"	"	2	8	41	24
43	449	208	278	55	"	"	"	660	44	20	"	"	4	"	"	1
3	25	20	20	"	"	"	"	65	50	9	"	"	2	"	4	3
4,287	2,224	4,430	4,038	876	"	3,007	"	8,576	4,367	3,883	"	1	40	9	20	40
68	488	47	473	4,357	"	"	"	2,065	446	6	1	"	"	"	2	2
649	4,350	2,223	9,547	66,968	41,214	"	801	92,403	958	735	"	"	4	3	"	7
6	34	27	155	934	"	"	"	4,450	47	30	"	"	"	"	"	"
29	463	20	56	348	"	"	"	557	71	"	"	"	"	"	"	"
40	44	"	"	"	"	"	"	44	36	"	"	"	"	"	"	"
44	34	"	"	"	"	"	"	31	21	5	"	"	"	"	"	"
349	4,409	474	593	25	"	"	"	2,201	747	268	"	"	33	7	40	80
2	46	44	40	"	"	"	"	40	21	"	"	"	"	"	"	"
78	471	76	46	40	"	"	"	273	243	46	"	"	2	7	50	59
3,699	22,484	15,437	3,549	9,556	94	317	"	54,737	6,486	14,475	7	166	466	209	4,053	4,594
4,253	5,343	8,455	8,337	40,740	4,097	380	"	31,322	457	48	"	"	"	"	"	"
62	76	"	"	"	"	"	"	76	599	2,319	"	"	"	"	"	"
13,093	53,820	45,271	34,553	400,529	42,405	3,899	801	248,278	22,304	25,795	44	176	377	395	4,844	2,762

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.							TARIF N° 2.			
		EXPRES.			PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.			
		Nombre DE COLIS taxés AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.		NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELA de 10 KIL.	NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM	EXPÉDITIONS TAXÉS AU POIDS.		
			NOMBRE.	POIDS.	De	De	De			NOMBRE.	POIDS.	AU-DESSUS de 100 KIL.
					2 KILOGR. et MOINS	2 A 5 KIL. INCLUS.	5 A 10 KIL. INCLUS.					
	Report...	30,458	6,896	102,376	5,073	2,674	2,470	Kil. 46,493	98,269	4,445	14,339,327	Kil. 433,690
	Tronchiennes. . .	127	26	303	9	"	4	6	440	"	20,385	"
	Landeghem.....	140	42	603	7	2	442	425	250	"	50,710	430
	Hansbeke.....	449	19	335	7	2	4	"	262	"	27,105	"
	Aeltre.....	222	54	619	25	44	40	"	925	"	107,490	"
	Bloemendaal....	386	131	4,936	9	8	45	"	552	"	462,345	"
	Oostcamp.....	75	42	414	"	2	"	"	454	"	40,590	"
	Bruges (Station)..	6,044	4,445	18,755	540	203	320	3,334	14,229	76	923,230	760
	— (Bassin)...	34	40	452	68	4	3	"	49	"	27,160	"
	Jabbeko.....	29	2	16	4	3	3	"	474	"	47,200	"
	Plasschendaal...	452	37	935	46	5	7	"	254	"	37,490	"
	Ostende.....	5,943	3,219	58,406	2,247	4,544	4,034	32,514	40,590	492	4,820,420	4,940
	St-Denis Westrom	42	4	7	"	3	"	"	43	"	2,345	"
	La Pinte.....	42	4	9	45	9	23	"	495	"	49,610	"
	Deurle.....	97	27	242	4	2	8	"	419	"	10,320	"
	Deynze.....	460	91	4,237	40	25	40	8	2,022	"	507,640	"
	Machelen.....	66	5	34	3	"	"	"	402	"	9,523	"
	Olsène.....	62	40	299	3	3	1	"	218	4	23,915	"
	Waereghem.....	229	40	699	43	24	23	408	4,386	"	205,515	"
	Harlebeke.....	200	22	219	50	21	48	34	824	"	404,255	"
	Courtrai.....	3,668	514	9,425	815	250	160	512	41,038	86	4,304,465	5,560
	Mouscron.....	4,444	389	6,254	244	91	64	730	3,302	32	502,125	6,960
	Néchin.....	434	44	242	22	5	42	48	385	"	50,055	"
	Templeuve.....	254	31	364	5	6	2	"	216	4	20,745	"
	Tournai.....	6,108	992	44,809	4,044	488	374	2,021	45,990	36	4,669,935	4,870
	Blandain.....	32	26	798	13	5	2	20	384	"	29,890	"
	Havannes.....	62	49	247	4	"	"	54	408	"	6,205	"
	Bary-Maulde....	462	49	651	7	3	3	"	208	"	24,845	290
	Leuze.....	4,626	275	4,657	249	206	224	287	9,479	"	543,280	"
	Ligne.....	264	76	4,703	3	49	2	79	476	4	80,805	"
	Attr.....	2,643	322	3,730	275	69	76	505	7,462	27	627,835	730
	Maffes.....	459	48	464	8	2	4	"	288	"	33,680	"
	Chièvres-Attres..	644	60	632	47	3	4	"	662	"	49,570	"
	A reporter.....	62,025	14,525	230,369	40,838	5,662	5,010	56,862	477,699	4,867	23,376,332	452,230

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPES de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPES de 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.	
													1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.		
Expédit	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn									
13,093	53,820	45,274	34,553	100,529	12,405	3,899	804	248,278	22,304	25,795	41	476	377	395	1,814	2,762	
31	126	37	65	"	"	"	"	228	58	6	"	"	4	9	8	48	
240	751	77	28	44	"	"	"	897	79	29	"	"	6	3	15	24	
54	81	40	73	"	"	"	"	467	67	48	"	"	"	"	6	6	
284	641	932	162	50	"	"	"	4,785	514	210	"	"	24	66	197	287	
216	621	309	750	40	"	"	"	4,690	418	49	"	"	3	47	22	42	
34	33	"	"	"	"	"	"	33	29	55	"	"	"	"	"	"	
567	2,496	1,978	812	829	"	"	"	6,145	3,773	7,888	2	39	64	69	958	4,430	
43	297	5,438	3,035	4,640	460	"	"	40,270	408	7	"	"	"	"	"	"	
"	46	404	"	"	"	"	"	420	38	46	"	"	4	"	"	4	
3	453	4,368	84	81	"	"	"	4,686	74	74	"	"	"	"	7	7	
4,425	4,754	3,499	972	3,267	"	360	"	42,552	3,000	18,505	2	29	41	6	42	57	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	
46	84	240	865	2,433	"	"	"	3,292	59	2	"	"	"	"	"	"	
2	20	8	84	8	"	"	"	420	45	"	"	"	"	3	"	3	
97	4,037	4,533	605	430	"	"	"	3,605	340	406	"	4	24	27	124	476	
4	70	5	424	"	"	"	"	499	76	26	"	"	3	"	3	6	
46	82	48	50	64	"	"	"	214	401	31	"	"	4	4	4	9	
448	4,345	4,432	459	469	"	4,956	"	7,761	570	231	"	7	22	7	42	48	
48	4,026	4,799	645	689	"	"	"	4,459	243	94	"	4	47	9	409	436	
4,092	8,472	10,391	2,232	2,077	"	"	"	23,472	3,319	2,647	"	43	77	68	4,017	4,475	
481	2,462	3,644	438	4,023	548	365	"	8,477	4,090	935	4	20	9	6	60	95	
84	512	4,012	97	52	"	"	"	4,673	240	58	"	2	1	3	2	8	
6	62	4,670	37	448	"	"	"	4,917	64	8	"	"	24	"	2	26	
2,786	9,725	9,064	6,375	46,823	8,837	"	"	80,821	3,887	4,460	9	23	39	58	89	209	
40	464	497	238	4,408	547	"	"	2,824	53	44	"	2	"	"	5	7	
4	88	92	"	529	"	"	"	709	35	"	"	"	4	"	"	4	
42	882	496	229	10,785	42	"	"	12,074	104	7	"	3	2	4	4	43	
367	4,476	4,922	4,765	4,843	256	"	"	40,262	4,406	2,604	"	3	24	45	59	404	
55	452	4,450	323	356	"	"	"	2,281	204	9	"	6	6	8	40	30	
632	2,742	5,957	4,449	2,598	244	"	"	42,957	4,674	2,279	"	4	60	85	63	212	
447	435	4,047	5,244	3,780	484	"	"	40,660	205	45	"	"	4	"	2	3	
49	636	349	2,430	15,420	2,837	"	"	21,372	362	42	"	"	3	"	4	4	
24,083	95,534	103,383	60,923	496,452	25,997	9,580	804	492,667	44,202	66,214	25	329	804	858	4,605	6,596	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.							TARIF N° 2.			
		EXPRES.			PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.			
		Nombre DE COLIS taxés AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.		NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELA de 10 KIL.	NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM	EXPÉDITIONS TAXÉS AU POIDS.		
			NOMBRE.	POIDS.	De 2 KILOGR. ET MOINS.	De 2 à 5 KIL. INCLUS.	De 5 à 10 KIL. INCLUS.			NOMBRE.	POIDS.	AU-DESSUS de 100 KIL.
OUEST. (Suite).	Report.....	62,025	44,525	230,369	40,838	5,662	5,040	Kil. 56,862	477,699	1,867	23,376,332	Kil. 452,230
	Brugelotte.....	703	422	4,506	42	8	9	"	4,021	2	88,740	"
	Lens.....	328	82	4,197	9	4	3	"	686	"	65,720	"
	Basilly.....	433	27	387	2	"	"	"	394	"	36,920	"
	Ghislenghien	78	49	205	8	"	4	"	337	4	34,400	"
	Enghien.....	621	400	4,436	43	2	3	58	3,003	"	344,465	"
	Saintes.....	304	34	465	41	4	2	"	394	"	24,225	"
	TOTAUX.....	64,489	44,909	235,565	40,893	5,677	5,028	56,920	483,534	4,870	23,937,682	452,230
EST.	Boortmeerbeck...	127	44	448	3	4	"	"	172	"	53,270	"
	Hacchi.....	434	32	528	"	5	"	"	393	4	72,870	280
	Wespelaar.....	215	45	667	5	3	8	40	766	4	57,980	240
	Wygmael.....	457	8	404	"	"	"	"	462	"	30,220	"
	Dieghem.....	"	"	"	"	"	"	"	3	"	200	"
	Saventhem.....	"	"	"	"	"	"	"	44	"	890	"
	Cortenbergh.....	"	"	"	"	"	"	"	44	"	425	"
	Velthem.....	"	"	"	"	"	"	"	4	"	45	"
	Louvain (Station).	6,347	4,093	47,616	637	257	221	2,947	44,746	204	2,042,040	20,630
	— (Bassin).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Vertryck.....	107	24	210	43	9	3	62	467	"	82,555	"
	Tirlemont.....	2,322	640	7,855	285	476	442	4,469	7,780	95	999,390	3,630
	Jodoigne.....	"	"	"	42	"	4	"	"	"	"	"
	Esemael.....	454	30	312	43	44	4	"	454	"	85,440	"
	Landen.....	832	429	4,890	82	22	20	238	2,525	27	204,325	3,405
	Gingelom.....	342	46	660	39	42	5	6	4,070	4	83,905	"
	Rosoux-Goyer...	257	27	275	49	8	4	"	344	"	37,725	390
	Waremmes.....	774	454	2,412	473	50	64	488	2,382	7	224,910	480
	Pexhe.....	472	47	553	43	40	8	9	326	"	35,635	4,275
	Biersel.....	2	4	42	"	"	"	"	25	"	2,780	"
	Ans.....	473	42	946	55	54	39	46	634	3	443,995	920
	Haut-Pré.....	548	436	2,907	90	40	24	262	4,462	26	444,305	4,920
	A reporter.....	42,660	2,467	36,762	4,439	658	540	4,937	30,704	374	4,242,505	35,870

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	TARIFS	PRIX	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPES de 1,000 FRANCS ET AU DESSUS.	GROUPES AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITIONS.			TOTAL.
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	SÉCIAUX.	RÉDUIT.							1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	
Expédit.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.					CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	
21,983	93,531	103,383	60,923	496,452	25,997	9,580	801	492,667	44,302	66,244	25	329	804	858	4,605	6,596
97	393	1,678	316	276	481	"	"	2,841	413	441	3	"	6	4	29	36
68	292	1,576	308	704	"	"	"	2,880	268	32	4	"	3	4	4	5
26	93	268	443	4,825	"	"	"	2,329	218	42	"	"	3	4	4	5
29	117	299	666	1,062	"	"	"	2,444	400	21	"	"	2	"	"	2
414	523	2,012	864	970	"	"	"	4,369	711	374	"	"	17	7	44	38
34	385	43	57	30	"	"	"	515	95	21	"	"	6	"	"	6
22,351	97,334	109,259	63,277	201,319	26,178	9,580	801	507,748	16,007	66,845	29	329	841	868	4,650	6,688

92	191	336	609	45	"	"	"	1,181	56	44	"	"	"	"	1	4
25	123	163	328	5	"	"	"	619	89	89	"	"	9	40	3	22
6	84	152	373	41	"	"	"	622	146	22	"	4	23	37	69	130
54	743	340	5	58	"	"	"	1,146	44	"	"	"	"	4	4	2
"	2	"	"	"	"	"	"	2	2	"	"	"	"	"	"	"
3	46	"	"	5	"	"	"	51	3	"	"	"	"	"	"	"
"	4	"	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	9	"	"	"	"	9	"	"	"	"	"	"	"	"
1,994	9,035	5,324	3,055	5,962	62	"	265	23,703	3,901	1,625	5	28	90	159	463	740
7	2,443	4,479	13,398	948	139	"	"	21,077	"	"	"	"	"	"	"	"
28	86	70	1,213	1,670	"	"	"	3,039	134	55	"	"	23	46	60	129
1,013	5,576	6,412	4,643	6,919	1,870	"	5	25,125	2,280	1,005	"	9	178	139	470	796
"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"
84	1,115	2,226	719	100	"	"	"	4,100	189	6	4	"	3	2	12	17
280	3,441	2,982	1,100	2,751	299	"	"	10,573	1,183	503	"	7	55	52	240	354
23	972	916	1,113	878	53	"	"	3,932	427	102	"	"	12	15	24	52
22	979	1,346	1,096	226	80	"	"	3,727	264	3	"	"	15	10	48	73
110	2,230	6,402	3,597	1,997	207	"	"	14,733	1,584	1,030	4	30	32	21	115	198
16	1,076	1,693	203	217	194	"	"	3,413	417	46	"	"	5	4	7	13
3	4	"	"	"	"	"	"	4	3	"	"	"	"	"	"	"
84	809	3,385	5,976	78,691	4,374	"	1,650	94,885	361	110	"	4	6	8	418	136
123	532	274	4,226	35,628	12,125	555	36,265	89,605	314	141	2	2	10	31	44	87
3,972	29,161	36,200	41,965	136,141	19,403	555	38,185	301,610	11,373	4,751	9	81	461	533	1,675	2,750

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.							TARIF N° 2.			
		EXPRES.		PETITS PAQUETS.					PETITES MARCHANDISES.			
		Nombre DE COLIS taxés AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.		NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELA de 10 KIL.	NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.		
			NOMBRE.	POIDS.	De	De	De			NOMBRE.	POIDS.	AU-DESSUS de 100 KIL.
					2 KILOGR. ET MOINS.	2 A 5 KIL. INCLUS.	5 A 10 KIL. EXCLUS.					
EST. (Suite).	Report.....	42,660	2,467	36,762	4,539	658	540	Kil. 4,937	30,704	371	4,243,505	35,870
	Liège (Station)...	4,765	1,282	24,452	4,713	1,020	616	12,610	17,747	1,203	4,167,573	458,330
	— (Meuse).....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	— (Poste).....	2,365	547	8,521	4,450	702	604	10,402	10,280	180	669,485	49,880
	— (Place St-Lamb.)	926	302	5,585	362	212	102	3,565	7,279	270	889,945	89,205
	Chênée.....	319	432	2,250	232	44	38	184	1,295	23	268,805	18,750
	Chaudfontaine...	109	12	206	22	8	4	59	278	1	33,260	28,165
	Trooz-Aval.....	149	32	444	52	9	8	86	312	2	60,750	630
	Nessonvaux....	259	64	784	58	"	65	2,967	500	"	136,235	2,750
	Pepinster.....	313	47	724	232	102	71	228	1,161	3	251,975	410
	Ensival.....	284	108	2,862	170	36	30	70	1,489	"	309,760	2,660
	Verviers.....	6,659	1,214	31,382	5,315	2,081	1,423	6,919	13,985	494	4,304,970	39,480
	Dolhain.....	345	59	1,317	98	21	18	156	614	2	150,335	150
	Herbesthal.....	277	50	891	27	17	18	42	462	9	58,110	690
TOTAUX.....		29,400	6,313	116,151	10,930	4,910	3,237	42,222	85,866	2,258	15,544,708	726,670

MIDI.	Bruxelles (Midi)...	45,445	3,886	69,415	2,044	1,075	1,096	4,564	24,419	52	4,287,662	4,345
	Forest.....	54	23	689	10	"	"	"	218	"	29,935	150
	Ruysbroeck.....	130	34	1,023	48	14	8	51	807	1	116,745	"
	Loth.....	314	54	1,036	41	9	2	"	424	"	84,995	"
	Buyssingen.....	87	13	463	"	"	"	"	453	"	25,090	"
	Hal.....	690	97	1,792	82	31	24	95	4,312	5	479,985	600
	Lembecq.....	516	65	853	42	2	1	36	422	"	69,615	"
	Tubise.....	977	65	885	56	19	7	30	1,982	"	227,785	"
	Hennuyères.....	219	38	531	4	"	"	"	686	3	66,970	440
	Braine-le-Comte.	1,156	160	3,457	217	37	70	264	6,890	17	765,885	15,000
	Écaussinnes.....	828	48	720	36	15	12	33	1,306	"	77,080	"
	Marche-lez-Écaus.	124	40	436	10	2	3	"	480	"	46,225	"
	Familleureux....	73	19	353	"	"	"	"	162	"	33,885	"
	Manage.....	1,228	116	1,934	104	36	24	40	2,250	"	224,620	490
	Bascoup.....	3	"	"	2	"	"	"	78	"	5,255	"
	L'Olive-L'Étoile..	19	2	46	4	4	8	8	484	"	21,820	"
	Mariemont.....	498	105	1,477	21	13	14	"	1,441	1	83,275	120
	Haine-St-Pierre..	274	13	463	36	7	5	"	910	"	51,940	"
	La Croÿère.....	7	1	7	2	"	6	"	139	"	19,165	"
	La Louvière.....	2,266	106	1,615	67	26	27	71	2,557	"	212,515	"
	La Paix.....	4	1	11	"	1	"	"	62	"	5,000	125
	Bois-du-Luc.....	51	6	80	3	2	2	"	182	"	17,295	185
	Bracquegnies....	497	39	615	30	5	2	"	485	"	38,545	"
	Havré-Ville.....	190	34	403	10	7	6	33	424	"	52,480	"
	Obourg.....	163	13	176	20	5	1	"	369	"	56,565	"
	Nimy.....	304	50	683	32	23	15	76	934	"	166,945	"
A reporter...		25,814	4,098	87,693	2,891	1,333	1,333	5,313	52,372	79	7,297,247	21,155

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPES de 1,000 FRANCHES ET AU-DESSUS.	GROUPES AU-DESSUS DE 1,000 FRANCHES.	ÉQUIPAGES, PAR VOYAGE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
													1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	
Expédit.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.								
3,972	29,161	36,200	44,965	436,441	19,403	555	38,485	301,610	44,373	4,751	9	81	461	533	1,675	2,750
1,579	41,623	15,952	43,234	58,558	43,604	457	9,024	422,157	7,044	7,484	6	98	63	47	220	428
"	314	76	2,446	4,876	450	"	"	4,802	"	"	"	"	"	"	"	"
50	469	5	"	"	"	"	"	174	1,254	6,123	"	"	"	"	"	"
44	458	"	"	"	"	"	"	458	894	3,406	"	"	"	"	"	"
421	2,929	3,709	2,951	29,315	12,924	"	3,445	54,573	547	127	"	4	4	"	41	43
45	439	604	4,774	4,455	473	"	"	7,430	487	226	"	"	"	"	"	"
63	300	473	4,125	4,015	93	"	"	3,006	40	41	4	"	4	"	"	4
97	253	300	485	751	"	"	"	4,439	417	194	"	"	6	"	1	7
423	661	464	523	4,845	402	30	"	6,322	454	75	"	41	2	2	40	55
45	458	36	69	52	"	"	"	315	386	276	"	"	"	"	"	"
4,453	41,436	4,645	4,961	9,495	743	"	"	27,682	6,042	44,247	4	24	19	7	203	253
467	666	266	407	3,778	7,733	"	"	12,900	547	314	"	"	4	2	"	3
92	463	4,236	955	24,818	4,528	"	"	29,000	479	6,002	"	7	45	27	327	376
8,121	57,435	63,660	67,592	274,799	56,805	742	50,654	574,687	20,064	39,933	20	222	572	618	2,477	3,889

4,896	48,626	3,817	3,626	3,956	656	"	"	30,684	3,401	25,051	30	473	309	305	1,023	4,810
436	536	409	486	350	"	"	"	4,244	46	"	"	"	"	"	5	5
443	2,350	387	406	429	"	"	"	3,272	430	76	"	"	"	4	"	4
249	4,069	404	41	405	"	"	"	4,289	444	27	"	"	2	"	"	2
46	274	"	"	"	"	"	"	271	32	46	"	"	"	"	"	"
472	2,788	3,046	4,348	2,755	432	34	"	40,403	737	382	"	"	26	45	40	34
359	3,404	218	38	4,124	66	"	"	4,544	270	469	"	"	8	4	40	49
324	2,468	3,842	40,162	8,648	49,496	"	917	45,533	586	264	"	"	61	57	479	297
75	496	64	203	420	"	"	366	4,558	236	47	"	"	"	"	"	"
722	2,233	2,407	2,240	4,792	257	"	"	8,629	4,658	2,213	"	6	21	45	44	86
447	924	745	32,553	28,203	3,887	"	3,960	70,272	451	464	"	"	3	"	2	5
76	276	459	489	335	"	"	"	959	495	8	"	"	5	"	"	5
35	497	"	4	94	"	"	"	295	48	5	"	"	"	"	"	"
445	4,778	696	4,487	797	4,078	"	"	5,836	4,453	4,977	2	47	34	48	440	479
3	24	444	30	3,885	26,047	"	34,049	64,449	79	"	"	"	"	"	"	"
42	467	95	54	9,747	5,094	"	52,313	68,367	65	"	"	"	"	"	"	"
459	339	860	644	3,689	292	"	31,040	36,834	462	437	"	"	"	"	"	"
455	4,464	4,700	954	48,037	6,334	45	33,918	62,449	549	492	"	"	"	"	"	"
54	685	2,757	5,614	388	4,192	5	"	40,644	32	4	"	"	4	"	"	4
642	2,962	2,990	2,995	48,637	47,362	23,444	7,059	75,440	4,059	3,417	"	"	6	"	"	6
4	95	"	45	43,684	8,309	"	25,870	48,003	49	"	"	"	"	"	"	"
49	99	224	4,907	49,640	17,432	"	46,666	85,668	56	242	"	"	"	"	"	"
66	672	481	647	26,930	45,044	95	30,296	73,833	343	62	"	"	"	"	4	4
82	241	423	92	556	40	"	60	4,382	89	40	"	42	"	"	"	42
406	946	459	232	4,473	84	"	"	2,594	424	34	"	3	4	"	"	4
397	4,343	348	442	4,519	454	5	"	3,748	467	25	"	"	"	"	"	"
40,028	46,420	25,205	65,770	466,899	423,493	23,328	266,484	747,299	44,768	34,486	32	244	477	412	4,444	2,544

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.							TARIF N° 2.			
		EXPRES.			PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.			
		Nombre DE COLIS taxés AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.		NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELA de 10 KIL.	NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.		
			NOMBRE.	POIDS.	De	De	De			NOMBRE.	POIDS.	AU-DESSUS de 100 KIL
					2 KILOGR. ET MOINS	2 A 5 KIL. INCLUS	5 A 10 KIL. INCLUS.					
MIDI. (Suite).	Report.	25,814	4,998	87,693	2,891	4,333	4,333	Kil. 5,343	62,372	79	7,297,217	Kil. 21,185
	Godarville.	29	9	87	"	"	"	"	483	"	6,645	"
	Gouy-lez-Piéton.	802	56	542	4	6	3	119	466	"	74,850	"
	Pont-à-Celles.	224	15	496	8	11	4	9	400	1	43,475	205
	Luttre.	470	38	440	15	7	19	429	669	"	55,535	"
	Gosselies-Courcelles.	4,494	227	3,211	314	198	196	81	5,245	10	508,640	380
	Courcelles-Nord	4	"	"	2	"	1	"	144	"	69,645	"
	Roux.	508	56	691	106	63	32	65	1,379	"	195,065	2,825
	Marchiennes.	2,223	137	2,914	69	11	25	134	2,203	"	241,705	"
	Charleroi.	4,508	656	9,418	449	154	145	884	11,998	3	1,000,675	230
	Couillet.	793	52	712	112	22	29	80	1,233	"	98,460	"
	Châtelaineau.	4,426	296	3,946	148	92	69	242	5,418	"	382,060	"
	Le Campinaire.	116	14	201	6	2	5	"	165	"	15,250	160
	Farciennes.	267	27	409	39	18	32	138	603	"	77,390	"
	Tamines.	593	71	1,112	78	19	19	25	1,044	"	80,785	"
	Auvclais.	216	15	205	30	12	16	22	609	"	60,820	"
	Moustier.	235	73	1,260	46	18	8	"	685	"	104,290	"
	Floreffe.	253	76	1,003	70	22	33	244	1,818	"	149,255	"
	Namur (Station). ..	4,654	877	13,040	797	327	161	1,131	10,444	17	938,600	110
	— (Meuse) ..	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies.	1,111	220	2,914	127	38	39	216	5,405	4	438,300	520
	Neufvilles.	297	46	622	5	1	"	"	271	"	38,105	"
	Jurbise.	198	38	357	16	13	4	"	439	3	41,435	805
	Ghlin.	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons (Station). ..	9,841	1,484	22,612	1,378	596	570	2,035	25,089	39	1,695,175	690
	— (Bassin) ...	4	1	8	"	"	"	"	7	"	765	"
	Jemmapes.	832	183	1,320	87	31	23	21	2,062	"	246,190	150
	— (Soc ^{té} du Flénu)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Quaregnon.	278	34	422	13	4	5	"	595	"	38,170	"
	Saint-Ghislain ...	1,328	131	3,725	254	119	115	19	4,053	4	352,105	150
	Boussu.	495	186	9,795	80	24	17	"	1,483	1	155,165	"
	Thulin.	387	50	666	37	15	10	10	1,087	"	66,355	"
	Quiévrain.	1,061	164	2,774	111	42	35	409	1,953	24	409,405	2,500
LIGNES.	Midl.	59,893	10,280	172,332	7,292	3,198	2,956	11,626	139,222	185	14,881,582	29,880
	Est.	29,400	6,313	116,151	40,930	4,910	3,237	12,222	85,866	2,258	15,544,708	726,670
	Ouest.	64,189	14,909	235,565	40,893	5,677	5,028	56,920	183,531	1,870	23,937,682	152,230
	Nord.	96,642	26,575	427,743	38,536	16,931	12,052	162,640	381,723	7,737	34,893,275	601,070
TOTAUX.		250,124	58,077	951,791	67,651	30,716	23,273	273,408	790,342	12,050	89,257,247	1,509,850

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	TARIFS	PRIX	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPES de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPES AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	SPECIAUX.	RÉDUIT.							1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	
													CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	
Expédit. 40,028	Tonn. 46,120	Tonn. 25,205	Tonn. 65,770	Tonn. 466,899	Tonn. 423,493	Tonn. 23,328	Tonn. 266,484	Tonn. 717,299	41,763	34,486	32	241	477	412	1,444	2,544
40	9	"	"	"	"	"	"	9	95	2	"	"	"	"	"	"
122	490	650	46	"	439	"	"	1,045	317	23	"	"	3	"	"	3
76	220	493	76	387	486	15	"	1,377	453	400	"	"	4	3	6	40
80	213	322	272	368	"	"	"	4,172	263	53	"	"	4	2	47	23
872	1,297	4,425	2,513	45,176	414,516	43,046	7,798	485,831	1,384	1,034	"	"	3	4	60	64
435	438	4	759	30,214	35,913	"	33,606	400,634	44	"	"	"	"	"	"	"
405	664	280	49,003	43,903	59,467	"	40,706	463,723	945	447	"	"	2	"	"	2
612	1,924	3,802	48,328	46,666	30,911	2,383	41,938	415,952	1,827	2,352	"	2	3	9	92	406
1,391	4,417	4,408	20,310	64,846	38,978	123,740	4,959	261,623	4,450	40,037	2	2	44	44	404	434
258	4,446	2,468	5,956	23,423	21,525	40,553	5,528	99,999	490	302	4	"	"	"	"	"
653	2,494	3,453	41,691	61,330	402,414	45,393	24,350	220,827	4,312	4,467	4	5	3	3	44	25
42	63	49	3,628	33,976	53,391	"	29,300	419,407	47	"	"	"	"	"	"	"
86	453	413	4,471	22,203	51,300	"	43,800	89,040	313	477	"	"	"	"	"	"
465	4,648	4,613	6,814	38,764	51,753	440	3,380	407,079	465	332	"	"	5	2	6	43
42	427	6,725	2,849	26,757	24,451	"	7,835	69,044	243	46	"	"	3	4	"	4
286	4,094	4,251	821	2,955	438	"	"	9,559	294	49	"	"	43	5	16	34
483	4,892	3,561	485	2,222	567	"	"	8,427	309	29	"	4	4	7	6	48
1,238	3,025	8,412	5,247	24,505	44,953	37,030	"	90,772	2,679	4,936	3	39	43	5	440	467
"	"	248	"	"	"	"	"	218	"	"	"	"	"	"	"	"
419	4,404	3,746	27,943	44,567	4,859	"	4,494	50,443	4,488	253	"	41	24	10	28	73
423	867	464	61	587	"	"	"	4,676	436	43	"	"	"	"	"	"
20	88	2,347	92	267	"	"	"	2,724	220	37	"	"	43	6	47	36
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2,004	4,900	4,402	2,214	4,869	72	"	760	46,944	5,449	6,655	3	84	68	24	202	368
"	96	4,395	4,423	4,256	90	"	8,867	42,827	4	"	"	"	"	"	"	"
519	4,045	2,506	20,514	80,347	426,606	62,876	77,435	372,466	4,050	744	"	"	2	"	41	43
"	9	97	478	67,944	"	4,455	44,464	410,544	36	"	"	"	"	"	"	"
34	25	"	"	"	"	"	"	25	207	97	"	"	"	"	"	"
572	3,402	3,021	7,718	44,831	38,579	43,785	55,440	463,496	4,608	724	4	4	3	2	4	40
464	2,455	4,495	835	2,459	4,049	"	"	7,393	893	566	"	"	4	4	"	2
400	4,477	724	591	9,849	20,589	"	3,035	36,265	373	495	"	"	3	2	"	5
784	4,669	2,989	4,919	649	278	"	"	7,474	974	4,351	4	53	33	47	674	777
24,383	85,441	92,435	228,880	854,573	942,964	333,389	637,576	3,444,958	38,881	63,482	47	415	682	526	2,778	4,404
8,421	57,435	63,660	67,592	274,799	56,805	742	50,654	571,687	29,064	39,933	20	222	572	618	2,477	3,889
22,351	97,334	409,259	63,277	201,319	26,478	9,580	801	507,748	46,007	66,845	29	329	814	868	4,680	6,688
16,072	400,961	417,736	76,085	38,877	38,097	7,894	"	429,650	60,428	142,467	96	457	639	426	4,965	3,487
67,927	341,471	332,790	435,834	1,449,568	1,034,044	351,605	589,031	4,654,043	174,080	282,427	192	4,423	2,734	2,438	44,870	18,465

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.						TARIF N° 2.			
		EXPRES.		PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.			
		Nombre DE COLIS taxés AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.		NOMBRE DE COLIS. TAXES CRIFORMES.			NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.		AU-DESSUS de 100 KIL.
			NOMBRE	POIDS.	De 2 KILOGR. ET MOINS.	De 2 à 5 KIL. INCLUS.	De 5 à 10 KIL. INCLUS.		NOMBRE	POIDS.	
							AU DELA de 10 KIL.				
A L'ARRIVÉE.											
SERVICES MIXTES.	Flandre occidentale.....	237	409	4,391	3,494	2,034	4,637	3,344	40,815	1,536,665	Kil.
	Lichtervelde à Furnes...	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Nord belge.....	"	"	"	49,536	40,765	9,934	7,709	4,204	3,287,534	"
	Pepinster à Spa.....	"	"	"	4,825	539	3,744	42,215	1,880	2,292	148,000
	Grand Central.....	639	4,854	28,245	4,442	795	380	6,437	5,976	"	830,844
	Lierre à Turnhout.....	"	"	"	4,632	782	"	46,422	2,864	5,644	309,950
	Manège à Wavre.....	2,577	41	4,421	650	34	47	420	2,345	78	269,425
	Hainaut et Flandres.....	1,898	48	4,206	4,846	676	4,025	4,624	4,475	"	934,680
	Centre.....	2,763	337	7,723	3	3	"	"	4,553	"	616,685
	Luxembourg.....	4,430	402	4,485	4,234	744	844	3,212	2,282	"	467,375
	Liégeois-Limbourgeois...	82	15	493	548	374	322	4,032	994	"	424,470
	Gand à Bruges.....	518	30	534	"	"	"	2,477	"	"	202,264
	— à Zelzacte.....	48	7	96	"	"	"	67	"	"	5,925
	Tamines à Landen.....	47	46	444	"	"	"	608	"	"	33,455
	Service du Flénu.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Belge-rhénan.....	"	"	"	"	"	"	4,449	"	"	2,020,090
	Belge-prussien.....	"	"	"	"	"	"	984	"	"	4,502,640
	Prusso-néerland-belge..	"	"	"	2,345	4,484	4,455	7,709	3,755	24	502,040
	Franco-belge (par Mouscron)..	"	"	"	3,676	4,729	3,496	457	254	"	304,020
SERVICES INTERNATIONAUX.	— (par Quiévrain)...	"	"	"	42,444	6,540	7,667	67	"	"	4,979,796
	— (par Houtmont)...	"	"	"	449	230	467	67	"	"	43,700
	— (par Blandain)...	"	"	"	4,354	535	4,808	"	"	"	447,760
	— (p ^r Mons à Quéiry)...	"	"	"	357	438	377	497	"	"	58,740
	Prusso-belge.....	"	"	"	48,478	5,828	3,727	54,463	"	"	"
	Anglo-belge (par Ostende) ..	"	"	"	3,967	2,432	4,340	25,802	"	"	"
	— (par Calais)....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	— (p ^r South-Eastern)...	"	"	"	420	339	344	7,965	"	"	"
	Transit.....	"	"	"	44,232	49,833	43,018	206,357	"	"	"
	TOTAUX.....	40,439	2,859	45,402	149,229	55,498	51,272	354,602	52,640	8,032	45,265,698
Report des transports au départ.....		250,124	58,077	951,791	67,651	30,716	23,273	273,408	790,342	12,050	89,257,247
TOTAUX GÉNÉRAUX.....		260,263	60,936	997,193	186,880	86,214	74,545	628,010	842,982	20,082	104,522,945

TARIF N° 3, GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	TARIFS	PRIX	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPE AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR VAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	SPÉCIAUX.	RÉDUIT.	1 ^{re}	2 ^e					3 ^e			
Expédit.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonneaux	Tonneaux.	Tonn.	Tonn.	Tonneaux.					CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	
645	6,759	7,956	2,837	378	3,705	"	"	24,635	5,536	4,454	"	43	151	125	245	534
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	"	4	7
1,324	19,551	29,005	50,314	445,705	84,220	3,325	103,330	435,507	58,605	2,340	28	148	18	15	259	440
96	914	279	42	4,263	26,239	4,546	"	30,250	4,628	4,514	40	50	7	42	40	79
404	4,544	10,929	34,044	23,078	36,229	"	"	405,818	3,222	359	9	19	41	40	61	401
"	4,675	978	24	"	"	"	"	2,674	4,252	374	4	"	40	50	46	436
925	2,034	4,932	7,104	26,886	8,445	"	30,430	76,228	4,858	2,207	"	"	4	6	54	64
472	4,060	3,746	5,557	25,809	4,038	42	32	44,424	2,053	2,058	"	38	5	7	428	478
4,554	6,765	6,856	30,874	225,892	46,451	"	103,078	449,643	2,295	4,116	"	47	2	8	212	239
4,205	9,473	12,456	37,512	231,984	44,034	4,084	"	335,943	3,232	2,679	2	2	24	19	474	519
245	2,449	2,357	2,481	26,386	"	"	6,450	40,093	547	39	4	"	"	4	"	4
403	4,444	4,260	456	204	6	"	"	2,770	340	95	"	"	"	5	2	7
7	404	358	348	1,034	"	"	"	4,844	45	46	"	"	"	"	"	"
59	648	844	494	40	"	"	"	4,663	406	60	"	"	"	"	42	42
"	"	"	44	47,897	"	405	46,408	34,724	22	"	"	"	"	"	"	"
2,285	18,754	9,088	4,474	30,938	26,445	433	"	89,526	4,705	484	47	109	64	"	4,449	1,322
52	3,370	3,614	432	4,043	6,433	"	"	47,259	429	8	4	3	463	"	4,743	1,879
477	8,799	5,734	527	4,457	67	"	"	46,584	3,038	963	"	47	28	65	484	591
2,267	4,422	8,346	4,530	7,757	3,575	"	"	25,300	44	7,443	4	45	"	"	32	47
736	8,266	6,297	4,543	43,895	33,932	"	"	63,933	40	38,625	7	48	7	"	76	401
204	4,025	4,961	634	8,082	7,440	509	"	49,654	72	4,083	"	"	7	"	50	57
4,452	965	2,882	4,020	3,293	3,458	"	"	44,348	"	4,944	"	6	"	"	6	42
74	233	2,473	80	22,067	34,448	4,442	3,430	63,243	448	429	"	2	4	"	39	42
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42,449	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	9	335	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	683	27,436	"	"	"	"	"	"
14,034	106,482	148,949	178,393	818,115	364,365	8,426	262,558	4,856,688	86,489	406,974	77	487	532	323	5,023	6,365
67,927	344,474	382,700	435,834	4,419,568	4,034,044	354,605	689,031	4,654,043	174,080	282,127	492	1,423	2,734	2,438	11,870	18,465
81,964	447,283	501,739	614,227	2,237,683	4,398,409	359,731	951,589	6,510,731	260,569	389,401	269	4,940	3,266	2,764	46,893	24,830

N° XIV. — *État récapitulatif, PAR STATION, des recettes pour transport de*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.								TARIF N° 2.			
		EXPRESS.			PETITS PAQUETS.					PETITES MARCHANDISES.			
		COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.	TOTAL.	TAXES UNIFORMES.			Au delà DE 10 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	POIDS.	Au-dessus DE 100 KILOGRAMMES.	TOTAL.
					De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.						
NORD.	Bruxelles (Nord)	15550 54	17149 96	32700 50	2310 23	1602 65	1628 05	5086 02	43336 45	19096 08	35385 29	400 74	54891 11
	— (Bureau central) . . .	10261 46	5823 01	16084 47	4147 40	2774 46	2570 97	2426 72	28004 02	44689 06	75004 27	677 28	120350 61
	— (Allée-Verte)	11 81	4 99	16 80	43 26	87 01	115 54	32 75	275 36	3523 77	107400 68	3704 55	114629 "
	— (Entrepôt)	72 50	401 30	473 80	391 76	59 97	79 63	211 31	1216 47	71 59	4390 71	30 57	4498 87
	— (Ixelles)	1481 60	1013 43	2405 03	318 05	179 96	247 81	545 57	3816 42	4013 72	10665 88	213 28	14892 88
	— (Molenbeek)	382 89	238 65	621 54	212 83	136 55	171 75	100 20	1242 87	3111 51	20491 26	253 64	23856 41
	— (Chartreux)	1320 33	905 08	2234 41	695 82	570 23	761 20	380 85	4612 51	16603 81	84621 01	866 90	102291 72
	— (Rue de l'Astronomie)	724 57	367 49	1092 06	312 75	148 61	128 75	91 61	1773 78	3155 49	7376 24	95 47	10627 20
	— (Boul. de Waterloo).	81 15	16 06	99 21	43 76	44 79	36 11	17 07	240 94	1055 76	4516 19	31 05	5633 90
	— (Chauss. de Louvain)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	— (Rue de la Loi) . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	— (Rue Rogier)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Schaerbeek	12 50	1 70	14 20	"	"	"	"	14 20	23 15	29 52	"	52 67
	Haeren. . . .	101 15	13 90	115 05	" 15	1 50	6 20	"	122 00	72 05	342 24	1 50	415 79
	Vilvorde	384 30	231 28	615 58	68 16	25 64	31 41	35 47	776 26	1203 79	5357 75	103 37	6724 91
	Eppeghem	7 50	5 50	13 "	"	"	"	"	13 "	39 30	98 35	"	137 65
	Weerde	56 80	47 70	104 59	" 67	"	" 15	"	105 41	47 10	273 66	"	320 76
	Malines	1616 27	1071 83	2718 10	173 85	276 84	175 51	239 38	3583 68	4565 70	24044 27	297 12	25907 09
	Wavre-Sainte-Catherine .	20 50	3 10	23 60	"	"	"	"	23 60	42 30	218 65	"	260 95
	Duffel	65 40	12 98	78 47	7 75	2 43	3 16	1 51	93 32	200 62	815 50	24 14	1040 26
	Contich	38 75	17 20	55 95	4 22	3 75	"	1 69	65 61	193 51	673 "	21 78	858 29
	Lierre	482 62	84 90	567 52	48 98	78 22	34 11	4 62	733 45	1470 12	4838 93	"	6309 05
	Vieux-Dieu	82 45	42 20	124 65	5 63	7 06	2 12	2 24	141 70	158 54	1037 "	13 56	1209 10
	Berchem (Anvers)	72 10	48 46	120 56	4 01	2 32	1 20	"	128 09	129 02	536 30	"	665 41
	Anvers (Station)	9459 53	17057 29	26516 82	2976 19	1425 98	1364 51	2837 46	35120 96	12523 73	214476 27	1570 10	226670 10
	— (Place Verte)	1741 60	1807 81	3549 41	829 89	408 63	370 27	475 18	5633 36	4345 21	33050 56	257 14	37652 91
	TOTAL	44067 50	46357 82	90435 32	12634 36	7816 60	7728 45	12489 65	131104 38	120674 93	635673 62	8578 09	764926 64
OUEST.	Laeken. . . .	30 07	15 20	45 27	" 30	" 27	"	1 20	47 04	69 15	139 85	"	209 "
	Jette	46 45	35 30	81 75	2 01	1 07	" 92	" 35	86 10	181 58	409 82	"	591 40
	Berchem-Sainte-Agathe . .	7 50	25 80	33 30	"	"	"	" 84	34 14	9 70	130 36	"	140 06
	Dilbeek	15 50	36 80	52 30	"	"	"	"	52 30	9 90	31 "	"	40 90
	Bodeghem-Saint-Martin . .	14 "	17 70	31 70	"	" 27	"	"	31 97	13 95	42 25	"	56 20
	Ternath	186 62	217 70	404 32	4 31	1 02	2 52	" 44	412 61	261 97	1076 47	3 60	1342 04
	Lède	125 60	31 46	157 06	" 30	1 40	2 52	" 30	161 58	211 56	879 69	2 70	1093 95
	Schellebelle	132 30	14 70	147 "	1 20	" 40	" 52	"	149 12	34 50	140 32	"	183 82
	Hombek	15 65	13 10	28 75	"	"	"	"	28 75	25 80	64 09	"	89 89
	Cappelle-au-Bois	106 67	119 "	285 67	2 15	1 35	2 05	"	291 82	105 17	693 26	1 82	890 25
	Londerzeel	291 20	122 68	413 88	1 57	" 27	3 03	" 80	419 55	191 20	1384 14	2 22	1577 56
	Waideren	72 15	123 90	197 05	" 80	" 65	"	"	198 50	159 10	1270 67	22 59	1452 25
	A reporter. . . .	1104 71	773 34	1878 05	12 64	6 70	12 16	3 93	1913 48	1363 58	6270 92	32 93	7667 43

marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1866.

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.			A REPORTER
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	TARIFS SPÉCIAUX	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.	
"	132 01	"	"	440 "	"	30000 "	"	30572 61	8341 85	5610 11	13951 96	142762 13
"	2 03	"	"	"	"	"	"	2 03	6198 31	7965 90	14164 21	162520 87
30916 72	191601 55	05536 61	33179 53	27537 73	5589 60	700 53	"	355062 27	3032 85	10 30	3043 15	473009 78
614 86	11094 37	13856 13	5770 27	10210 02	623 05	"	"	43098 70	687 "	54 90	741 90	49555 94
"	4 07	"	"	"	"	"	"	4 07	335 59	318 94	654 53	19367 90
"	"	"	"	"	"	"	"	"	258 76	104 42	453 18	25552 46
3309 31	8345 89	173 12	"	"	"	"	"	11828 32	1524 92	818 07	2342 09	121105 54
"	"	"	"	"	"	"	"	"	023 18	377 15	1000 33	13401 31
105 11	485 90	1 70	"	"	"	"	"	542 71	46 17	65 55	111 72	6529 27
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	1 "	"	22 50	"	"	"	"	30 46	" 50	"	" 50	97 63
124 54	806 30	273 76	"	"	"	"	"	1204 60	24 15	" 50	24 05	1857 94
442 33	12115 00	4614 37	794 80	2462 74	44 94	6 06	"	21074 36	429 05	28 75	457 80	29033 33
19 20	267 13	"	"	"	"	"	"	286 33	5 50	"	5 50	442 48
37 62	905 19	185 20	835 60	"	"	"	"	1963 60	11 80	1 25	13 05	2402 82
3760 81	37727 34	34668 23	16725 94	7227 38	440 17	"	"	100553 87	1635 30	418 47	2053 77	135008 41
57 40	119 27	"	"	"	"	"	"	176 67	7 "	"	7 "	468 22
27 51	1355 90	905 43	503 96	96 12	"	"	"	3038 92	41 23	"	41 23	4213 73
40 42	472 76	94 01	528 08	585 59	"	"	"	1720 83	18 56	1 75	20 31	2695 04
932 95	6375 67	5741 35	7720 16	1670 56	"	"	"	21440 60	248 62	58 75	307 37	28790 56
27 81	192 14	19 "	568 50	371 75	"	"	"	1193 29	47 52	1 25	48 77	2598 86
20 72	112 02	"	"	"	"	"	"	132 74	19 "	"	19 "	945 24
20107 57	403211 07	584635 65	317876 88	204577 74	109768 68	22540 18	"	1842712 77	5207 24	8145 81	13653 08	2120156 91
"	"	"	"	"	"	"	"	"	535 21	3143 80	3679 01	46965 30
60550 78	765867 30	710763 56	381636 46	345209 63	116461 44	53247 67	"	2436735 81	29279 31	27515 70	56795 01	3389561 87
"	4 82	"	"	12 "	"	"	"	18 62	10 65	"	10 65	283 31
5 76	6 72	"	"	8 76	"	"	"	21 24	16 50	" 50	17 "	715 74
27 06	35 45	"	"	"	"	"	"	63 41	"	"	"	237 61
3 40	" 82	"	"	"	"	"	"	4 22	2 50	" 50	3 "	100 42
" 60	0 43	"	"	"	"	"	"	7 03	7 30	"	7 30	102 50
93 01	2546 "	2511 43	22 38	48 20	"	"	"	5223 01	137 84	14 95	152 79	7130 45
105 04	937 81	639 90	1128 04	2771 07	"	"	"	5601 86	61 "	1 50	68 50	6925 89
9 80	85 39	"	386 44	"	"	"	"	481 63	123 50	"	123 50	938 07
"	1 44	"	"	"	"	"	"	1 44	7 50	"	1 50	121 58
71 83	1831 33	3432 47	1060 47	180 45	"	"	"	6576 55	64 52	6 "	60 52	7819 14
229 16	1262 37	548 51	443 70	145 72	"	"	"	2619 46	64 54	3 "	67 51	4684 11
63 41	585 46	244 72	476 29	51 "	"	"	"	1420 88	28 42	3 "	31 42	3103 16
611 97	7313 84	7377 02	3517 83	3217 20	"	"	"	22037 35	608 27	35 45	613 72	32161 08

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	REPORT.	FRAIS ACCESSOIRES.							
			Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Avis d'arrivée.	Frais Imprévus.	TOTAL.
NORD.	Bruxelles (Nord).	142752 13	674 55	5 50	1 38	32 81	759 42	» 80	75 12	1549 58
	— (Bureaux central). . . .	162520 87	1269 85	4 50	30 85	» 10	1107 88	»	608 66	3021 84
	— (Allée-Verte).	473009 78	9192 30	4832 06	17474 46	27554 41	221 67	1831 30	393 48	61489 68
	— (Entrepôt).	40355 94	801 80	»	188 30	2483 40	456 12	128 60	24 44	4082 68
	— (Ixelles).	10367 90	151 50	» 15	»	»	12 50	» 10	34 77	199 02
	— (Molenbeek).	25552 46	173 50	5 25	»	»	40 45	»	34 11	253 31
	— (Chavreux).	121105 54	1773 15	2432 03	1276 45	1248 74	161 46	96 30	252 57	7241 30
	— (Rue de l'Astronomie). . .	13401 31	118 50	»	»	»	5 25	»	2 57	126 32
	— (Boulev. de Waterloo). . .	6529 27	133 90	95 80	93 03	60 70	2 45	3 70	10 60	400 27
	— (Champs de Louvain). . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	— (Rue de la Loi).	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	— (Rue Rogier).	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Schaerbeek.	57 83	1 90	»	»	» 70	»	» 20	»	2 80
	Haeren.	1857 94	80 50	»	73 22	222 66	1 90	16 30	1 53	396 11
	Vilvorde.	29013 33	557 »	»	734 03	2193 31	9 45	116 83	13 30	3624 00
	Eppeghem.	442 48	26 »	»	»	102 10	»	13 »	»	141 10
	Weerde.	2102 82	74 60	»	50 46	365 20	»	32 40	» 45	523 11
	Malines.	135098 41	2602 45	792 26	3014 54	8172 14	23 37	602 »	77 84	15374 60
	Wavre-Sainte-Catherine. . .	468 22	24 60	»	41 16	45 10	»	4 70	»	115 56
	Duffel.	4213 73	79 60	»	134 97	422 12	»	25 10	2 48	604 27
	Contich.	2895 04	78 20	»	6 30	129 43	7 »	17 50	7 76	246 25
	Lierre.	28790 56	459 30	102 90	559 55	841 43	6 50	138 60	4 24	2112 52
	Vieux Dieu.	2598 86	40 90	»	7 01	25 55	»	6 »	1 93	82 20
	Derchejn (Anvers).	945 24	60 50	»	5 28	14 95	»	2 20	» 15	83 08
	Anvers (Station).	2120156 91	28059 10	1095 45	14696 11	115438 70	2962 95	3223 30	484 13	169959 74
	— (Place Verte).	46965 30	128 »	»	1 »	»	28 20	»	5 08	160 28
	TOTAL.	3389561 87	46650 30	9355 90	38389 66	150353 55	5806 57	6258 95	2035 36	287850 29
OUEST.	Lachen.	283 31	» 40	»	»	» 50	»	» 20	» 05	1 15
	Jette.	715 74	1 40	»	» 20	1 80	»	» 60	» 85	4 85
	Berchem-Sainte-Agathe. . . .	237 61	3 20	»	»	7 96	»	1 10	» 01	12 27
	Dilbeek.	100 42	» 60	»	»	1 20	»	» 30	» 15	2 25
	Bodeghem-Saint-Martin. . . .	102 50	1 »	»	»	3 10	»	» 50	»	4 60
	Ternath.	7130 45	141 80	»	23 33	540 53	» 50	64 10	3 23	773 49
	Lede.	6025 89	60 30	»	69 71	184 39	»	23 10	1 78	339 28
	Schellebelle.	938 07	6 20	»	1 49	14 32	» 50	2 70	1 52	26 73
	Hombek.	121 58	» 20	»	»	» 25	»	»	»	» 45
	Capelle-au-Bois.	7819 14	161 »	»	9 77	562 49	»	33 80	6 58	773 64
	Londerzeel.	4684 11	84 60	»	18 26	213 79	»	33 90	3 03	352 58
	Malderen.	3103 16	23 40	» 20	40 17	110 92	»	11 30	1 17	192 16
	A reporter.	32161 98	489 10	» 20	102 93	1040 25	1 »	171 60	18 37	2483 45

TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	Observations.
	ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.			
			1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.				
144301 71	3350 40	5990 20	24 20	31 85	176 30	6201 55	5592 37	159946 03	
165542 71	"	"	"	"	"	"	3 "	165545 71	
534499 46	18 "	"	2115 49	2148 60	13992 62	18256 71	2696 38	555440 55	
53638 60	"	"	"	"	"	"	14513 23	68151 83	
19566 92	"	"	"	"	"	"	"	19566 92	
25805 77	"	"	"	"	"	"	"	25805 77	
128346 84	"	"	"	"	"	"	"	128346 84	
13527 63	"	"	"	"	"	"	"	13527 63	
6929 54	"	"	"	"	"	"	"	6929 54	
"	"	"	"	"	"	"	" 20	" 20	
"	"	"	"	"	"	"	" 20	" 30	
"	"	"	"	"	"	"	" 40	" 40	
100 63	"	"	"	"	"	"	"	100 63	
2254 05	"	"	"	"	"	"	" 68	2254 73	
32037 93	"	"	11 20	"	8 60	19 80	747 90	33425 63	
563 58	"	"	"	"	"	"	"	563 58	
2925 93	"	"	"	"	"	"	5 58	2931 51	
150473 01	58 40	3436 42	915 23	1158 16	7317 57	12857 38	1417 20	164805 93	
583 78	"	"	"	"	"	"	1 72	585 50	
4878 "	"	"	14 80	20 20	"	35 "	12 20	4925 29	
2941 29	"	"	256 80	176 20	308 90	741 90	20 10	3703 29	
30003 08	"	"	496 56	399 60	850 80	1746 96	297 20	32947 24	
2691 15	"	"	25 80	33 70	46 50	105 "	50 25	2846 40	
1028 32	"	"	"	"	"	"	1 60	1029 92	
2286116 65	636 49	4650 32	1413 93	1185 91	18329 76	25786 92	5847 10	2316389 16	
47125 58	"	"	"	"	"	"	"	47125 58	
3657412 16	4563 29	14264 94	5304 01	5154 22	41031 05	65754 22	31186 50	3758916 17	

284 46	"	"	"	"	"	"	" 10	284 56	
720 59	"	"	"	"	"	"	13 55	734 14	
249 88	"	"	"	"	"	"	"	249 88	
102 67	"	"	"	"	"	"	"	102 67	
107 10	"	"	"	"	"	"	"	107 10	
7903 94	"	18 20	3 50	"	9 60	31 50	60 81	7996 25	
7265 17	"	"	161 40	125 10	1304 38	1590 88	38 55	8834 60	
964 80	"	42 40	7 80	11 70	57 30	119 20	3 50	1087 50	
122 03	"	"	"	"	"	"	" 20	122 23	
8592 78	"	"	"	"	"	"	9 04	8601 82	
5036 69	"	"	7 40	5 40	42 60	55 60	46 50	5138 79	
3295 32	"	"	93 60	118 80	1609 60	1822 "	24 75	5152 07	
34645 43	"	60 60	273 70	261 "	3023 88	3619 18	207 "	38471 61	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.							TARIF N° 2.				
		EXPRES.			PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				
		COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.	TOTAL.	TAXES UNIFORMES.			Au delà DE 10 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	POIDS.	Au-dessus DE 100 KILOGRAMMES.	TOTAL.
					De 2 kilogrammes et au-dessous.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.						
OUEST. (Suite.)	Report.	1104 71	773 34	1878 05	12 64	6 70	12 16	3 93	1913 43	1263 56	6270 92	32 93	7667 43
	Buggenhout.	125 20	137 89	273 08	4 07	» 81	2 12	1 76	281 84	280 26	1718 94	»	1979 20
	Termonde (station)	819 00	436 90	1255 90	33 07	31 13	30 55	13 07	1383 81	1868 92	15972 16	126 17	17967 25
	— (entrepôt)	»	»	»	»	»	»	»	»	1 20	12 80	»	14 »
	Zèle.	109 »	90 30	199 30	7 73	3 06	2 23	»	213 22	445 74	6916 24	90 10	7452 06
	Lokeren	218 40	112 »	330 60	11 39	15 57	17 89	2 39	377 64	992 31	6448 14	55 47	7496 92
	Audeghem.	141 65	24 20	175 65	» 77	»	»	»	176 62	45 50	641 22	»	886 72
	Gyseghem.	34 75	46 98	81 73	»	»	1 20	»	82 93	96 79	287 66	»	384 65
	Alost	1765 81	1819 83	3585 64	139 02	94 14	111 28	46 72	3976 20	3797 82	25422 36	295 19	29515 37
	Erembodeghem	76 15	37 »	113 15	2 04	1 91	» 80	»	117 90	62 25	292 72	»	354 97
	Denderleeuw	79 85	80 60	160 25	3 05	3 35	1 40	»	108 05	139 47	596 27	1 82	737 56
	Ninove.	928 60	411 43	1370 12	21 91	11 05	14 02	5 74	1423 44	1233 18	4515 41	77 16	5825 75
	Santbergen	55 56	45 20	100 76	» 30	» 67	1 44	»	103 17	66 01	361 54	»	427 55
	Idegheem	170 60	30 60	201 20	1 »	» 75	»	»	202 95	63 09	287 30	»	350 39
	Schendelbeke	53 »	38 80	92 80	»	» 27	»	»	93 07	21 »	117 95	»	138 95
	Grammont	1173 06	1263 10	2436 16	129 81	42 87	47 13	296 62	2951 59	2066 31	15037 39	236 93	17340 62
	Acren	156 45	41 34	197 79	1 82	2 45	»	»	202 06	132 02	646 30	»	778 41
	Lessines	500 67	257 84	758 41	21 94	17 25	16 72	2 63	815 95	1166 84	7904 56	»	9071 40
	Papignies.	17 50	4 »	21 50	» 30	»	»	»	21 80	24 30	222 18	»	246 48
	Rebaix.	65 06	7 40	72 48	»	»	1 72	»	74 20	69 43	290 63	»	360 06
	Schoonaerde.	11 »	14 80	25 80	»	»	»	»	25 80	21 70	195 54	»	217 24
	Wichelen.	32 60	12 20	44 70	» 15	»	»	»	44 85	39 15	214 37	»	253 72
	Wetteren.	767 16	220 74	987 90	11 78	16 98	19 93	1 69	1038 28	869 20	5118 78	12 12	6000 10
	Quatrecht.	7 50	11 20	18 70	»	»	» 40	»	19 10	15 40	555 93	67 60	639 02
	Melle	247 60	53 68	300 48	7 04	4 16	2 03	7 09	322 30	425 13	1204 97	53 30	1683 40
	Gand (Station)	5616 »	3650 06	9275 06	1012 65	877 92	1014 35	638 68	12818 86	12236 47	108136 75	1129 49	121502 71
	— (Entrepôt)	17 26	6 10	23 36	141 16	23 10	53 26	5 43	240 30	582 08	10999 32	41 23	11622 68
	— (Palais de justice)	592 08	280 66	872 74	54 77	46 49	77 11	24 41	1075 52	2590 23	12686 25	82 92	15359 40
	Tronchiennes.	63 15	29 70	92 85	2 24	»	» 40	» 24	95 73	33 32	305 19	»	838 51
	Landeghem	69 30	60 30	129 60	1 94	» 80	2 91	» 56	135 81	76 17	822 23	6 18	906 58
	Hansbeke	59 12	33 50	92 62	1 97	» 80	» 40	»	95 79	77 42	401 63	»	479 05
	Aeltre	104 45	61 12	165 57	5 27	4 69	6 12	»	181 85	287 98	1576 68	»	1864 66
	Bloemendaël.	191 05	193 18	384 23	1 71	2 85	7 25	»	396 04	172 64	2611 17	»	2783 81
	Oostcamp.	37 50	11 40	48 90	»	» 54	»	»	49 44	46 70	159 84	»	296 54
Bruges (Station)	2974 65	1806 90	4781 55	159 23	93 30	172 37	121 42	5327 87	3657 49	19085 33	29 »	22771 82	
— (Bassin)	15 50	15 20	30 70	11 86	» 28	1 60	»	44 44	16 79	434 94	»	451 73	
Jabbeke	14 50	1 60	16 10	1 31	1 07	1 19	»	19 67	49 66	170 53	»	220 19	
Plasschendaël	75 27	93 60	168 77	4 31	2 »	3 41	»	178 49	77 34	707 89	»	785 23	
Ostende	2871 93	5566 50	8438 43	878 50	928 13	858 24	2079 75	13183 05	3907 08	50633 71	95 06	54835 85	
Saint-Denis-Westrem. . . .	6 »	» 70	6 70	»	2 25	»	»	8 95	14 30	27 33	»	41 63	
La Pinte	2 85	» 36	3 21	3 62	3 60	11 87	»	22 30	78 67	125 64	»	204 31	
Deurle.	48 50	24 20	72 70	» 27	1 19	4 14	»	78 30	37 38	184 60	»	221 96	
Deynze.	219 21	105 »	324 21	9 88	10 56	26 04	» 32	371 03	704 15	6431 95	»	7136 10	
Nachelen.	28 30	2 68	30 96	» 30	»	»	»	31 29	30 17	104 26	»	134 43	
Olsène.	30 55	29 90	60 45	» 57	1 20	» 52	»	62 74	70 13	251 35	»	321 48	
A reporter.	31708 94	17992 12	39700 16	2701 39	2255 61	2523 80	3252 95	50433 91	40032 77	317509 35	2434 81	359976 93	

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.			A REPORTER.
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.	
611 97	7318 84	7377 02	2517 32	3217 20	"	"	"	22037 35	508 27	35 45	543 72	32181 98
381 96	4114 44	1013 05	706 50	49 "	"	"	"	6264 95	97 27	3 "	100 27	8636 28
3088 72	53019 56	13194 37	2235 45	472 50	"	58 50	"	72969 18	575 85	126 52	702 37	93002 59
2 "	195 06	155 38	1969 21	17479 74	"	"	"	19761 39	"	"	"	19775 39
2307 65	7345 66	3502 14	1308 06	950 01	"	"	"	13504 15	110 20	50 18	160 38	23329 83
1689 45	25133 12	18222 86	1058 62	899 42	"	"	"	48773 27	256 84	45 "	301 84	54948 87
178 76	3395 88	0478 83	637 45	"	"	"	"	10740 92	29 "	5 25	34 25	11838 51
11 "	247 01	473 81	828 32	"	"	"	"	1560 14	12 30	" 20	12 50	2040 22
5245 88	37090 56	15310 96	5505 60	1251 84	"	"	"	84309 81	1817 55	846 90	2464 45	100265 86
36 60	166 46	38 "	657 30	72 40	"	"	"	970 76	68 21	4 75	72 96	1516 59
96 32	580 73	636 87	723 67	74 "	"	"	"	2110 79	208 90	"	208 90	5225 30
724 70	10108 90	13111 81	2931 35	395 48	"	"	"	27375 27	817 30	732 05	1349 44	35873 90
42 60	234 15	934 75	589 11	178 39	"	"	"	2029 "	26 85	"	26 85	2586 57
33 20	589 12	788 59	855 98	113 87	"	"	"	2391 78	20 82	8 30	29 12	2974 22
5 80	111 16	77 80	116 "	"	"	"	"	310 76	24 30	2 25	26 55	589 33
3851 39	17702 58	7097 35	4266 91	2121 38	"	916 18	"	35937 77	2407 79	1143 60	3551 39	59801 37
112 36	1021 58	232 28	1849 98	2128 01	"	"	"	5341 21	69 66	1 50	71 16	6395 84
2023 06	9890 05	11610 87	35870 72	171161 01	35223 81	"	2566 43	208352 55	478 83	181 06	659 89	278899 79
11 80	211 07	137 24	067 80	1266 19	"	"	"	2201 20	21 40	7 50	28 96	2591 44
56 "	1003 80	87 01	214 60	448 50	"	"	"	1814 94	34 72	"	34 72	2283 92
19 76	64 79	"	"	"	"	"	"	84 55	18 "	"	18 "	345 59
18 64	104 03	"	"	"	"	"	"	122 72	10 15	1 25	11 40	432 69
732 24	7054 17	2737 20	1644 55	172 62	"	"	"	12340 78	357 29	65 47	423 76	19802 92
5 80	99 30	80 88	"	31 50	"	"	"	217 48	8 42	"	8 42	894 02
233 98	1140 84	306 56	55 36	12 "	"	"	"	1750 74	105 40	4 "	109 40	3865 84
9192 31	139013 78	78022 79	9531 80	15524 03	300 86	47 54	"	251723 71	3450 49	2937 32	6187 81	392433 09
2865 "	34921 91	36094 57	30971 84	38675 50	3949 68	2060 47	"	147541 63	212 05	11 40	223 45	159634 06
188 95	562 67	"	"	"	"	"	"	751 62	302 11	570 74	872 85	18059 39
91 20	932 66	228 78	320 56	"	"	"	"	1573 20	21 19	2 50	23 69	2031 13
566 82	4773 06	894 98	65 03	123 52	"	"	"	5922 91	36 17	6 85	43 02	7008 32
128 72	423 23	63 76	317 51	"	"	"	"	933 22	34 15	12 "	46 15	1554 21
647 02	3635 98	4981 30	670 04	100 "	"	"	"	10031 34	239 09	46 05	294 14	12384 99
406 44	3053 86	1955 58	3420 82	43 "	"	"	"	8879 70	58 88	12 50	71 38	12130 93
55 52	160 97	"	"	"	"	"	"	216 49	14 50	11 25	25 75	498 22
1508 05	19313 67	11429 74	1777 28	2395 67	"	"	"	36921 41	1823 31	2117 13	3940 43	68984 53
30 70	1148 65	9502 70	8030 89	1464 22	351 02	"	"	20536 98	51 43	1 05	52 48	21085 63
"	78 84	724 31	"	"	"	"	"	803 15	16 22	2 80	19 02	1082 03
10 92	1328 57	3372 10	573 78	289 15	"	"	"	5552 50	33 15	18 20	51 35	6567 57
5181 77	39508 08	13680 06	3937 43	9527 37	"	720 "	"	72812 71	1345 92	6228 95	7574 87	148206 48
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 "	"	1 "	51 58
17 50	167 73	346 24	828 40	2456 07	"	"	"	3916 03	29 15	" 50	29 65	4172 29
4 56	91 21	56 "	307 56	16 "	"	"	"	475 33	6 45	"	6 45	782 06
207 33	6276 61	7519 64	1466 32	9 2 56	"	"	"	16442 46	153 20	26 27	179 47	24120 06
4 "	414 37	7 "	294 05	"	"	"	"	719 42	23 37	4 75	27 12	912 25
21 "	289 98	120 78	92 71	198 71	"	"	"	723 18	36 04	7 "	43 04	1150 44
43838 95	444183 24	272112 52	130975 05	272396 75	39915 27	3804 63	2566 43	1209573 44	15571 34	15282 48	30833 82	1650937 10

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	REPORT.	FRAIS ACCESSOIRES.							
			Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Avis d'arrivée.	Frais imprévus.	TOTAL.
OUEST. (Suite.)	Report	32161 98	489 10	» 20	162 93	1640 25	1 »	171 60	18 37	2483 45
	Buggenhout	8026 26	157 20	»	37 90	626 25	»	60 10	7 02	888 47
	Termonde (station)	93002 50	1745 80	15 75	1790 57	7393 49	1 45	460 50	61 88	11469 14
	— (entrepôt).	19775 39	64 20	»	6 48	89 70	»	32 90	» 37	193 65
	Zèle	23329 83	485 80	»	948 62	1250 70	» 75	73 »	10 41	2749 28
	Lokeren	54948 87	820 60	288 83	858 04	3630 86	29 40	175 40	7 30	5820 45
	Audeghem	11838 51	156 80	»	78 29	768 78	»	52 30	6 61	1082 78
	Gysegghem	2040 22	22 90	»	6 09	48 05	»	10 10	3 24	91 28
	Alost	100265 86	2317 25	107 85	3527 75	5694 82	210 72	379 20	26 75	12464 34
	Erembodeghem	1516 59	19 80	»	19 29	27 47	1 35	6 95	1 52	76 38
	Denderleeuw	3225 30	65 10	»	54 08	166 85	»	24 70	1 25	311 98
	Ninove	33873 90	709 80	6 »	407 12	1445 40	» 50	108 40	14 19	2811 41
	Santbergen	2586 57	34 10	»	5 52	59 26	»	15 80	3 11	117 78
	Idegghem	2974 22	37 30	»	3 »	118 78	1 25	15 40	2 08	177 81
	Sehendelbeke	560 33	5 20	»	3 60	17 70	»	2 30	» 10	28 90
	Grammont	58901 37	983 60	334 53	1924 30	2329 64	9 26	157 75	25 24	5763 32
	Aeren	6395 84	127 10	»	54 97	173 46	»	36 40	1 43	393 36
	Lessines	278899 79	1540 75	00 23	1273 86	1553 48	4 50	456 80	6 27	4925 89
	Papignies	2591 44	34 60	»	8 17	38 35	» 25	16 40	» 50	98 27
	Richaix	2283 92	40 »	»	26 04	170 86	»	16 20	» 48	253 68
	Schoonsterda	346 59	12 70	»	12 99	17 34	»	1 50	» 20	44 73
	Wichelen	432 69	11 90	»	64 38	36 70	»	1 70	»	114 68
	Wetteren	19802 02	426 10	45 00	257 12	1161 43	»	97 90	3 03	1991 48
	Quatrecht	884 02	36 30	»	33 45	31 »	»	» 50	» 63	101 88
	Nelle	3865 84	88 10	»	37 97	789 52	»	20 30	4 62	331 51
	Gand (Station)	392433 09	8941 30	499 90	8794 22	23746 79	117 55	1321 40	285 82	43686 98
	— (Entrepôt)	159634 06	2106 »	»	1316 02	6506 67	100 15	414 10	8 34	10451 28
	— (Palais de justice)	18059 39	40 40	158 40	136 43	92 65	» 50	6 20	3 49	438 07
	Tronchiennes	2031 13	23 30	»	7 65	121 50	»	13 10	2 85	173 40
	Lundeghem	7008 32	201 50	»	2 34	786 08	» 25	93 »	2 64	1085 81
	Hansbeke	1554 21	28 10	»	16 89	83 07	»	11 60	»	140 26
	Aeltra	12361 90	271 60	»	65 16	745 45	»	96 90	5 34	1184 45
	Bloemendaal	12130 93	162 60	»	47 77	730 83	»	74 80	4 43	1020 43
	Oostcamp	498 22	14 80	»	12 60	44 90	»	6 60	» 55	79 25
	Bruges (Station)	68964 53	747 30	368 85	844 76	2455 58	35 18	240 20	53 72	4745 59
	— (Bassin)	21085 63	345 10	»	62 05	303 92	5 75	51 »	5 14	772 90
	Jabbke	1062 03	15 20	»	5 64	10 07	»	1 80	»	32 71
	Plasseghendael	6667 57	70 40	»	9 11	134 42	»	19 »	» 77	233 70
	Ostende	148206 48	3812 50	195 95	523 42	4154 4	512 85	495 10	56 64	9750 87
	Saint-Denis-Westrem	51 58	1 50	»	»	»	»	»	» 03	1 53
	La Pinie	4172 29	85 50	»	3 24	98 05	5 50	5 60	» 53	198 42
	Deurie	782 08	11 80	»	5 43	13 25	»	2 20	» 60	83 18
	Dayze	24129 06	919 30	4 65	181 98	1239 41	12 25	84 40	51	2450 50
	Nachelen	912 25	9 90	»	»	72 86	»	3 70	» 26	86 72
	Oléas	1150 44	29 20	»	32 28	78 62	»	6 80	» 06	146 96
	A reporter	1650337 10	28312 00	2127 06	23870 43	70290 26	1060 41	5401 60	620 51	131478 87

TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. -CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	Observations.
	ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.			
			1 ^{re}	2 ^e	3 ^e				
			catégorie.	catégorie.	catégorie.				
34615 43	"	60 60	273 70	261 "	3023 88	3619 18	207 "	38471 61	
9614 73	"	"	53 65	55 "	86 60	197 25	26 86	9738 84	
104471 73	151 20	10 "	104 40	106 20	860 70	1161 "	480 28	106284 31	
19369 04	"	"	"	"	"	"	"	19969 04	
26079 11	"	22 "	115 40	166 "	258 60	562 "	126 76	26827 87	
60789 32	"	66 "	207 "	632 70	4340 20	5245 90	318 42	66333 04	
12901 29	"	"	"	"	"	"	7 60	12968 89	
2131 50	"	"	"	"	14 60	14 60	8 97	2155 07	
112730 20	"	50 "	289 20	234 25	1748 30	2321 75	481 68	115533 61	
1592 97	"	"	"	"	"	"	20 55	1613 52	
2537 28	"	"	55 80	37 20	37 40	130 40	180 09	3827 77	
38685 31	"	"	73 45	113 30	545 20	733 95	231 30	39650 56	
2704 35	"	"	16 40	95 10	177 40	286 90	1 05	2984 30	
3152 03	"	"	5 60	"	"	5 60	235 58	3393 21	
598 23	"	"	15 40	"	15 60	31 20	6 55	635 98	
65564 60	"	29 20	86 48	105 55	384 60	565 83	1678 92	67829 44	
6789 20	21 20	"	"	"	44 80	44 80	14 80	6870 "	
283825 68	"	"	36 "	61 85	"	97 84	283 82	284207 35	
2680 71	"	"	"	"	"	"	1 27	2690 98	
2537 50	"	"	"	"	"	"	83 63	2626 33	
390 32	"	"	"	"	"	"	"	390 32	
547 37	"	"	"	"	"	"	"	547 37	
21794 40	"	"	245 40	106 90	725 "	1079 30	78 15	22951 85	
985 90	"	"	"	"	"	"	480 75	1466 65	
4197 35	"	"	16 80	98 10	1057 80	1172 70	100 53	5470 58	
436120 07	391 90	6558 73	1650 69	3642 68	30765 85	42617 95	6583 55	485713 47	
170085 34	"	"	"	"	"	"	1021 98	172007 32	
18497 46	"	"	"	"	"	"	"	18497 46	
2204 53	"	"	11 "	274 80	329 "	614 40	"	2618 93	
6084 13	"	"	46 20	29 70	231 60	307 50	12 "	6413 63	
1694 47	"	"	"	"	106 20	106 20	"	1800 67	
13549 44	"	"	218 10	838 90	4223 88	5300 88	527 50	19377 82	
13151 36	"	"	37 10	233 20	448 28	718 58	35 95	13905 89	
577 47	"	"	"	"	"	"	"	577 47	
73710 12	177 70	1370 50	574 88	912 54	24739 92	27597 84	1897 65	103083 31	
21856 59	"	"	"	"	"	"	504 25	22362 84	
1094 74	"	"	9 80	"	"	9 80	"	1104 54	
6801 27	"	"	"	"	202 55	202 55	57 85	7061 67	
157957 35	95 40	1023 95	104 35	80 85	263 25	1472 40	704 65	160239 80	
53 11	"	"	"	"	"	"	"	53 11	
4370 71	"	"	"	"	"	"	11 20	4381 91	
815 24	"	"	"	28 95	"	28 95	8 48	852 67	
26579 56	"	4 "	154 05	293 25	2055 68	2506 98	79 60	29166 14	
998 97	"	"	5 60	"	"	5 60	1 70	1006 27	
1297 40	"	"	20 40	9 "	49 60	79 "	14 50	1390 99	
1782315 97	837 40	9203 98	4428 85	8529 32	76716 69	96880 84	17160 70	1809194 91	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.								TARIF N° 2.			
		EXPRESS.			PETITS PAQUETS.					PETITES MARCHANDISES.			
		COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.	TOTAL.	TAXES UNIFORMES.			Au delà DE 10 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	POIDS.	Au-dessus DE 100 KILOGRAMMES.	TOTAL.
					De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.						
OUEST. (Suite.)	Report.	21708 04	17992 12	39700 16	2701 39	2235 81	2523 80	3252 95	50433 91	40032 77	317509 23	2474 81	350870 93
	Waereghem	108 14	65 66	173 80	13 56	11 71	16 06	6 95	222 07	483 29	2296 41	"	2779 80
	Haerlebeke	96 15	21 48	117 63	17 66	9 64	13 45	1 36	156 74	272 89	1593 52	"	1866 71
	Courtrai	1814 08	907 40	2721 46	270 50	123 06	109 56	57 04	3290 66	3583 09	25978 40	172 34	29733 92
	Mouscron	559 78	618 78	1178 53	82 95	50 83	47 36	43 40	1402 87	1016 44	9414 81	112 32	10545 37
	Néchin	59 65	23 36	83 01	7 46	2 37	9 80	" 72	103 36	133 51	733 54	"	887 05
	Templeuve	124 45	35 86	160 31	1 84	2 77	1 20	"	166 12	74 98	395 27	"	470 25
	Tournai	2622 12	1589 36	4211 48	295 64	217 68	212 89	119 77	5237 44	5147 17	32039 19	52 03	37238 39
	Blandain	14 95	79 80	94 75	7 "	3 27	1 52	" 80	107 34	165 19	545 17	"	710 36
	Havannes	31 "	24 70	55 70	" 15	"	"	4 08	69 93	32 40	91 50	"	123 95
	Bary-Moulde	80 25	64 10	144 35	2 27	1 49	2 32	"	150 43	64 84	353 84	2 61	421 29
	Leuze	756 37	444 38	1200 75	56 "	76 59	116 97	32 92	1483 23	2809 22	9165 84	"	11975 06
	Ligne	127 66	168 72	296 38	" 60	8 12	1 12	6 32	312 54	142 71	1090 77	"	1233 48
	Ath	1224 59	370 "	1664 59	64 44	29 15	44 41	22 91	1825 50	2301 18	8087 03	16 04	10406 23
	Maffles	202 90	17 40	220 30	2 61	1 50	" 62	"	224 93	82 60	543 51	"	625 11
	Chièvres-Attres	311 85	82 74	394 59	4 07	" 81	" 80	"	400 87	197 68	703 49	"	901 15
	Bruglette	350 80	139 22	490 02	3 43	3 57	4 48	"	501 50	308 05	1132 03	"	1440 06
	Lens	161 03	117 69	278 74	1 81	1 08	2 "	"	283 64	201 18	773 28	"	974 46
	Bastilly	68 50	28 70	106 20	" 36	"	"	"	105 56	117 84	502 91	"	620 75
	Ghislenghien	36 20	19 26	55 56	1 20	"	" 80	"	57 56	99 82	408 74	"	508 56
	Enghien	291 95	142 46	434 41	2 25	" 82	1 16	3 20	441 84	924 15	4556 36	"	5460 51
	Saintes	146 61	45 30	191 91	3 11	" 40	1 92	"	197 34	117 12	283 11	"	402 23
	Totaux	31165 04	22968 59	54153 63	3549 96	2800 26	3112 13	3352 42	67168 40	58310 20	418219 31	2792 15	479321 66
EST.	Boortmeerbeek	63 50	11 80	75 30	" 45	" 13	"	"	75 90	51 62	587 55	"	639 17
	Haecht	65 15	52 80	117 95	" 15	1 63	"	"	119 72	117 59	1121 09	2 08	1241 16
	Wespelaar	107 55	64 84	172 39	" 97	" 82	3 20	" 80	178 18	233 93	921 95	3 26	1159 14
	Wygmaal	78 30	9 20	87 50	" 15	"	"	"	87 65	49 47	495 74	"	545 21
	Dieghem	"	"	"	"	"	"	"	"	" 75	4 25	"	5 "
	Saventhem	"	"	"	"	"	"	"	"	4 20	12 60	"	16 80
	Cortenbergh	"	"	"	"	"	"	"	"	4 20	4 55	"	8 75
	Velthem	"	"	"	"	"	"	"	"	" 30	" 45	"	" 75
	Louvain (station)	3130 16	1748 89	4879 05	174 33	108 23	1-5 81	182 18	5459 60	3842 57	29038 54	345 64	33846 75
	— (bassin)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Vertryck	51 90	21 "	72 90	2 61	2 41	1 32	2 08	81 32	142 99	1283 80	"	1426 79
	Tirlemont	1132 74	790 31	1923 05	71 17	62 98	67 56	54 39	2179 15	2604 29	14096 37	40 74	16741 40
	Jodoigne	"	"	"	9 "	"	1 25	"	10 25	"	"	"	"
	Esmael	75 07	20 66	105 73	3 03	3 63	2 "	"	114 41	139 76	1290 42	"	1430 18
	Landen	411 42	187 98	599 40	22 15	6 54	10 75	10 63	649 47	774 21	3078 79	23 44	3886 44
	Gingelom	167 32	68 10	235 42	7 98	4 18	2 12	" 24	247 94	325 56	806 77	"	1132 33
	Rosoux	128 30	27 50	155 80	4 85	2 86	1 60	"	165 11	113 21	416 02	1 26	530 49
	Waremmes	376 82	206 34	583 16	39 75	16 74	26 46	10 45	676 56	755 78	2858 60	5 28	3619 66
	Fexhe	82 06	53 90	135 96	3 04	2 97	3 68	" 27	145 92	99 90	451 20	7 88	558 98
	A reporter	5870 29	3271 32	9141 61	339 63	213 15	235 75	261 04	10191 18	9290 73	57088 69	439 58	66789 "

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.			A REPORTER
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	4 ^e classe	TARIFS SPÉCIAUX	PRIX RÉDUIT.	ADONNEMENT.	TOTAL.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.	
43638 95	444103 24	272112 52	130975 65	272395 75	39915 27	3804 63	2566 43	1209572 44	15571 34	15282 48	39853 82	1650837 10
363 13	4730 24	4193 02	472 13	387 56	"	7440 "	"	17583 98	205 76	57 75	263 51	20832 38
108 88	7646 67	8801 38	3323 11	1385 40	"	"	"	21265 50	103 91	22 40	126 34	23418 29
2688 34	60947 01	52772 "	11106 77	4130 55	"	"	"	131624 67	1708 25	664 32	2372 57	167021 84
1413 12	19816 34	13469 59	1393 85	3531 10	2801 11	522 82	"	42947 93	494 14	218 57	712 71	55608 88
218 58	4314 68	5024 87	207 18	83 33	"	"	"	9648 62	104 03	15 50	119 53	10958 56
14 32	397 51	7189 21	210 62	267 24	"	"	"	8078 90	30 72	2 25	32 97	8748 24
7491 11	78569 88	44772 51	22676 93	119981 33	11221 40	"	"	287712 15	1902 43	1064 70	2967 13	333186 11
95 96	425 27	1167 81	448 53	3104 58	519 70	"	"	5761 85	24 37	2 19	26 56	6406 11
4 40	405 44	209 14	"	635 31	"	"	"	1344 29	16 92	"	16 92	1545 09
29 54	3944 30	726 60	948 58	29312 73	30 54	"	"	34998 59	51 61	1 75	53 36	35623 67
870 72	9627 77	28445 40	5816 35	4803 05	569 85	"	"	50133 14	674 47	501 61	1176 08	64767 51
123 54	1904 04	5614 56	973 96	773 63	"	"	"	9389 73	24 16	3 "	97 16	11032 91
1220 80	17350 45	27659 78	4989 10	6921 78	879 41	"	"	59930 38	819 64	569 10	1388 74	72650 87
229 88	2353 30	4143 90	18904 11	11157 23	545 91	"	"	27423 45	98 71	11 27	109 98	38383 47
70 36	4684 37	2050 22	8930 64	46817 85	8094 64	"	"	71273 08	173 30	11 75	185 05	72760 15
193 97	2166 67	7228 68	968 67	713 22	702 66	"	"	11971 37	201 72	38 75	240 47	14153 42
123 76	1311 03	6092 21	734 95	1023 36	"	"	"	10185 91	125 99	8 "	133 99	11578 "
52 92	505 25	863 54	555 93	3323 46	"	"	"	5301 10	107 25	3 "	110 25	6137 66
58 16	637 50	1282 06	2839 73	1706 24	"	"	"	6321 69	47 90	5 25	53 15	7140 96
254 24	2420 03	10148 87	3724 24	1916 22	"	"	"	19474 30	340 95	95 25	436 20	24832 85
54 76	2064 28	122 84	202 04	36 "	"	"	"	2479 92	45 67	5 25	50 92	3130 41
59322 14	670386 35	504091 30	220500 12	315312 98	68880 42	11767 45	2560 43	2052626 90	22043 27	18584 14	41527 41	2640844 46
102 78	817 61	1268 25	1890 63	181 55	"	"	"	4120 82	27 65	4 25	31 90	4867 79
52 52	829 60	819 74	920 12	30 50	"	"	"	2461 48	38 40	16 47	54 87	3477 23
75 60	671 48	592 66	992 51	"	"	"	"	2332 53	51 15	5 50	59 65	3729 50
171 24	4752 45	1381 77	32 27	483 73	"	"	"	6831 46	6 77	"	6 77	7461 09
"	19 79	"	"	"	"	"	"	19 79	1 "	"	1 "	25 79
10 16	233 46	"	"	8 "	"	"	"	240 62	1 50	"	1 50	267 92
"	9 38	"	"	"	"	"	"	9 38	"	"	"	18 13
"	"	"	14 40	"	"	"	"	14 40	"	"	"	15 15
4873 03	58085 04	22770 67	11021 24	10949 32	342 73	"	954 "	108996 63	1986 03	400 58	2386 61	150399 59
21 65	12086 41	21826 08	51031 74	3474 52	804 58	"	"	93144 98	"	"	"	93144 98
75 "	408 45	189 19	5181 90	2063 21	"	"	"	7997 75	56 24	11 25	67 49	9573 35
2049 29	39345 10	25595 61	19190 86	17763 93	2137 23	"	11 65	106093 57	1084 73	231 10	1315 83	126329 95
"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 25	"	2 25	12 50
203 64	9035 84	8517 98	2898 09	364 53	"	"	"	21025 08	87 49	1 50	88 99	22658 63
612 93	26736 90	12836 71	4949 13	11436 84	2151 49	"	"	58524 "	564 26	123 40	689 66	63749 57
41 36	8418 69	3390 69	4560 65	4498 84	363 32	"	"	21279 35	196 26	25 50	221 76	22891 38
34 12	7307 33	3607 35	4299 80	562 87	852 47	"	"	16433 04	108 89	" 75	109 64	17250 18
282 21	17265 90	24487 72	12822 42	1862 18	1431 88	"	"	63140 31	744 16	246 73	990 89	68436 42
38 36	6566 38	4639 10	437 39	1324 30	567 75	"	"	13593 36	193 80	9 70	203 50	14301 76
8708 80	193570 29	131639 71	123059 14	50902 32	8351 45	"	905 65	626287 45	5153 58	1078 73	6232 31	609499 94

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	REPORT.	FRAIS ACCESSOIRES.							
			Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile	Chargement et déchargem ^t .	Provision.	Avis d'arrivée.	Frais imprévus.	TOTAL.
OUEST. (Suite.)	Report	1050837 10	28312 60	2127 08	23670 43	70290 26	1050 41	5401 60	826 51	131478 87
	Waereghem.	20652 36	557 40	"	112 24	1475 20	6 75	92 50	3 16	2267 27
	Haerlebeke.	23418 29	256 90	"	42 99	1080 00	" 25	65 20	4 59	1450 53
	Courtrai.	167021 84	2875 30	141 85	2586 41	12964 41	178 75	530 50	17 97	19285 10
	Mouscron	55008 88	940 75	60 15	708 04	2627 70	297 65	177 50	37 56	4909 35
	Néchin	10058 50	03 50	"	47 19	513 34	" 75	31 60	2 05	708 43
	Templeuve.	8748 24	64 70	"	39 18	41 25	" 25	18 20	2 11	165 69
	Tournai.	333156 11	5437 45	87 50	3159 48	9705 47	179 15	1182 20	72 23	19533 48
	Blandin	6606 11	85 30	"	3 15	252 27	6 55	23 80	7 22	378 39
	Havannes	1545 09	22 60	"	2 20	87 04	" 25	9 20	1 71	123 "
	Dary-Maulde	35623 67	446 70	"	"	899 16	"	210 60	5 20	1561 66
	Leuze	64767 51	120 20	4 "	539 25	2097 26	13 75	191 80	19 65	3585 91
	Ligne	11032 91	90 60	"	34 17	493 83	"	35 30	1 35	655 45
	Ath	72550 87	1116 25	600 03	1304 59	3772 89	4 75	269 90	29 99	7098 40
	Maffles	38383 47	389 50	"	517 57	514 18	" 25	109 80	1 00	1532 90
	Chièvres-Attres	72760 15	491 10	18 72	143 44	667 25	"	144 "	1 83	1468 34
	Brugelotte	14153 42	158 70	25 83	152 41	507 12	"	52 20	4 23	900 40
	Lens	11578 "	144 40	"	132 33	289 19	" 25	56 30	1 79	624 26
	Basilly	6137 66	71 20	"	51 90	99 06	"	31 30	2 29	255 75
	Ghislenghien	7140 06	77 60	"	31 67	88 10	"	31 60	" 60	229 57
	Enghien	24832 85	243 80	64 20	327 "	570 72	" 50	91 70	7 85	1305 77
	Saintes	3130 41	69 60	"	42 39	394 65	" 75	29 60	1 78	538 77
	TOTAUX	2640844 46	42666 35	3139 34	33708 03	109140 95	1741 01	8786 50	853 29	200335 47
EST.	Boortmeerbeek.	4867 79	91 50	"	141 95	215 40	"	35 10	" 47	484 42
	Uccle	3877 23	67 30	"	38 24	129 80	"	26 60	" 05	261 99
	Wespelaer	3729 50	36 60	"	17 03	86 "	"	16 30	2 14	158 07
	Wynmact	7461 09	197 70	"	124 08	876 66	" 50	70 "	7 40	1276 34
	Dieghem.	25 79	" 20	"	6 30	2 10	"	" 10	"	8 70
	Saventhem	267 02	4 60	"	4 16	47 80	"	1 90	" 14	58 60
	Cortenbergh.	18 13	" 20	"	"	2 50	"	" 10	"	2 80
	Velthem.	15 15	" 20	"	"	"	"	" 10	"	" 30
	Louv. in (Station).	150689 59	2760 05	273 03	5326 28	9062 84	55 95	740 20	24 62	18247 97
	— (Bassin).	93144 08	821 50	"	128 64	2339 51	6 25	277 30	5 13	3578 33
	Vertryck	9573 35	96 40	"	78 42	52 55	1 "	21 10	3 75	253 22
	Tirlemont	126329 95	1516 25	96 83	1794 08	7078 14	4 35	479 20	27 90	10998 75
	Jodoigne	12 50	"	"	"	"	"	"	"	"
	Esemael.	22658 66	178 50	"	213 48	1114 26	"	71 90	3 04	1581 18
	Landen	63749 57	423 "	"	673 81	3686 43	4 55	150 35	17 30	4955 44
	Gingelom	22681 38	131 80	"	78 06	866 03	1 05	52 80	4 36	1134 10
	Rosoux-Goyer	17259 18	138 30	"	22 47	913 88	5 10	54 20	6 18	1160 13
	Waremmes	68436 42	632 60	"	145 34	1661 41	1 "	228 60	15 65	2684 60
	Fexhe.	14501 76	192 90	"	75 33	871 "	" 50	50 40	6 59	1196 72
	A reporter	609499 94	7281 60	374 86	8867 67	20026 31	80 25	2276 25	124 72	48039 66

TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF. n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	Observations.
	ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. — Par wagon.	PETITE VITESSE. — Par expédition.			TOTAL.			
			1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.				
1782315 97	837 40	9203 98	4428 85	8629 32	76718 69	99890 84	17160 70	1899194 91	
23099 63	"	113 60	187 20	73 60	183 60	657 10	43 31	23699 04	
24868 82	"	42 40	164 25	173 10	3404 66	3784 41	178 66	26831 89	
186307 03	"	413 40	704 79	1077 58	26370 70	28566 47	3229 16	218102 66	
60518 23	9 20	373 20	84 20	111 10	770 32	1338 82	685 51	62531 76	
11866 99	"	34 20	13 35	71 65	31 40	152 50	84 85	11914 34	
8913 93	"	"	154 "	"	15 "	169 "	63 44	9146 37	
352969 59	516 33	590 80	407 88	831 50	2522 79	4352 95	3833 05	261891 92	
6981 50	"	49 "	"	"	46 40	95 40	318 "	7397 90	
1668 06	"	"	17 60	"	"	17 60	9 20	1694 89	
37185 33	"	80 20	16 80	69 40	92 "	258 40	40 32	37484 05	
68353 42	"	60 26	184 63	186 05	1673 23	2104 17	203 12	70660 71	
11868 36	"	175 90	56 60	134 75	199 40	566 65	2 60	12257 61	
79819 27	"	128 "	415 51	1158 10	1466 65	3188 26	20792 42	103629 85	
38916 37	"	"	7 40	"	57 20	64 80	20 68	40001 65	
74228 49	"	"	29 54	"	23 "	52 54	74 58	74353 56	
15033 91	93 60	"	50 83	15 50	812 35	878 68	69 23	16095 42	
12202 26	39 20	"	20 20	7 20	12 60	40 "	34 95	12316 41	
6393 41	"	"	29 55	11 70	15 80	57 05	90 39	6540 85	
7370 53	"	"	17 80	"	"	17 80	11 14	7399 47	
26138 62	"	"	161 05	83 50	172 "	416 55	158 88	26715 05	
3869 18	"	"	38 60	"	"	38 60	6 36	3712 14	
2841179 83	1495 73	11284 94	7190 71	12633 95	114606 79	145596 39	47100 50	3035372 55	

5332 21	"	"	"	"	8 60	8 60	2 14	5382 95	
4139 22	"	"	39 80	101 70	42 "	203 30	10 75	4353 27	
3887 87	"	45 60	191 10	570 10	1400 60	2207 40	1 "	6095 97	
8737 43	"	"	"	10 80	14 80	25 60	6 "	8788 03	
34 49	"	"	"	"	"	"	"	34 49	
326 52	"	"	"	"	"	"	"	326 52	
20 93	"	"	"	"	"	"	"	20 93	
15 45	"	"	"	"	"	"	"	15 45	
168937 56	229 60	751 10	722 07	1841 65	8715 78	12030 50	1150 64	182348 30	
96723 31	"	"	"	"	"	"	"	96723 31	
9826 57	"	"	207 "	642 60	1207 40	2057 "	78 46	11961 97	
137326 70	"	376 "	1584 13	1907 60	9707 63	13555 36	474 97	151357 03	
12 50	"	"	"	"	"	"	"	12 50	
24239 84	39 20	"	28 40	25 20	260 20	313 80	69 75	24662 59	
66705 01	"	246 40	439 80	699 50	5739 65	7125 35	306 25	78136 61	
24015 48	"	"	89 "	171 60	378 "	638 60	34 85	24688 93	
16419 31	"	"	98 20	97 20	819 70	1015 10	244 25	18875 66	
71121 02	51 20	992 60	203 55	263 35	2089 39	3548 60	286 96	75018 07	
16606 48	"	"	42 80	19 55	264 28	326 63	15 75	16040 86	
657539 60	320 "	2411 70	3645 65	6350 75	30848 03	43056 18	2690 71	703606 44	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.								TARIF N° 2.			
		EXPRESS.			PETITS PAQUETS.					PETITES MARCHANDISES.			
		COLIS TAXES AU MINIMUM.	COLIS TAXES AU POIDS.	TOTAL.	TAXES UNIFORMES.			Au delà DE 10 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	POIDS.	Au-dessus DE 100 KILOGRAMMES.	TOTAL.
					De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.						
EST. (Suite.)	Report	5870 29	3271 32	9141 61	339 63	213 15	235 75	261 04	10191 18	9260 73	57068 69	439 58	66789 »
	Bierset.	1 »	1 20	2 20	»	»	»	»	2 20	7 50	33 80	»	41 30
	Ans.	77 37	69 98	167 35	14 91	20 82	23 27	2 24	228 69	203 11	1886 82	21 28	2111 21
	Haut-Pré.	271 70	287 52	559 22	25 02	15 41	13 06	16 78	629 49	460 40	2048 58	34 44	2543 42
	Liège (station)	2281 95	2438 38	4700 33	573 60	445 50	492 82	972 70	7184 95	6140 88	66137 80	3383 15	75861 83
	— (poste)	1178 55	839 65	2018 20	380 57	356 03	525 40	946 58	4228 76	3593 86	11950 68	376 05	15920 59
	— (Messe)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	— (Place-St-Lambert)	455 35	550 03	1005 38	119 87	87 38	70 28	272 40	1564 31	2309 85	13076 37	519 18	15905 40
	Chénée.	154 37	223 21	377 58	67 39	17 60	13 89	9 23	485 69	438 94	3727 74	99 72	4286 40
	Chaudfontaine	50 91	20 60	71 51	4 74	3 08	2 32	1 77	83 42	96 07	524 58	785 70	1406 35
	Le Trooz	71 95	41 90	113 85	20 09	4 44	5 25	2 30	145 93	136 49	820 72	2 52	859 73
	Nessonvaux	128 25	76 30	204 55	20 12	11 64	32 60	292 51	561 42	161 40	3467 13	8 31	3836 84
	Pepinster.	146 82	68 87	215 69	62 44	42 27	38 85	12 69	371 94	380 77	4203 92	3 08	4587 77
	Ensisval.	134 56	269 52	404 08	44 61	14 38	14 12	3 52	480 71	407 50	8187 24	7 94	8802 72
	Verviers	3208 95	3094 17	6303 12	1928 28	1135 80	862 71	577 86	10807 77	4760 79	91651 97	250 20	96663 02
	Dolhain	155 64	130 »	286 64	28 26	8 86	10 69	7 93	342 38	263 29	3092 11	» 75	3356 15
	Herbestal	147 50	88 26	235 76	7 21	4 85	8 17	1 44	257 43	140 15	1165 08	4 14	1309 37
	Totaux	14316 16	11490 91	25807 07	3638 74	2381 31	2358 18	3380 99	37564 29	28761 73	269063 23	5936 14	303761 10
MIDI.	Bruxelles (Midi)	7196 01	7401 97	14597 98	559 52	519 27	686 74	225 12	16588 63	7723 89	64773 61	47 84	72551 34
	Forest	25 85	68 90	94 75	1 88	»	»	»	96 83	78 97	342 17	9 06	430 20
	Ruybroeck	62 35	102 30	164 65	16 51	5 70	5 »	2 16	194 02	251 04	1821 55	»	2073 19
	Loth	155 25	105 02	260 27	18 53	3 11	1 20	»	283 13	122 88	1200 61	»	1323 49
	Boysingen	43 50	10 »	53 50	»	»	»	»	53 50	45 90	347 35	»	393 25
	Hal	339 96	172 30	512 26	19 46	10 60	13 48	4 44	560 24	1281 07	3755 68	8 40	5045 15
	Lembreeq	252 80	82 95	335 75	2 35	1 10	» 40	1 24	340 84	129 97	980 05	»	1110 02
	Tubise.	454 35	85 56	539 91	12 07	5 39	2 24	1 45	561 06	589 64	2684 71	»	3274 35
	Hennuyères.	99 »	52 08	151 68	» 72	»	»	»	152 40	209 67	748 25	1 57	950 49
	Braine-le-Comte	550 70	284 32	835 02	34 46	13 84	35 07	14 57	932 96	1995 32	8886 91	179 77	11062 »
	Écaussines	407 99	72 »	479 99	9 67	5 54	7 52	2 46	503 20	386 41	917 35	»	1303 76
	Marche-les Écaussines	56 40	13 18	69 58	2 22	» 60	1 44	»	74 04	139 16	542 99	»	681 15
	Familleux	36 30	35 30	71 60	»	»	»	»	71 60	48 27	419 09	»	467 38
	Manage	592 62	188 72	781 34	22 31	13 22	11 »	3 22	831 09	683 20	2078 33	9 80	3371 33
	Basoup	1 50	»	1 50	» 30	»	»	»	1 80	23 50	72 15	»	95 65
	L'Olive-l'Étoile	9 50	1 60	11 10	» 73	1 09	» 74	» 24	13 90	55 86	250 70	»	306 56
	Marlemont	248 05	117 70	365 75	4 90	4 69	6 81	»	382 15	421 33	1227 78	» 68	1649 79
	Haine-Saint-Pierre	134 51	16 30	150 81	8 84	2 51	2 13	»	164 28	279 56	698 46	»	978 02
	La Croÿère	3 50	» 70	4 20	» 42	»	3 49	»	8 11	42 90	236 07	»	278 97
	La Louvière	1101 48	156 12	1257 60	18 69	10 84	12 84	3 01	1302 98	750 07	2994 97	»	3745 04
	La Paix	» 50	1 10	1 60	»	» 27	»	»	1 87	18 70	78 56	» 83	98 09
	Bois-du-Luc.	25 15	8 »	33 15	» 72	» 55	1 52	»	35 94	54 83	221 14	» 46	276 43
	Bracquignies	245 50	60 74	306 24	8 30	1 89	» 92	»	317 35	145 47	423 73	»	569 20
	Havré	92 87	39 22	132 09	2 »	1 36	5 73	1 32	142 50	127 83	605 76	»	733 59
	A reporter	12135 64	9076 68	21212 32	744 62	601 77	798 27	259 25	23616 23	15502 04	96907 97	258 41	112768 42

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.			A REPORTER.
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	TARIFS SPÉCIAUX	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.	
8788 89	193570 29	131639 71	123059 14	59992 32	8351 45	"	965 65	528287 45	5153 58	1078 73	6232 31	609499 94
1 80	9 56	"	"	"	"	"	"	11 38	1 50	"	1 50	56 36
133 63	2733 78	5836 49	10523 21	215207 65	6550 48	"	5145 75	246130 99	157 65	28 "	185 65	218656 54
227 75	2974 30	731 50	28437 67	72929 10	17625 34	444 "	94046 80	215416 48	157 89	53 25	211 14	218900 51
0824 14	69740 27	82073 59	47307 01	179510 08	60007 67	1059 36	28563 55	478061 67	3509 86	1538 "	5097 86	566030 31
219 90	1106 45	21 22	"	"	"	"	"	1347 57	627 65	1555 92	2163 57	23878 51
"	852 27	210 71	9087 56	4538 36	892 20	"	"	16479 "	"	"	"	16479 "
50 70	674 61	2 32	"	"	"	"	"	727 63	451 10	769 59	1220 69	19418 03
926 42	13168 77	22361 97	5054 89	52321 84	60765 37	"	6904 75	160403 98	248 06	28 90	276 96	165438 03
127 59	798 30	4454 57	4687 20	7612 58	338 06	"	"	18038 88	90 18	73 "	163 18	19691 83
154 02	1771 82	2209 52	1848 30	1540 97	132 92	"	"	7747 55	17 50	2 75	20 25	8873 46
409 40	2754 01	1061 01	428 59	1292 09	"	"	"	5945 13	48 04	47 55	95 59	10238 93
293 80	4968 28	599 70	1496 63	12427 70	118 75	92 56	"	19937 48	211 87	14 80	226 67	25123 86
112 61	1365 95	215 65	109 25	85 42	"	"	"	1888 89	173 65	64 05	237 70	11210 01
3569 60	75791 40	22638 35	4308 05	18054 24	2039 04	"	"	126650 88	2872 37	2745 01	5617 38	239739 05
609 82	7227 30	1636 29	1282 98	10416 16	17154 51	"	"	38356 88	249 28	75 20	324 48	42379 87
328 08	1590 95	6758 90	4418 96	63091 45	7660 79	"	"	83840 13	77 17	1144 60	1221 77	86837 70
25698 15	391098 34	282733 50	241789 41	699030 84	161717 16	1595 02	133626 50	1947309 90	14047 35	9269 35	23316 70	2311951 99
13070 14	123489 65	10508 42	12714 53	11911 01	2468 87	"	"	183162 42	1225 95	6299 15	7525 10	270827 49
401 15	3348 72	621 07	720 41	1077 14	"	"	"	6168 40	18 10	"	18 10	6713 42
1146 32	10685 45	855 62	484 10	832 92	"	"	"	19984 41	62 47	17 63	80 12	22331 74
522 68	7236 46	530 46	58 44	146 10	"	"	"	8501 14	55 45	10 50	65 95	10173 71
42 06	1786 45	"	"	"	"	"	"	1829 41	17 "	17 50	34 50	2310 66
916 63	13523 81	15020 13	4141 98	3990 56	782 04	54 72	"	33430 07	350 02	93 10	443 12	44478 58
858 35	20387 60	725 67	156 17	2067 61	359 64	"	"	24555 04	130 29	39 82	170 11	26178 01
732 83	12250 74	16290 05	33500 27	25085 96	70326 62	"	2738 03	160825 40	273 73	52 60	326 33	164947 14
146 01	2560 31	325 27	531 47	539 39	"	"	283 65	4396 10	112 29	3 80	116 09	5605 08
1388 67	12012 26	8725 17	4981 62	4240 11	740 70	"	"	32063 43	824 16	578 12	1402 28	43466 67
239 62	4358 27	2974 38	128653 06	76958 73	15010 17	"	11087 11	239281 34	216 73	34 60	253 33	241343 63
139 56	1274 77	828 79	354 32	565 16	"	"	"	3192 60	89 46	" 80	89 26	4037 05
83 92	1733 26	"	7 60	131 60	"	"	"	1956 38	23 57	1 25	24 82	2520 16
960 41	11483 69	3419 44	5892 95	2117 31	4117 62	"	"	27991 41	599 50	538 45	1097 95	33291 78
8 20	96 31	516 13	79 70	6459 13	41835 82	"	58424 "	107417 29	38 83	"	38 83	107553 57
20 56	958 61	329 34	209 87	24990 55	13432 24	"	121103 "	161043 17	31 57	"	31 57	161395 20
385 51	1969 27	2677 58	2094 48	10558 46	1291 32	"	94477 75	113424 37	225 40	108 72	334 12	115790 43
341 37	6688 30	6853 26	2417 16	39340 53	17799 51	49 50	63564 56	139054 19	244 26	48 50	292 76	140489 26
90 73	3001 90	14149 "	25977 87	708 15	3584 45	1 "	"	48413 10	14 95	1 "	15 95	48716 13
1306 47	18026 79	15163 87	10768 44	43481 65	52504 05	9056 45	17565 25	167872 87	522 13	550 27	1072 40	173993 29
2 40	945 48	"	89 17	32334 94	20160 88	"	71040 50	124573 37	9 50	"	9 50	124082 83
32 30	465 83	566 75	6780 84	44329 55	39952 10	"	104984 82	197028 25	24 87	49 65	74 52	197415 14
97 72	3160 17	643 19	1950 60	60105 07	29254 83	19 "	72623 05	167898 72	145 58	15 50	161 08	169936 35
122 21	1078 15	1943 24	161 30	697 01	33 33	"	57 "	4062 21	40 62	2 50	43 12	4981 45
23054 98	271452 24	112075 73	241720 34	393538 54	313623 99	9180 07	617863 72	1983110 21	5287 43	8123 48	13720 91	2133215 77

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	REPORT.	FRAIS ACCESSOIRES.							
			Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Avis d'arrivée.	Frais imprévus.	TOTAL.
EST. (Suite.)	Report.	609499 94	7289 60	374 86	8887 67	29026 31	80 25	2276 25	124 72	48399 66
	Bierset	56 36	1 80	"	"	5 "	"	" 90	"	7 70
	Aix	248636 54	2941 20	" 20	135 41	631 29	1 "	1207 20	10 94	4927 24
	Haut-Pré	218800 51	1717 50	"	57 46	522 52	3 20	564 10	17 65	2902 43
	Liège (Station).	566030 31	6371 03	2535 12	5025 36	14479 24	853 81	1823 90	81 88	31170 63
	— (Posté).	23678 31	339 43	309 75	213 90	166 02	60 09	9 30	10 98	1109 49
	— (Meuse).	10479 "	56 20	"	"	5 50	2 "	27 60	" 05	91 35
	— (Place St-Lambert).	19418 03	120 15	254 10	71 73	156 53	12 98	8 90	5 23	629 62
	Chénée	103428 03	1031 50	"	303 43	12301 27	9 "	698 70	22 51	15268 41
	Chaudfontaine	19691 83	250 10	"	70 47	406 68	"	53 60	4 51	785 36
	Le Troés.	8973 46	220 70	"	83 36	374 02	" 25	42 40	2 36	723 09
	Nessonvaux.	10238 68	203 80	"	73 60	393 96	" 50	39 20	7 64	718 72
	Pepinster	25123 86	345 "	"	518 43	639 03	24 21	65 30	16 44	1608 41
	Ensisal.	11210 01	127 20	"	120 55	173 85	" 25	17 20	5 31	444 37
	Verviers.	230739 05	5905 80	464 10	2016 97	9886 "	957 69	498 78	76 98	20446 32
	Dolhain.	42370 87	545 65	"	194 09	580 28	2 15	62 90	11 82	1396 99
	Herbesthal.	66837 70	409 90	"	2 16	341 86	16 06	109 60	3 61	883 19
	TOTAUX.	2311951 00	28777 20	3938 13	18586 60	70089 48	1733 44	7525 83	402 63	131153 31
MIDI.	Bruxelles (Midi).	270827 40	8100 60	2002 79	8126 81	19588 70	105 10	1569 80	146 24	39640 13
	Forest	6713 42	168 50	"	799 27	568 36	1 "	34 60	" 82	1572 55
	Ruybroeck.	22331 74	469 90	29 73	201 52	2424 88	" 85	175 10	29 96	3331 94
	Loth.	10173 71	199 90	"	260 42	1037 18	"	79 25	6 21	1582 96
	Boysingen.	2310 66	66 40	"	62 18	269 26	"	25 30	3 51	426 65
	Hal.	44478 58	637 10	67 25	701 91	2803 82	3 75	207 10	29 90	4450 83
	Lembecq.	26176 01	383 55	43 35	1020 99	3081 56	"	108 60	13 01	4651 06
	Tubise	104987 14	1059 80	23 40	456 53	2450 99	" 50	404 80	16 01	4412 63
	Hennuyères.	5605 08	141 30	"	181 52	532 06	1 "	49 40	6 18	910 46
	Braine-le-Comte	45465 67	766 45	123 95	661 71	2395 28	3 75	263 50	12 66	4227 30
	Écaussinnes.	241343 03	2150 "	"	22 02	936 48	"	927 20	4 72	4040 42
	Marche-les-Écaussinnes	4037 05	86 40	"	322 42	317 34	"	21 90	" 83	748 69
	Familleureux.	2520 16	39 60	"	294 18	131 79	"	7 40	1 04	474 01
	Manage.	33291 78	530 65	2 30	2016 39	1707 96	8 50	88 60	22 78	4377 18
	Basoup.	107553 57	495 50	"	" 96	29 82	"	103 10	1 85	631 63
	L'Étoile-l'Olive.	181395 20	1143 60	"	38 49	211 38	" 20	469 70	4 13	1867 50
	Maricmont.	115700 43	901 70	1 05	80 27	365 98	"	418 30	5 16	1772 46
	Haine-Saint-Pierre.	140489 26	1651 "	"	76 35	1394 56	1 50	587 10	10 75	3721 26
	La Croÿette.	48716 13	364 10	"	"	566 60	"	144 "	2 33	1077 03
	La Louvière.	173998 20	1593 60	75 15	1187 87	2023 07	1 25	458 90	24 50	5386 34
	La Paix.	124682 83	980 50	"	4 12	152 64	"	435 "	2 07	1574 33
	Bois-du-Luc.	197415 14	1492 80	" 45	" 25	91 27	"	555 "	10 78	2120 55
	Bracquignies.	168936 35	1526 30	"	" 75	692 91	"	580 10	12 81	2812 87
	Havré.	4981 45	86 30	"	10 62	227 54	"	39 "	1 31	364 77
	A reporter.	2133215 77	26007 95	2369 42	16527 55	44001 62	12 4	7751 75	369 56	96155 15

TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 3.	TARIF N° 6 CHEVAUX ET BESTIAUX.						PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	Observations.
	ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. — Par wagon.	PETITE VITESSE. — Par expédition.			TOTAL.				
			1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.					
657530 60	320 "	2411 70	3645 65	6350 75	30618 03	43059 13	2690 71	703606 44		
64 06	"	"	"	"	"	"	"	64 06		
253583 78	"	154 40	57 32	100 65	3230 40	3542 77	1291 73	258418 28		
221702 94	45 40	45 60	70 "	298 20	585 40	1008 20	303 75	223060 20		
597201 27	315 90	2308 31	580 47	560 52	2348 01	5798 21	12370 04	615691 42		
24788 "	"	"	"	"	"	"	"	24783 "		
16570 35	"	"	"	"	"	"	"	16570 35		
20047 65	"	"	"	"	"	"	"	20047 65		
180700 44	"	36 "	5 40	"	151 05	192 45	493 78	181394 67		
20477 19	"	"	"	"	"	"	28 05	20505 24		
9596 55	18 20	"	17 60	"	"	17 60	11 67	9644 02		
10957 70	"	"	38 05	"	37 90	75 95	46 85	11080 50		
26732 27	"	479 40	32 10	48 20	937 03	1516 73	159 29	28408 29		
11654 38	"	"	"	"	"	"	132 02	11806 40		
260185 37	173 "	509 20	267 30	124 45	4274 38	5176 33	8597 91	274121 61		
43776 86	"	"	7 20	22 20	"	29 40	64 50	43870 76		
87520 89	"	128 80	90 05	197 10	7140 83	7565 78	2640 28	97735 95		
2443105 30	872 50	6073 41	4829 14	7702 07	40373 93	67978 55	28557 58	2540813 93		

310467 62	1430 40	4919 60	2638 30	3932 75	21485 15	32975 80	9002 72	362885 54
8285 97	"	"	"	"	106 50	106 50	147 52	8539 99
25663 68	"	"	"	15 95	"	15 95	146 81	25820 44
11756 67	"	"	18 44	"	"	18 44	24 60	11709 71
2737 31	"	"	"	"	"	"	3 "	2740 31
48929 41	"	"	165 25	143 40	684 74	993 39	3986 64	53909 44
30827 07	"	"	45 "	7 40	101 40	153 80	842 75	31823 62
169399 17	"	"	418 50	570 30	2407 48	3386 28	416 98	173212 43
6515 54	"	"	"	"	"	"	23 93	6539 47
49692 97	"	225 60	161 25	174 50	716 50	1277 85	905 22	51906 04
245384 05	"	"	19 08	"	27 "	46 08	2045 56	247475 69
4785 94	"	"	34 "	"	"	34 "	12 76	4832 70
2994 17	"	"	"	"	"	"	50 25	3034 42
37668 96	30 40	179 80	277 35	220 20	2166 95	2844 30	611 22	41154 88
108185 20	"	"	"	"	"	"	"	108185 20
163262 70	"	"	"	"	"	"	1401 74	164664 44
117562 89	"	"	"	"	"	"	272 26	117835 15
144210 52	"	"	"	"	"	"	646 43	144856 95
49793 16	"	"	"	"	"	"	364 50	50157 66
179359 63	"	"	24 20	"	"	24 20	12958 59	192342 42
126257 16	"	"	"	"	"	"	248 75	126505 91
194535 09	"	"	"	"	"	"	332 75	199868 44
171749 22	"	"	"	"	24 "	24 "	391 99	172165 21
5346 22	"	191 50	"	"	"	191 80	49 80	5587 82
2220370 92	1460 80	5516 80	3801 37	5064 50	27719 72	42102 39	34966 77	2307909 88

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.							TARIF N° 2.				
		EXPRESS.			PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				
		COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	COLIS TAXÉS AU POIDS.	TOTAL.	TAXES UNIFORMES.			Au delà DE 10 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	POIDS.	Au-dessus DE 100 KILOGRAMMES.	TOTAL.
					De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.						
MIDI. (Suite).	Report	12135 04	9076 08	21212 32	744 82	601 77	798 27	259 25	23616 23	15602 04	86907 97	258 41	112769 42
	Obourg	79 75	13 90	93 74	5 82	2 14	" 40	"	102 10	110 04	874 91	"	984 55
	Nimy	148 82	83 50	212 32	11 38	10 67	8 53	4 21	247 11	287 79	2504 71	"	2792 50
	Godarville.	14 50	8 70	23 20	"	"	"	"	23 20	54 75	63 10	"	116 85
	Gouy-les-Piéton	150 20	47 51	197 74	" 84	2 14	1 20	4 76	206 88	132 97	916 84	"	1019 81
	Pont-à-Celles	107 90	19 60	127 50	1 71	4 01	2 08	" 36	135 60	118 95	722 79	3 81	845 55
	Luttre	83 25	43 58	126 83	3 34	2 15	2 89	3 56	138 77	197 40	694 89	"	792 39
	Gosselien-Courcelles	682 22	312 68	894 90	72 42	72 26	95 06	5 70	1140 34	1607 26	6752 46	8 74	8368 46
	Courcelles-Nord	2 "	"	2 "	" 27	" 27	" 52	"	3 06	42 93	1067 98	"	1110 91
	Roux	245 13	70 18	315 31	21 97	20 08	13 49	3 36	374 21	426 79	3071 06	35 87	3333 72
	Marchiennes	1084 24	288 02	1373 16	15 94	3 81	13 65	6 49	1413 08	686 90	3378 51	"	4045 44
	Charleroi	2031 51	860 87	2901 38	129 79	60 06	73 59	81 18	3238 "	3322 10	12259 29	5 52	15786 91
	Couillet	376 18	63 01	439 19	38 01	9 79	14 86	4 53	506 38	373 05	1199 62	"	1572 67
	Châtelineau	026 07	370 07	096 74	38 82	31 40	37 52	13 88	1118 34	1558 52	4502 33	"	6060 85
	Le Campinaire	55 78	18 58	74 36	1 02	" 51	2 72	"	78 61	53 32	174 27	" 43	228 02
	Farciennes	128 53	37 69	166 22	8 25	7 27	0 68	6 74	195 18	203 60	803 35	"	1006 95
	Tamines	268 66	86 80	355 46	13 55	6 43	0 16	1 59	386 19	330 60	793 00	"	1124 20
	Auvclals	103 80	10 91	123 74	5 56	4 51	7 48	" 88	142 20	102 21	590 22	"	782 43
	Monstier	108 05	120 60	228 05	8 81	6 25	3 32	"	247 03	216 33	981 82	"	1201 15
	Floreflo	120 78	96 30	217 08	15 41	7 70	14 38	12 66	268 32	603 81	1935 83	"	2558 07
	Namur (station).	2289 15	1265 48	3554 63	183 88	128 42	81 06	65 58	4013 67	3332 26	14755 33	3 30	18090 69
	— (Meuse).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies	545 27	286 58	831 8	38 16	15 34	20 52	10 82	916 69	1577 89	5748 18	9 36	7335 43
	Neufvilles	147 80	62 20	210 "	" 60	" 42	"	"	211 02	77 90	404 31	"	482 21
	Jurbise.	95 83	32 44	128 29	5 28	5 13	1 67	"	140 30	128 24	431 43	6 22	565 91
	Ghlin	1 "	"	1 "	"	"	"	"	1 "	"	"	"	"
	Mons (station)	4650 90	2206 02	6856 92	382 01	246 13	297 70	146 05	7928 81	7647 35	23527 39	22 50	31197 24
	— (bassin)	2 "	" 80	2 80	"	"	"	"	2 80	2 10	5 50	"	7 60
	Jemmapes	410 70	128 50	539 20	24 89	13 20	11 27	1 40	589 96	600 82	3217 95	3 60	3822 37
	— (Service du Flénu).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Quaregnon	133 27	41 64	174 91	3 10	1 21	3 60	"	182 82	173 70	567 42	"	741 13
	Saint-Ghislain	637 16	341 69	1001 85	81 62	55 72	50 86	1 16	1200 21	1245 87	5443 26	3 75	6692 88
	Bonsu	493 30	810 69	1303 99	28 64	9 83	8 84	"	1351 30	461 79	2410 26	"	2872 05
	Thulin.	184 06	55 20	239 26	13 10	7 66	5 20	" 40	265 71	202 77	819 78	"	1022 55
	Qulévrain	513 21	258 91	772 12	29 98	16 77	18 71	24 49	862 05	591 94	6686 80	57 78	7336 32
	TOTAUX	28557 28	17141 38	45698 06	1929 96	1362 23	1614 16	642 03	51247 04	42344 02	204135 11	410 29	246898 42
AU DÉPART.													
LIGNES.	Nord.	44067 50	46367 82	90435 32	12634 36	7816 09	7729 45	12499 65	131104 38	120674 93	633673 62	8578 09	764928 84
	Ouest.	31165 04	22988 59	51153 63	3549 96	2800 26	3113 13	3532 42	67168 40	58310 20	418210 31	2792 15	479321 68
	Est.	11316 18	11400 91	23607 07	3636 74	2381 31	2358 18	3380 99	37654 20	28761 73	269063 23	5936 14	303761 10
	Midi	28557 28	17141 38	45698 06	1929 96	1362 23	1614 16	642 03	51247 04	42344 02	204135 11	410 29	246898 42
TOTAUX	118105 98	97988 70	16094 68	21751 02	14360 40	14812 92	20065 67	287084 11	250090 88	1527091 27	17725 07	1794907 82	

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.			A REPORTER.
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.	
23054 98	271452 24	112675 73	241720 34	393338 54	313623 99	9189 87	617803 72	1983110 21	5287 43	8433 48	12720 91	2133215 77
241 99	4953 16	676 56	615 93	2350 61	253 63	"	"	9098 25	59 33	7 75	67 08	10252 38
922 21	9449 78	1331 73	1198 67	2979 04	296 46	5 "	"	16202 89	78 25	3 47	81 72	19324 22
9 80	28 32	"	"	"	"	"	"	33 12	48 "	" 50	48 50	226 67
285 73	1039 60	3539 05	131 08	"	925 30	"	"	5920 80	140 55	5 75	152 30	7329 59
169 20	1391 31	2387 81	175 30	734 22	953 25	69 92	"	5891 10	72 05	28 75	98 80	0961 11
128 05	989 03	1104 27	933 17	817 90	"	"	"	3972 42	124 60	10 65	135 25	5038 83
2055 13	7378 18	6125 17	11963 84	141376 95	188156 14	26398 40	14589 08	398341 69	651 54	250 "	901 54	408752 03
409 03	903 58	7 30	3841 79	73481 67	80802 02	"	73839 36	235281 90	6 42	"	6 42	234604 20
1110 77	4296 41	1093 36	28323 51	136731 99	138978 72	"	138936 03	449670 79	416 60	28 60	445 20	454023 92
1333 25	11611 53	16641 20	61350 33	151199 80	105412 70	1057 83	25230 04	379836 89	916 99	581 45	1498 44	383793 85
2771 88	26258 53	18011 16	71342 73	199075 98	87333 28	122850 04	10367 27	541010 86	1915 91	2444 26	4360 17	657425 94
481 50	5410 99	7582 51	17641 51	62134 59	79501 57	7807 00	10424 58	191041 36	222 03	73 70	295 75	193419 16
1237 59	12876 79	11995 99	25072 40	171472 01	99685 82	7976 94	67933 25	401950 79	592 76	343 10	935 86	410065 84
20 80	203 03	124 82	3353 36	81576 38	86119 55	"	103764 75	275165 29	21 17	"	21 17	275493 12
113 45	623 16	274 67	1978 45	54337 84	125186 30	"	19239 "	201739 86	143 58	43 12	186 70	203128 67
284 55	13206 75	14056 32	10186 71	75730 05	114505 50	148 85	9530 50	237719 23	213 06	78 01	292 "	239521 62
71 11	1765 93	28171 25	4624 33	60838 51	43621 97	"	20389 45	159462 60	110 "	9 70	119 70	160509 93
437 17	4792 69	16564 77	1531 83	9984 63	614 78	"	"	33925 89	121 28	12 10	133 38	35507 45
612 39	17460 60	10360 67	489 57	8020 62	018 69	"	"	37871 54	138 63	24 75	163 38	40862 91
3194 74	25323 11	40813 26	20235 30	63684 21	26054 48	69787 95	"	249033 14	1276 76	469 87	1746 63	272244 33
"	"	1210 36	"	"	"	"	"	1210 36	"	"	"	1210 36
760 82	5743 03	17432 08	111148 63	37690 22	6533 10	"	2079 38	182038 14	543 48	64 45	607 93	190948 19
207 72	5820 80	820 98	137 70	1401 40	"	"	"	8188 60	66 70	5 "	71 70	8953 53
34 22	421 02	11374 41	56 67	778 82	"	"	"	12604 94	100 27	8 40	108 67	13479 82
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 "
4105 97	28370 98	16649 01	6576 03	8486 51	123 51	"	1938 "	66250 63	2488 25	1826 60	4314 94	109691 62
"	211 99	4675 43	2569 77	1416 86	297 "	"	13507 39	23067 44	" 50	"	" 50	23078 34
1070 31	12606 89	13813 80	57345 72	230007 51	316659 11	46467 36	213964 57	882535 33	490 93	182 09	673 04	887620 70
"	44 04	439 36	901 38	140254 39	"	1193 34	82402 62	225249 13	10 42	"	10 42	225250 55
93 25	121 90	"	"	"	"	"	"	215 24	101 75	29 20	130 95	1270 13
1460 04	24036 72	15440 28	28419 86	133927 37	88268 99	55926 "	194382 47	541861 73	779 06	181 89	960 95	550715 77
428 72	16946 72	6123 20	2791 22	4571 37	1257 15	"	"	32118 38	451 91	152 80	604 71	36946 44
224 62	10773 66	5081 68	2181 44	12573 53	68554 67	"	1729 63	101129 21	178 90	44 22	223 12	102650 59
1733 11	11942 38	12435 12	6361 01	1703 57	1162 20	"	"	35337 48	425 44	265 28	620 72	44226 57
49043 20	538261 55	402184 58	729702 10	2256182 23	1975980 09	348934 41	1628687 07	7929278 23	18201 49	15607 06	33808 55	8261232 24
60550 78	765807 30	710762 56	381636 46	345209 63	116461 44	53247 67	"	2436735 84	29279 31	27515 70	56795 01	3399561 87
59322 14	670350 35	504001 10	226500 12	515312 98	68580 42	11767 45	2566 43	2052826 99	22943 27	18584 14	41527 41	2645844 16
25698 15	381098 34	282733 56	241789 41	699050 84	181717 18	1595 92	133026 50	1947309 90	14047 35	9269 35	23316 70	2311951 90
40043 20	538264 55	402184 58	729702 10	2256482 23	1975980 09	348934 41	1628687 07	7929278 23	18201 49	15607 06	33808 55	8261232 24
194614 27	2355616 55	1899771 80	1576628 09	3816055 08	2343039 13	415545 45	1764880 "	14366150 96	84471 42	70976 25	155447 67	16603590 56

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	REPORT.	FRAIS ACCESSOIRES.							
			Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision.	Avis d'arrivée.	Frais imprévus.	TOTAL.
MIDI. (Suite).	Report.	2133215 77	25007 95	2369 42	16527 55	44001 52	127 40	7751 75	309 56	96155 15
	Obourg	10252 38	154 30	"	185 97	996 89	1 50	50 70	4 56	1395 92
	Nimy.	19324 22	332 20	"	431 49	1325 73	5 "	110 40	16 80	2221 62
	Godarville	226 67	6 "	"	2 28	13 53	"	2 70	" 30	24 81
	Gony-lez-Piéton	7329 59	114 30	"	100 94	268 51	"	34 80	3 61	522 16
	Pont-à-Celles	6961 11	99 60	"	4 50	205 90	" 25	38 85	10 79	449 69
	Luttre	5038 83	99 75	6 40	15 40	243 01	" 25	32 50	1 68	399 19
	Gosselies-Corcelles	408752 03	3324 15	915 75	314 62	3335 03	2 95	636 90	38 14	8567 54
	Corcelles-Nord	234404 29	1543 90	74 90	25 75	179 56	"	542 90	21 33	2388 34
	Roux.	454023 92	3223 40	"	116 98	1866 47	6 12	869 70	25 17	6107 84
	Marchiennes	286793 85	2596 60	1 65	581 46	2125 35	26 55	835 20	8 75	6175 56
	Charleroi	567425 94	4130 85	409 01	1638 83	4104 35	128 10	1177 20	74 33	11982 67
	Couillet	193419 16	1519 40	"	163 39	1316 88	" 25	467 10	19 74	3506 76
	Châtelaineu.	410065 84	3771 20	362 58	833 22	2012 68	78 33	876 10	13 99	7950 10
	Le Campinaire.	275493 12	1729 40	"	" 30	54 14	"	329 70	14 99	2128 53
	Fareilles	203128 67	1181 70	"	40 47	180 01	"	192 30	0 46	1583 94
	Tamines.	239521 62	2051 30	"	137 52	729 56	8 25	325 80	9 51	3201 91
	Auvelais.	160506 93	1529 80	"	1 55	278 85	" 20	393 60	50 47	2324 47
	Housier.	35507 45	517 20	"	31 79	919 56	12 25	136 40	5 84	1623 04
	Florffe	40682 91	458 60	"	1376 88	1086 19	4 "	76 "	28 18	3009 85
	Namur (Station)	272944 33	2166 "	258 95	1507 33	3809 52	112 75	628 20	26 07	8908 82
	— (Meuse)	1210 36	5 "	"	"	"	"	2 50	"	7 50
	Soignies.	100948 19	1606 65	274 66	402 28	1049 66	1 "	599 "	23 98	3967 23
	Neufvilles	8953 53	115 20	"	29 33	916 66	"	47 90	" 84	1110 03
	Jurbise	13479 82	116 40	"	9 43	82 68	"	44 60	2 54	255 85
	Ghlin	1 "	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons (Station)	109691 62	2093 60	854 72	2631 35	5169 42	121 05	491 30	108 49	11469 93
	— (Bassin)	23078 34	128 10	"	"	72 75	"	56 70	" 88	258 43
	Jemmapes	887620 70	6551 60	95 54	481 11	1926 09	" 50	1534 45	33 36	10622 65
	— (Service du Plénu)	225.50 65	"	"	1 80	24 59	"	715 25	4 40	746 04
	Quaregnon	1270 13	18 10	"	27 80	27 17	"	3 10	" 64	76 81
	Saint-Ghislain	550715 77	3620 75	322 79	827 05	2958 83	3 75	1068 90	46 14	8868 21
	Bousau	36946 44	427 40	26 74	90 25	2007 69	1 10	160 80	15 41	2729 39
	Thulin	102640 59	883 50	"	64 02	1426 62	" 25	147 60	13 27	2535 26
	Quiévrain	44226 57	729 65	"	112 83	1781 29	485 70	240 60	43 68	3393 75
TOTAUX		8261232 24	71953 55	5973 11	29435 47	86548 89	1127 50	20541 50	1049 20	216729 22
AU DÉPART.										
LIGNES.	Nord.	3389561 87	46650 30	9355 90	38389 66	159353 55	5805 57	6258 95	2035 36	267850 29
	Ouest	2610644 46	42865 35	3139 34	33708 03	109140 95	1741 01	6786 50	853 29	200335 47
	Est.	2311951 99	28777 20	3938 13	18686 80	70089 48	1733 44	7525 83	402 63	141153 31
	Midi	8261232 24	71933 55	5973 11	29435 47	86548 89	1127 50	20641 50	1049 20	216729 22
	TOTAUX		16603500 56	190047 40	22406 48	120219 76	425432 87	10408 82	43212 78	4340 48	816068 29

TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 3.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	Observations.
	ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. — Par wagon.	PETITE VITESSE. — Par expédition.			TOTAL.			
			1 ^{re}	2 ^e	3 ^e				
			catégorie.	catégorie.	catégorie.				
2229370 92	1469 80	5516 80	3801 37	5064 50	27719 72	42102 39	34966 77	2307909 88	
11048 30	»	55 40	5 60	»	»	61 »	95 80	11805 10	
21545 84	»	»	»	»	»	»	56 36	21602 20	
251 48	»	»	»	»	»	»	1 58	253 06	
7851 75	»	»	18 60	»	»	18 60	50 04	7920 39	
7411 »	»	»	4 80	43 60	116 60	165 »	29 50	7605 50	
5438 02	»	»	36 60	29 »	476 20	541 80	25 85	6005 67	
417319 57	»	»	27 »	11 70	895 20	933 90	6547 81	423901 28	
236792 63	»	»	»	»	»	»	»	236792 63	
460131 76	»	»	22 45	»	»	22 45	613 70	460767 91	
392969 41	»	78 »	27 90	149 65	3049 51	3296 06	17072 40	413317 87	
579388 61	69 40	42 »	151 05	202 65	2481 98	2877 68	21173 29	603508 98	
196925 92	27 20	»	»	»	»	»	4648 14	201601 28	
418015 94	24 20	140 20	30 »	42 40	168 40	381 »	37902 40	456323 54	
277621 65	»	»	»	»	»	»	124 »	277745 65	
204712 61	»	»	»	»	»	»	5088 50	209801 11	
242813 56	»	»	31 80	7 80	93 80	133 40	5676 17	248623 13	
102831 40	»	»	14 40	8 30	»	22 70	257 28	163111 38	
37130 49	»	»	60 80	49 70	243 40	362 90	2391 55	39884 04	
43872 76	»	188 »	4 40	52 60	59 20	304 20	396 03	44572 99	
281853 15	105 60	854 06	118 73	56 40	1622 53	2651 72	2344 56	286955 03	
1217 86	»	»	»	»	»	»	»	1217 86	
154903 42	»	140 40	167 18	122 20	485 50	915 28	2718 82	198539 52	
10063 56	»	»	»	»	»	»	45 33	10108 89	
13735 67	»	»	113 10	74 15	207 50	484 75	25 47	14245 89	
1 »	»	»	»	»	»	»	»	1 »	
121161 55	57 60	1540 06	501 75	315 20	4542 88	6890 98	6256 98	134376 11	
23436 77	»	»	»	»	»	»	1769 35	25106 12	
898243 35	»	»	18 20	»	283 60	302 »	38118 49	936663 84	
225996 59	»	»	»	»	»	»	5545 13	231541 72	
1346 94	»	»	»	»	»	»	6 79	1353 73	
559583 98	12 20	40 20	19 60	34 80	23 »	117 60	2021 66	561735 44	
39675 83	»	»	1 42	24 50	»	25 92	555 17	40256 92	
105175 85	»	»	20 58	15 »	24 20	59 78	84 92	105320 55	
47620 32	131 60	1331 40	253 80	418 38	24322 63	26326 21	2047 70	76125 83	
8477961 46	1897 60	9926 52	5460 13	6713 62	66906 05	89006 32	197757 54	8766622 92	

3657412 16	4563 29	14294 94	6304 01	5154 22	41031 05	65754 22	31186 50	3758916 17
2841179 93	1495 73	11264 94	7190 71	12533 95	114606 79	145596 39	47100 50	3035372 55
2443105 30	872 50	6073 41	4829 14	7702 07	49373 93	67978 55	28857 58	2540813 93
8477961 46	1897 60	9926 52	5460 13	6713 62	66906 05	89006 32	197757 54	8766622 92
17419658 85	8829 12	41529 81	22783 99	32103 86	271017 82	368335 48	301902 12	18101725 57

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1.							TARIF N° 2.			
		EXPRESS.			PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.			
		COLIS TAXES AU MINIMUM.	COLIS TAXES AU POIDS.	TOTAL.	TAXES UNIFORMES.			TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	POIDS.	Au-dessus de 100 KILOGRAMMES.	TOTAL.
					De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.					
							Au delà de 10 KILOGRAMMES.					
A L'ARRIVÉE.												
Services mixtes.	Flandre occidentale.	77 40	83 09	160 53	838 59	786 77	842 95	202 27	2831 13	4948 73	24420 89	29369 62
	Lichterfelde à Furnes . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Nord belge	"	"	"	4524 45	3528 03	4296 05	440 03	12788 56	1838 80	55236 27	57073 07
	Pepinster à Spa	"	"	"	481 53	274 00	357 15	397 02	1510 30	754 47	2547 01	6128 89
	Grand Central belge	310 19	164 62	474 81	386 20	300 45	200 25	374 18	1741 89	2096 84	11408 31	13505 15
	Lierre à Tarnhout	"	"	"	418 88	215 75	"	555 83	1200 46	1144 92	4298 59	9562 29
	Manège à Wavre	895 62	71 31	966 93	215 52	13 53	6 03	19 44	1222 05	838 03	3036 02	4002 80
	Hainaut et Flandres	554 68	68 49	623 16	655 32	318 50	604 17	98 16	2299 30	2744 14	9329 05	12273 10
	Centre belge	973 53	447 78	1421 31	" 09	" 33	"	"	1421 73	1558 87	6761 74	8340 61
	Grand-Luxembourg	500 58	246 71	747 27	396 77	355 56	516 19	174 26	2190 05	1060 84	5868 48	6929 32
	Liégeois-Limbourgeois . . .	26 41	9 82	36 23	183 05	183 06	192 "	61 92	656 26	550 19	2298 53	2843 72
	Gand à Bruges	181 08	37 40	219 06	"	"	"	"	219 06	737 50	3125 38	3862 88
	— à Zelvaete	16 51	5 76	22 27	"	"	"	"	22 27	19 73	75 81	95 54
	Bruges à Blankenberghe . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Services internationaux.	Taminos à Landen	12 76	25 60	38 36	"	"	"	"	38 36	205 28	368 01	573 29
	Société du Flénu	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Rhénan-belge	"	"	"	"	"	"	"	3635 89	52363 74	"	55997 63
	Prussien belge	"	"	"	"	"	"	"	966 38	48162 91	"	49129 29
	Prusso-néerland-belge . .	"	"	"	934 27	739 90	736 11	489 83	2920 11	2380 83	7807 66	10200 01
	Franco belge (par Mouscron). .	"	"	"	1068 55	975 13	2816 82	15 70	4876 20	200 80	7493 84	7700 64
	— (par Quévrain)	"	"	"	3621 87	3615 09	6254 27	6 70	13407 03	"	43447 59	43447 59
	— (par Haumont)	"	"	"	80 91	63 74	191 53	"	386 20	21 50	683 56	705 08
	— (par Mons à Quivy)	"	"	"	140 28	52 24	189 01	"	381 53	84 05	803 13	897 18
	— (par Blandain)	"	"	"	403 50	292 56	1280 64	"	1976 70	"	1255 51	1255 51
Petits paquets.	Prusso-belge	"	"	"	9168 30	4325 12	3480 10	4946 50	21930 02	"	"	"
	Anglo-belge (par Ostende). .	"	"	"	1982 38	1596 80	1338 53	1939 40	6857 11	"	"	"
	— (par Calais)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	— (South Eastern)	"	"	"	209 50	253 "	313 "	597 37	1372 87	"	"	"
	Transit	"	"	"	18177 75	13599 41	11637 "	13568 18	57012 34	"	"	"
Produits présumés du chef des expéditions de l'est français de septembre, octobre, novembre et décembre, encaissés par les comptables de l'Etat)												
		500 "	400 "	900 "	300 "	250 "	240 "	200 "	1890 "	1250 "	8500 "	9750 "
	TOTAUX	4049 36	1560 58	5609 94	44207 71	31739 57	35538 42	24096 79	141192 43	27044 79	299513 05	333635 30
	Report des transports au départ.	118105 98	97988 70	216094 68	21751 02	14360 40	14812 92	20065 09	287084 11	250090 88	1527091 27	1794907 82
	TOTAUX	122155 34	98549 28	221704 62	65938 73	46099 97	50351 34	44161 88	428270 54	277135 67	1836604 32	2128543 12

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.			A REPORTER.
MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	TARIFS SPÉCIAUX	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.	
1381 04	41452 76	28233 48	5640 25	572 23	16610 01	"	"	93892 83	1566 30	461 "	2027 30	128120 88
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1706 27	96544 28	113270 61	94446 28	317345 56	149721 86	7300 "	204718 91	987053 73	10070 45	303 26	10373 71	1067289 07
48 "	8319 16	721 17	61 75	3725 19	45603 01	2051 91	"	60532 19	438 87	147 23	586 12	68757 50
386 49	31120 97	58915 55	39104 05	39923 04	36803 59	"	"	205343 09	960 70	50 00	1011 60	224802 33
"	8190 11	3506 51	44 15	"	"	"	"	12040 77	348 59	37 80	386 39	23189 91
753 83	10504 02	6913 99	23853 01	61390 12	14023 19	"	62556 72	185006 93	660 63	348 83	1009 46	191241 24
1105 32	21035 15	7093 04	11540 55	29900 15	1722 51	30 48	42 84	76320 04	685 98	301 28	997 26	91889 79
2870 17	36026 83	25561 86	67617 63	306526 64	87691 87	"	11125 95	727876 95	833 84	193 70	1027 54	738636 83
2082 51	37912 53	37946 14	109011 20	397804 02	51627 38	1721 71	"	641105 50	1130 40	416 12	1546 52	651771 39
578 49	9615 59	7715 49	5508 97	65198 61	"	"	12364 46	101329 60	191 16	5 85	197 01	105020 59
702 60	6261 57	3168 47	460 63	552 14	38 55	"	"	11201 96	106 27	16 20	122 47	15406 37
13 85	366 71	1155 43	638 68	1823 74	"	"	"	4020 38	15 06	1 97	17 03	4155 22
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
101 10	3921 64	2438 09	215 67	54 57	"	"	"	6731 07	36 11	7 74	43 85	7386 57
"	"	"	36 75	38556 33	"	"	33111 44	71704 52	7 70	"	7 70	71712 22
2273 63	122475 13	58316 47	20227 29	117189 45	72935 72	310 25	"	394027 94	1154 45	46 "	1200 45	451228 02
52 40	15609 02	26136 17	374 23	12417 50	15184 88	"	"	68774 20	115 80	7 25	123 03	118020 54
177 "	64593 68	26111 19	1588 97	5176 40	160 80	"	"	97791 04	1275 09	149 88	1424 97	112336 13
2154 10	32055 15	45077 08	6902 44	27723 69	11886 35	"	"	125796 81	7 "	1443 23	1450 23	139825 88
709 40	67270 22	38174 45	5641 66	49785 05	75314 14	"	"	236928 52	3 "	8124 "	8127 "	302001 04
122 60	6068 75	9954 42	3808 02	20057 20	13203 32	2852 65	"	56066 96	25 91	209 77	235 68	57313 02
106 60	1191 66	10853 45	6240 38	40331 01	51497 01	2338 88	6581 90	119207 92	33 05	23 09	56 14	120532 77
1127 50	6950 63	11479 20	4812 81	11309 17	12599 41	"	"	51277 72	"	434 70	434 70	54944 63
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3042 05	3042 05	24972 07
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6857 11
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 50	83 75	88 25	88 25
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1372 87
"	"	"	"	"	"	"	"	"	353 "	6782 25	7135 25	61147 59
020 "	13150 "	11100 "	9050 "	22000 "	14000 "	2050 "	10000 "	82270 "	400 "	450 "	850 "	94760 "
19345 95	610991 51	536020 26	420034 37	1617706 47	675663 58	18655 91	470865 22	4419303 27	20433 86	23087 87	43521 73	4937652 73
191614 27	2355616 54	1899771 80	1576628 09	3816055 08	2343039 13	415545 45	1764880 "	14386150 98	84471 42	70976 25	155447 67	16603590 50
213960 22	2876308 05	2433792 06	1990682 46	5453762 15	3018702 71	434201 36	2235745 22	18785454 23	104905 28	94064 12	198969 40	21541243 29

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	REPORT.	FRAIS ACCESSOIRES.							
			Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision.	Avis d'arrivée.	Frais imprévus.	TOTAL.
Services mixtes.	A L'ARRIVÉE.									
	Flandre occidentale	128120 88	"	"	7555 17	3523 68	"	820 18	"	11906 03
	Lichterfelde à Furnes	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Nord belge	1067289 07	"	"	6724 12	8267 54	254 41	3335 06	"	18632 03
	Pepinster à Spa	68757 50	"	"	2971 41	355 59	"	79 40	"	3406 40
	Grand Central belge	224602 33	"	"	5062 28	5504 88	"	1411 25	"	11978 41
	Lierre à Turnhout	23189 91	"	"	4780 90	831 93	"	142 20	"	5755 03
	Namur à Wavre	191241 24	"	"	233 57	937 57	"	1118 75	"	2289 80
	Hainaut et Flandres	91889 79	"	"	368 24	2507 51	"	705 30	"	3581 05
	Centre belge	738666 83	"	"	785 62	4121 40	"	4211 85	"	9121 87
	Grand-Luxembourg	851771 39	"	"	1003 07	4369 29	"	2243 10	"	7615 46
	Liégeois-Limbourgeois	105026 59	"	"	108 49	1233 18	"	592 80	"	1934 47
	Gand à Bruges	15400 37	"	"	514 14	654 22	"	117 "	"	1285 36
	— à Zelzate	4155 22	"	"	2 40	38 41	"	15 40	"	56 21
	Bruges à Blankenberghe	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Tunines à Londen	7386 57	"	"	10 44	315 00	"	35 10	"	389 63
	Société du Flénu	71712 23	"	"	"	"	"	216 60	"	216 60
	Rhénan-belge	451228 02	"	"	11485 95	10210 57	4809 90	1590 60	"	28097 11
	Prussien-belge	118026 54	"	"	2645 73	1876 10	555 54	561 80	"	5630 17
	Services internationaux.	Prusso-néerlandais-belge	112338 13	"	"	872.38	3603 01	" 85	588 03	"	5065 17
Franco-belge (par <i>Moucron</i>)		138625 68	"	"	2069 98	8736 66	183 97	43 "	" 20	11633 81
— (par <i>Quirrain</i>)		302001 04	"	"	13747 35	15475 53	30 88	28 70	1 40	29283 86
— (par <i>Haumont</i>)		57343 92	"	"	371 27	1747 11	"	44 45	" 10	2162 93
— (par <i>Mons à Quiray</i>)		120532 77	"	"	110 53	306 69	31 "	118 10	"	566 32
— (par <i>Blandain</i>)		54944 63	"	"	1215 64	3086 52	"	"	1 15	4303 31
Prusso-belge		24972 07	"	"	"	"	" 75	"	"	" 75
Anglo-belge (par <i>Ostende</i>)		6857 11	"	"	"	"	"	"	"	"
— (par <i>Calais</i>)		88 25	"	"	"	"	"	"	"	"
— (South Eastern)		1372 57	"	"	"	"	1 05	"	"	1 95
Petite payant.	Transit	64147 50	"	"	"	"	"	"	"	"
	Produits présumés du chef des expéditions de l'est français de septembre, octobre, novembre et décembre, encaissés par les comptables de l'Etat	94760 "	"	"	452 72	"	"	"	"	452 72
	Totaux	4837652 73	"	"	63710 40	77705 48	5909 34	18029 47	2 85	165357 54
Report des transports au départ.		16603590 56	100047 40	22406 48	120210 76	425432 87	10408 52	43212 79	4340 48	816068 29
TOTAUX.		21541243 29	100047 40	22406 48	183030 16	503138 35	16317 86	61242 25	4343 33	981425 83

TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6 CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	Observations.
	ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.			
			1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.				
140028 91	"	1025 86	920 70	1050 78	3382 85	6392 17	32731 08	179152 16	
"	"	"	14 94	"	61 01	75 95	"	75 95	
1085921 10	992 60	3155 38	115 85	101 43	2929 12	6301 79	214973 45	1308188 94	
72163 90	483 "	2070 50	55 "	164 "	165 42	2474 92	5470 84	80601 68	
238580 74	280 14	420 "	75 "	93 28	730 33	1318 61	209733 81	447919 30	
28944 94	87 "	"	270 "	514 60	621 "	1405 80	4728 85	35166 59	
193531 13	"	"	2 10	35 10	443 78	480 96	800 "	194812 09	
95470 84	"	216 50	21 20	35 55	1354 07	1627 32	108428 54	205526 70	
747788 70	"	88 "	11 40	70 84	3127 29	3297 53	70450 22	821536 45	
659386 85	69 15	43 98	152 04	194 46	5382 96	6373 44	215693 73	891525 17	
106981 66	56 10	"	"	7 65	"	7 65	11198 74	118223 85	
16091 73	"	"	"	29 25	15 60	41 85	10165 10	27201 68	
4211 43	"	"	"	"	"	"	"	4211 43	
"	"	"	"	"	"	"	5500 "	5500 "	
7756 20	"	"	"	"	65 89	65 89	"	7822 09	
71928 82	"	"	"	"	"	"	8091 75	80010 57	
479325 13	1047 "	3401 84	1941 96	"	42888 60	48232 40	"	528694 53	
123665 71	93 10	193 "	6474 "	"	63128 "	69798 "	"	193556 81	
117401 30	"	520 50	238 60	836 10	8797 20	10392 60	300 "	126093 90	
151459 69	81 40	523 "	"	"	707 70	1230 70	32445 }	152754 79	
331284 90	252 "	688 "	305 40	"	3063 "	4055 40		335593 30	
59506 85	"	"	124 20	"	913 20	1017 40		92989 25	
121099 09	"	54 "	8 70	"	675 "	737 70		121836 70	
59247 94	"	160 40	"	"	90 60	251 "		59498 04	
24972 82	"	"	"	"	"	"	"	24972 82	
6857 11	"	"	"	"	"	"	"	6857 11	
88 25	"	"	"	"	"	"	"	88 25	
1374 82	"	"	"	"	"	"	"	1374 82	
64147 59	"	"	"	"	"	"	"	64147 59	
95212 72	"	30 29	50 "	50 "	300 "	430 29	40283 67	135926 68	
5103010 27	3427 79	12599 25	10790 30	3183 22	139460 60	166033 37	971298 78	6243770 21	
17419658 85	8829 12	41529 81	22783 99	32103 86	271917 82	368335 48	304902 12	18101725 57	
22522669 12	12256 01	54129 06	33574 29	35287 08	411378 42	534368 85	1276200 90	24345495 78	

N° XV. — Situation, PAR MOIS, du matériel des

ÉPOQUES.	LOCOMOTIVES						TENDERS.
	A 4 PAIRE de roues motrices.	A 2 PAIRES DE ROUES motrices		A 3 PAIRES de roues motrices.	DE GARE	TOTAUX.	
		de plus de 1m,45 de diamètre.	de moins de 1m,45 de diamètre.				
AU 1 ^{er} JANVIER 1866.....	50	81	19	114	42	306	277
» FÉVRIER »	47	81	16	114	42	300	284
» MARS »	47	81	15	114	42	299	281
» AVRIL »	47	81	15	116	42	301	281
» MAI »	46	81	14	116	42	299	273
» JUIN »	45	81	14	116	43	299	273
» JUILLET »	45	81	14	116	44	300	284
» AOÛT »	45	81	13	117	44	300	288
» SEPTEMBRE »	45	83	15	118	44	303	291
» OCTOBRE »	45	84	13	120	44	306	290
» NOVEMBRE »	45	86	13	121	43	308	290
» DÉCEMBRE »	45	90	13	123	42	313	290
» JANVIER 1867.....	45	92	13	129	44	323	280

Situation du matériel au 1^{er} janvier 1866.

En bon état	40	64	13	96	37	250	249
En réparation..	10	17	6	18	5	56	28
En construction. {	Renouvellement.	•	9	•	12	•	•
	Extension	•	•	•	2	2	8

Situation du matériel au 1^{er} janvier 1867.

En bon état	38	76	11	113	39	277	263
En réparation.....	7	16	2	16	5	46	26
En construction. {	Renouvellement.	•	10	•	9	1	•
	Extension	•	10	•	15	18	•

Comparaison entre la situation au 1^{er} janvier 1866 et celle au 1^{er} janvier 1867.

Au 1 ^{er} janvier 1866.....	50	81	19	114	42	306	277
Au 1 ^{er} janvier 1867.....	45	92	13	129	44	323	280
Différence au 1 ^{er} janv. 1867. {	En plus	•	11	•	15	2	17
	En moins.....	5	•	6	•	•	•
		A	B	C	D	E	F

*locomotives et des tenders, pendant l'année 1866.***OBSERVATIONS.**

- A) En moins 3 locomotives à voyageurs, à 1 paire de roues motrices : nos 57, 111, 115, 120 et 158, démolies.
- B) En plus 11 id. à 2 paires id. fournies par Cockerill : nos 54, 57 et 321 à 329.
- C) En moins 6 locomotives à marchandises, à 2 paires id. : nos 26, 54, 151, 172, 199 et 259, démolies.
- D) { En plus 17 locomotives à marchandises, à 3 paires de roues motrices { nos 9, 10, 16, 19, 31, 51, 61, 72, 134, 318, 319 et 320 fournies par Couillet.
 { En moins 2 id. id. : no 350 fournie par Carlsruhe.
 { nos 365, 366, 367 et 368 fournies par la Compagnie belge.
 { En moins 2 id. id. : nos 108 et 170, démolies.
 { Différence 15 id. id. en plus.
- E) { En plus 4 locomotives de gare { nos 115, 128 et 330 fournies par Couillet.
 { En moins 2 id. : no 340 par Carels.
 { nos 8 et 32, démolies.
 { Différence 2 id. en plus.
- F) { En plus 30 tenders fournis par Carels : nos 48, 77, 130, 141 et 278 à 303.
 { En moins 18 id. démolis : nos 2, 6, 9, 48, 49, 72, 77, 115, 130, 134, 141, 146, 152, 153, 162, 170, 175 et 177.
 { Différence 12 id. en plus.

N° XVI. — Situation, PAR MOIS, du matériel

ÉPOQUES.	SERVICE DES VOYAGEURS.						SERVICES DIVERS.												
	DILIGENCES.	CHARS-A-BARCS.	WAGONS COUVERTS.	VOITURES MIXTES.	WAGONS A BAGAGES.	TOTALX.	VOITURES-POSTE.	VOITURES CELLULAIRES.	WAGONS								CANIONS-TAPISSIÈRES.	TOTALX.	
									DE SECOURS POUR LES REMISES.	A FREINS POUR LES PLANS INCLINÉS.	POUR LE TRANSPORT DU COKE.	POUR LE TRANSPORT DU COKE, de 10 tonnes.	Pour l'entretien de la route		POUR LE SERVICE DES ATELIERS.				
AU 1 ^{er} JANVIER 1866.....	239	228	589	59	417	1,552	43	7	31	27	44	103	30	204	33	39	563		
» FÉVRIER »	200	228	589	59	416	1,552	43	7	31	28	44	103	29	204	33	39	560		
» MARS »	203	228	589	59	415	1,554	43	7	31	28	43	103	29	204	35	39	559		
» AVRIL »	203	228	589	58	415	1,553	43	7	31	25	42	103	29	204	35	39	556		
» MAI »	260	228	589	58	415	1,550	43	7	31	23	41	103	29	215	35	39	564		
» JUIN »	260	227	589	58	414	1,548	43	7	31	23	41	103	29	213	55	39	564		
» JUILLET »	258	227	589	58	416	1,548	43	9	31	23	40	103	29	238	55	39	590		
» AOUT »	258	227	589	58	420	1,552	43	9	31	23	37	103	30	239	53	39	589		
» SEPTEMBRE »	257	227	590	58	431	1,563	45	9	31	23	33	104	30	239	31	39	582		
» OCTOBRE »	258	234	599	59	450	1,600	43	9	51	23	32	104	30	239	31	39	581		
» NOVEMBRE »	202	240	608	63	465	1,638	45	9	51	22	32	104	50	239	31	59	580		
» DÉCEMBRE »	203	248	625	71	479	1,688	45	9	51	22	32	103	29	239	31	59	578		
» JANVIER 1867.....	272	256	649	78	495	1,750	43	9	51	22	29	101	29	239	31	59	573		

Situation du matériel

En bon état.....	205	210	553	40	567	1,578	34	7	31	23	44	101	29	204	33	38	544
En réparation.....	58	18	56	5	27	122	4	»	»	4	»	4	1	»	»	1	14
En parachèvement.....	16	»	»	16	23	55	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5
En construction.	Renouvellement.		»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	20	»	»	22
	Extension.....		7	»	»	»	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Situation du matériel

En bon état.....	222	198	458	58	421	1,357	34	7	31	21	25	82	28	239	31	39	537
En réparation.....	57	58	145	4	51	275	7	2	»	1	4	19	1	»	»	»	54
En parachèvement.....	13	20	46	16	23	118	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
En construction.	Renouvellement.		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Extension.....		20	15	59	»	42	116	»	»	»	12	»	»	»	»	12

Comparaison entre la situation au 1^{er} jan

Au 1 ^{er} janvier 1866.....	239	228	589	59	417	1,552	43	7	31	27	44	103	30	204	33	39	563
Au 1 ^{er} janvier 1867.....	272	256	649	78	495	1,750	45	9	51	22	29	101	29	239	31	39	573
Différences au 1 ^{er} janv. 1867.	en plus.....		13	28	60	19	78	198	»	2	»	»	»	»	35	»	10
	en moins.....		»	»	»	»	»	»	»	»	5	15	4	1	»	»	»
	A	B	C	D	E		F		G	H	I	J	K	L			

voitures et des wagons, pendant l'année 1866.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.															
WAGONS															
POUR ÉQUIPAGES.	POUR CHEVAUX. (BOIES.)	POUR CHEVAUX ET BÉTAIL.	POUR BÉTAIL.	FERMÉS			PLATS			COUVERTS POUR LA CHAUX.	A HAUSSETTES FIXES pour le charbon.			TOTAUX.	
				à 4 roues, de 5 à 7 1/2 tonnes.	à 4 roues, de 10 tonnes.	à 8 roues, de 10 tonnes.	à 4 roues, de 5 à 7 1/2 tonnes.	à 4 roues, de 10 tonnes.	à 0 et 8 roues, de 10 à 15 tonnes.		à 8 roues, de 20 tonnes.	de 5 à 7 1/2 tonnes.	de 10 tonnes.		de 15 tonnes.
31	75	202	61	959	715	7	646	573	40	27	26	2,250	2,866	106	8,644
31	75	201	61	937	715	7	644	589	58	27	20	2,216	2,898	106	8,671
31	75	201	60	950	715	7	643	589	58	27	26	2,215	2,920	106	8,689
31	75	200	60	933	715	7	641	589	58	27	23	2,195	2,937	106	8,679
31	75	238	59	931	715	7	641	589	58	27	23	2,177	3,012	106	8,751
30	75	236	57	940	715	7	650	589	58	27	23	2,170	3,096	106	8,799
49	75	235	55	949	721	7	655	601	58	27	23	2,158	3,276	106	8,975
49	75	235	51	945	744	7	655	622	58	27	24	2,126	3,457	106	9,155
48	75	231	48	957	792	7	621	675	58	27	23	2,170	3,676	106	9,494
48	75	280	46	933	825	6	614	727	57	27	22	2,060	3,818	106	9,592
47	74	249	45	924	855	6	613	754	37	27	21	2,040	3,906	106	9,704
47	74	248	42	915	911	6	606	779	37	27	21	2,006	4,004	106	9,829
47	75	248	40	908	963	6	600	788	57	27	21	1,981	4,057	106	9,882
au 1 ^{er} janvier 1866.															
31	67	237	55	932	707	6	635	568	54	23	25	2,211	2,851	106	8,543
"	8	5	6	7	8	1	11	5	6	4	1	19	15	"	96
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17	"	17
"	"	"	"	"	"	"	"	16	"	"	"	"	57	"	55
au 1 ^{er} janvier 1867.															
46	68	218	57	844	934	6	572	752	54	27	20	1,879	3,924	103	9,466
1	5	30	3	64	29	"	28	56	3	"	1	102	115	1	416
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10	10	"	"	"	40	"	"	"	"	51	"	"	26	"	117
vies 1866 et celle au 1 ^{er} janvier 1867.															
31	75	202	61	939	715	7	646	573	40	27	26	2,250	2,866	106	8,644
47	75	248	40	908	963	6	600	788	57	27	21	1,981	4,057	106	9,882
"	"	"	"	"	248	"	"	215	"	"	"	"	1,171	"	1,238
"	2	14	21	51	"	1	46	"	5	"	5	249	"	"	"
M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V		W	X	Y		

Observations.

A) En plus 22 diligences { 7 fournies par M. Carlier de Saint-Hubert.
15 id. par MM. Janin et Bournique.
En moins 9 id. démolies.
Différence 13 id. en plus.

B) En plus 30 chars-à-bancs fournis MM. Janin et Bournique.
En moins 2 id. démolies.
Différence 28 id. en plus.

C) En plus 61 wagons couverts fournis par MM. Janin et Bournique.
En moins 1 wagon couvert, démolé.
Différence 60 wagons couverts en plus.

D) En plus 20 voitures mixtes (pour dames) fournies par MM. Janin et Bournique.
En moins 1 voiture mixte (pour dames), démolie.
Différence 19 voitures mixtes (pour dames) en plus.

E) En plus 88 wagons à bagages { 24 construits à l'arsenal.
20 fournis par M. Carels.
44 id. par MM. Janin et Bournique.
En moins 10 id. démolies.
Différence 78 id. en plus.

F) En plus 2 voitures cellulaires fournies par M. Delcourt.
G) En moins 5 wagons à frein pour les plans inclinés, démolis.

H) En moins 15 wagons à coke { 1 transformé en wagon plat.
de 5 tonnes. { 14 démolis.

I) En moins 4 wagons à coke de 10 tonnes, démolis.

J) En moins 2 wagons pour l'entretien de la route (grands), démolis.
En plus 1 wagon pour l'entretien de la route (grand), construit à l'arsenal.
Différence 1 wagon pour l'entretien de la route (grand), en moins.

K) En plus 35 wagons pour l'entretien de { 20 fournis par M. Carlier de Saint-Hubert.
la route (petits) { 15 id. par M. Nienise Mairia.

L) En moins 2 wagons pour le service des ateliers, démolis.

M) En moins 4 wagons pour équipages, démolis.

N) En moins 2 wagons pour chevaux (boxes), démolis.

O) En moins 14 wagons pour chevaux et bétail, démolis.

P) En moins 21 wagons à bétail, démolis.

Q) En moins 51 wagons fermés de 5 à 7 1/2 tonnes, démolis.

R) En plus 250 wagons fermés, { 72 fournis par M. Preud'-homme.
à 4 roues, de 52 id. par M. Carlier de Saint-Hubert.
10 tonnes. { 126 id. par MM. Chevalier et Comp.

En moins 2 id. démolis.
Différence 248 id. en plus.

S) En moins 1 wagon fermé, à 8 roues, de 10 tonnes, démolé.

T) En moins 47 wagons plats, de 5 à 7 1/2 tonnes, démolis.
En plus 1 id., id., provenant d'un wagon à coke.
Différence 46 id., id., en moins.

U) En plus 216 wagons plats, à { 200 fournis par M. Raghenon
à 4 roues, de 16 id. par M. Ervrad.
10 tonnes. {
En moins 1 id. démolé.
Différence 215 id. en plus.

V) En moins 3 wagons plats de 10 à 15 tonnes, démolis.

W) En moins 5 wagons à chaux, démolis.

X) En moins 249 wagons à charbon de 5 à 7 1/2 tonn., démolis.

Y) En plus 1,177 wagons à charbon { 370 fournis par M. Delcourt.
de 10 tonnes { 188 id. par M. Ervrad.
447 id. par M. Raghenon fils.
74 id. par M. Carlier.
En moins 6 id. démolis.
Différence 1,171 id. en plus.

51

Observations.

- A) En plus 22 diligences { 7 fournies par M. Carlier de Saint-Hubert.
15 id. par M. Janin et Bournique.
En moins 9 id. démolies.
Différence 13 id. en plus.
- B) En plus 30 chars-à-bancs fournis M. Janin et Bournique.
En moins 2 id. démolies.
Différence 28 id. en plus.
- C) En plus 61 wagons couverts fournis par M. Janin et Bournique.
En moins 1 wagon couvert, démolé.
Différence 60 wagons couverts en plus.
- D) En plus 20 voitures mixtes (pour dames) fournies par M. Janin et Bournique.
En moins 1 voiture mixte (pour dames), démolie.
Différence 19 voitures mixtes (pour dames) en plus.
- E) En plus 58 wagons à bagages { 24 construits à l'arsenal.
20 fournis par M. Carlier.
44 id. par M. Janin et Bournique.
En moins 10 id. démolies.
Différence 78 id. en plus.
- F) En plus 2 voitures cellulaires fournies par M. Delcourt.
G) En moins 5 wagons à frein pour les plans inclinés, démolies.
H) En moins 15 wagons à coke { 1 transformé en wagon plat.
de 5 tonnes. } 14 démolies.
- I) En moins 4 wagons à coke de 10 tonnes, démolies.
J) En moins 2 wagons pour l'entretien de la route (grands), démolies.
En plus 1 wagon pour l'entretien de la route (grand), construit à l'arsenal.
Différence 1 wagon pour l'entretien de la route (grand), en moins.
- K) En plus 35 wagons pour l'entretien de la route (petits) { 20 fournis par M. Carlier de Saint-Hubert.
15 id. par M. Nicaise Majria.
L) En moins 2 wagons pour le service des ateliers, démolies.
M) En moins 4 wagons pour équipages, démolies.
N) En moins 2 wagons pour chevaux (boxes), démolies.
O) En moins 14 wagons pour chevaux et bétail, démolies.
P) En moins 21 wagons à bétail, démolies.
Q) En moins 51 wagons fermés de 5 à 7 1/2 tonnes, démolies.
- R) En plus 250 wagons fermés, { 72 fournis par M. Preud'-homme.
52 id. par M. Carlier de Saint-Hubert.
126 id. par M. Chevalier et Comp.
En moins 2 id. démolies.
Différence 248 id. en plus.
- S) En moins 1 wagon fermé, à 8 roues, de 10 tonnes, démolé.
T) En moins 47 wagons plats, de 5 à 7 1/2 tonnes, démolies.
En plus 1 id., id., provenant d'un wagon à coke.
Différence 46 id., id., en moins.
- U) En plus 216 wagons plats, à { 200 fournis par M. Raghenon fils.
4 roues, de 10 tonnes. } 16 id. par M. Evrard.
En moins 1 id. démolé.
Différence 215 id. en plus.
- V) En moins 3 wagons plats de 10 à 15 tonnes, démolies.
W) En moins 5 wagons à chaux, démolies.
X) En moins 249 wagons à charbon de 5 à 7 1/2 tonn., démolies.
Y) En plus 1,177 wagons à charbon de 10 tonnes { 370 fournis par M. Delcourt.
188 id. par M. Evrard.
100 id. par M. Raghenon fils.
447 id. par M. Preud'-homme.
74 id. par M. Carlier.
En moins 6 id. démolies.
Différence 1,171 id. en plus.

N° XVII. — *Tableau du parcours kilométrique*

MOIS.	TRAINS A VOYAGEURS EXPRESS.				TRAINS A VOYAGEURS SPÉCIAUX.				TRAINS A VOYAGEURS ORDINAIRES.			
	LIGNES				LIGNES				LIGNES			
	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.
JANVIER	33,387	49,406	6,944	43,779	634	"	"	60	444,958	55,212	58,932	406,364
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,566	"	9,300
FÉVRIER	30,456	47,528	6,272	44,252	484	"	"	"	403,292	49,000	62,664	96,412
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,264	"	8,400
MARS	33,387	49,406	6,944	43,779	506	"	"	24	445,035	54,220	69,378	406,398
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,460	"	9,300
AVRIL	32,310	48,780	6,720	43,270	4,756	294	444	30	442,065	52,500	67,440	402,942
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,768	"	9,000
MAI	33,387	49,406	6,944	43,779	2,002	4,893	56	217	422,764	56,658	81,220	443,770
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,314	"	44,722
JUIN	40,350	22,380	6,720	43,270	2,492	48	310	4,479	424,393	50,832	79,364	440,073
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,726	"	44,460
JUILLET	41,292	23,932	48,228	45,779	3,523	4,422	964	464	438,430	63,612	83,560	444,767
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,880	"	44,722
AOUT	43,424	22,044	48,228	45,779	4,424	460	"	4,272	431,854	67,332	82,492	444,376
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,880	"	44,722
SEPTEMBRE . . .	40,440	49,560	46,920	45,270	4,725	4,802	3,864	4,592	426,080	61,380	78,820	442,226
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,838	"	44,460
OCTOBRE	44,757	20,242	48,484	45,779	4,485	516	4,787	894	427,770	54,250	82,436	445,249
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,076	"	44,722
NOVEMBRE . . .	40,476	49,560	46,920	45,270	"	"	"	278	422,468	54,720	79,840	440,222
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,880	"	44,460
DÉCEMBRE . . .	28,373	46,492	45,748	45,779	"	"	336	228	447,864	49,724	73,372	402,807
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,076	"	44,856
TOTAUX	438,406	238,703	445,072	485,785	15,428	6,435	7,488	6,532	4,456,892	666,450	899,248	4,305,273
ID.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	71,428	"	429,424

N. B. Les chiffres en regard desquels se trouve un astérisque représentent le parcours des trains étrangers.

des trains, pendant l'année 1866.

TRAINS A MARCHANDISES SPÉCIAUX.				TRAINS A MARCHANDISES ORDINAIRES.				TOTAUX.				TOTAUX GÉNÉRAUX.
LIGNES				LIGNES				LIGNES				
N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	
334	286	940	2,063	88,531	70,431	66,399	139,974	237,844	145,335	133,215	264,234	780,625
"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,566	"	9,300	15,866
433	3,458	164	1,705	77,690	65,048	64,544	127,189	212,055	135,004	133,641	239,258	719,958
"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,264	"	8,400	13,664
840	1,901	32	2,789	90,669	71,870	68,552	137,875	240,457	147,397	144,896	262,865	795,615
"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,460	"	9,300	15,460
448	896	198	846	87,083	69,624	65,447	137,377	233,632	142,094	139,649	256,465	774,840
"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,768	"	9,000	14,768
764	1,646	182	1,063	92,420	69,614	67,643	139,032	254,337	149,224	156,045	269,883	826,489
"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,314	"	11,722	18,036
1,256	2,800	1,431	3,369	94,517	68,648	68,603	142,472	262,913	144,708	156,458	272,663	836,742
"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,726	"	11,460	17,186
978	5,283	1,882	3,073	97,821	69,966	71,587	142,911	282,044	164,215	176,218	276,991	899,468
"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,880	"	11,722	17,602
3,614	4,914	1,844	5,791	97,370	70,413	73,544	145,189	277,377	168,160	176,408	282,407	901,052
"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,880	"	11,722	17,602
1,279	5,853	1,664	5,677	94,814	67,323	74,454	141,914	267,308	156,118	178,422	276,676	875,524
"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,838	"	11,460	17,298
3,942	5,358	2,778	3,268	103,012	73,876	82,814	157,354	277,666	154,212	188,299	292,514	912,691
"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,076	"	11,722	17,798
1,542	3,692	3,658	2,622	98,135	74,110	80,127	153,730	262,321	146,082	180,545	282,119	871,067
"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,880	"	11,460	17,340
1,403	5,282	2,816	2,264	100,231	84,460	81,584	150,838	247,868	152,958	173,856	271,916	846,598
"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,076	"	11,856	17,932
19,800	41,369	17,589	34,532	1,422,293	849,550	865,285	1,715,869	3,052,819	1,802,507	1,931,352	3,247,991	10,037,669
"	"	"	"	"	"	"	"	"	71,428	"	129,124	200,552

N° XVIII. — Tableau du parcours kilométrique

DÉSIGNATION DES VOITURES.	CONVOIS DE VOYAGEURS												
	EXPRESS.					SPÉCIAUX.					ORDINAIRES.		
	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	TOTAL.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	TOTAL.	N.-O.	EST.	S.-O.
Diligences	1,011,509	580,024	270,474	152,001	2,014,098	17,115	8,636	15,719	9,861	51,331	2,210,945	1,190,820	979,438
"	38,405	377,830	2,544	345,631	762,410	"	"	"	30	30	3,778	133,210	"
Voitures mixtes.	54,055	1,360	1,429	4,577	61,421	4,501	318	1,827	2,262	8,908	572,890	174,850	605,901
"	"	52	"	1,077	1,129	"	"	"	"	"	"	11,683	"
Chars-à-bancs.	542,429	205,036	211,396	79,931	1,038,792	11,094	9,567	19,769	19,296	59,726	2,428,279	1,348,538	1,169,282
"	66	"	1,897	46,678	48,641	"	"	"	151	151	"	128,601	"
Wagons	422,527	166,070	167,108	59,135	814,840	47,671	63,096	75,762	44,849	233,378	5,321,646	2,801,328	3,000,272
"	"	240	399	1,947	2,586	"	"	"	63	63	"	92,232	"
Voitures de poste	232,790	172,286	76,005	82,156	563,237	6,767	"	"	"	6,767	62,305	90,514	87,157
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Id. cellulaires	468	2,726	194	1,317	4,705	45	"	"	"	45	43,241	18,756	13,136
Boxes.	714	78	56	451	1,299	10,319	7,294	1,018	3,977	22,608	33,632	38,288	11,331
"	"	52	"	37	89	"	"	"	"	"	80	1,458	"
Wagons à bagages.	743,867	409,800	252,677	206,501	1,614,938	20,678	11,149	14,902	11,303	58,032	2,419,110	918,696	1,715,026
"	180	29,498	26,265	142,510	198,453	"	"	"	"	"	440	181,222	"
Id. fermés. Chargés.	212,692	318,064	53,952	2,055	586,763	1,582	2,381	1,115	2,381	7,459	312,343	250,986	34,374
Id. id. Vides. .	183	"	1,161	"	1,344	1,678	1,296	"	150	3,124	9,448	1,346	666
Trucks. Chargés.	"	104	"	19	123	5,083	3,012	"	441	8,536	5,105	5,280	338
Id. Vides. .	60	282	"	"	342	"	"	60	549	609	880	80	58
Wagons à haussottes . . . Chargés.	"	"	"	"	"	200	1,726	220	2,640	4,786	2,375	314	"
Id. Vides. .	"	"	"	"	"	"	646	"	"	646	3,251	26	160
Wagons plats à 4 roues. . Chargés.	"	"	"	"	"	"	52	"	"	52	283	1,568	"
Id. Vides. .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons plats à 8 roues. . Chargés.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Id. Vides. .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons pour le service	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons étrangers Chargés.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	68,137	265,257	74,343	179,416	597,153	288	552	276	540	1,656	27,454	65,892	8,677
Id. Vides. .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	734	3,328	1,008	400	5,470	"	52	"	"	52	604	14,330	112
TOTAUX.	3,223,294	1,855,830	1,034,452	588,326	6,701,902	126,733	111,173	130,392	97,709	466,007	13,425,733	6,841,488	7,618,039
Id.	105,522	676,257	108,456	717,696	1,605,931	288	604	276	784	1,932	32,356	628,633	8,789

N. B. Les chiffres en regard desquels se trouve l'astérisque (*) représentent le nombre de kilomètres parcourus par les voitures étrangères.

du matériel des transports, pendant l'année 1866.

CONVOIS DE MARCHANDISES															TOTAUX	
TOTAL			SPÉCIAUX.					ORDINAIRES.					TOTAL		GÉNÉRAUX.	
MIDI.	TOTAL.	GÉNÉRAL.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	TOTAL.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	TOTAL.	GÉNÉRAL.			
1,435,175	5,816,378	7,881,807	80	478	"	198	754	107,618	24,581	35,400	21,476	189,135	189,889	8,071,696		
48,039	185,027	947,467	4	"	"	12	16	"	"	"	"	"	16	947,483		
990,843	2,334,484	2,404,812	57	"	12	105	204	33,663	13,779	16,469	34,485	101,396	101,600	2,506,413		
214,027	225,715	226,844	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	226,844		
1,590,243	6,536,344	7,034,862	293	448	12	251	1,014	125,998	39,644	39,361	46,979	251,980	252,994	7,887,856		
30,933	159,554	203,346	4	"	"	12	16	"	"	"	"	"	16	203,362		
5,281,098	16,381,334	17,432,552	2,817	6,580	715	2,282	12,394	319,928	115,264	103,551	121,532	659,973	672,367	18,104,919		
381,671	473,903	476,552	"	"	"	125	125	"	"	"	"	"	125	476,677		
231,090	471,060	1,041,070	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,041,070		
1,460	1,460	1,460	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,460		
17,617	92,750	97,500	"	"	"	"	"	1,155	210	24	216	1,599	1,599	99,009		
16,014	99,263	123,170	1,127	1,627	31	1,617	4,402	112,909	51,758	23,652	51,538	239,847	244,249	367,419		
690	2,228	2,317	28	"	"	653	683	"	"	"	"	"	683	3,000		
1,970,380	7,024,092	8,607,062	41,595	65,938	39,413	59,179	206,725	2,127,400	1,624,301	1,735,404	3,685,068	9,172,703	9,379,488	18,076,550		
276,727	457,389	635,842	4	"	"	125	129	"	"	"	"	"	129	635,971		
58,310	635,943	1,250,165	24,985	39,582	3,172	13,582	81,321	6,249,733	5,968,933	3,350,961	4,985,006	20,552,635	20,633,980	21,884,121		
1,168	12,028	17,096	1,670	6,377	584	3,037	11,668	410,894	498,410	301,072	525,563	1,741,935	1,753,803	1,770,699		
833	11,656	20,315	152	228	"	171	551	162,743	56,600	29,590	82,169	331,093	331,644	351,959		
98	1,118	2,067	62	615	"	1,476	2,053	27,466	32,000	9,439	28,850	97,755	99,808	101,875		
345	3,034	7,820	253,898	360,544	202,949	559,461	1,376,852	6,260,775	6,496,740	8,089,997	13,755,901	34,606,413	35,983,265	35,591,085		
"	3,437	4,083	222,591	198,667	198,293	242,460	802,017	1,603,590	2,036,402	5,164,110	8,304,991	17,169,096	18,031,110	18,035,193		
313	2,164	2,216	25,589	328,082	256	13,766	367,693	1,107,448	1,023,227	488,934	2,365,690	5,045,319	5,413,012	5,415,228		
"	"	"	3,239	181,683	224	13,180	198,326	244,778	379,259	371,170	989,222	1,984,435	2,182,761	2,182,761		
"	"	"	20	1,117	"	265	1,402	66,353	54,310	29,588	99,571	249,823	251,224	251,224		
"	"	"	143	249	32	630	1,054	23,571	27,282	26,443	38,012	115,308	116,362	116,362		
"	"	"	2,231	11,288	160	1,096	14,774	302,584	729,037	91,320	618,117	1,741,058	1,755,832	1,755,832		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
108,441	210,461	792,273	13,182	100,439	1,735	81,243	196,599	3,233,260	4,883,349	1,356,255	7,743,323	17,216,187	17,412,786	18,212,059		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
900	15,946	21,468	33,020	190,226	1,056	35,486	259,788	1,037,060	2,452,449	1,046,833	5,037,871	10,224,213	10,484,001	10,505,469		
11,563,429	39,445,689	46,616,598	580,579	1,203,401	445,853	913,371	3,143,204	19,357,304	19,169,743	19,006,571	35,817,041	94,251,559	97,394,763	144,011,361		
1,001,908	1,731,686	3,339,569	46,242	290,665	2,791	117,658	457,356	4,020,320	7,335,798	2,403,088	12,781,194	27,440,400	27,877,756	31,237,325		

N. B. Le nombre de kilomètres parcourus par nos voitures sur les chemins de fer étrangers est de 36,932,447.

NATURE DES MARCHANDISES.	EPPEGHEM.		WEERDE.		MALINES.		WAVRE-S.-CATHERINE.		DUFFEL.		CORTICHI.		LIERRE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	"	"	"	5.5	47.9	"	"	7.0	10.0	11.5	57.8	5.0	70.5
Bières, levures.	"	1.9	"	22.5	19.9	65.8	"	"	9.4	12.5	42.2	55.0	42.7	88.2
Bois de construction, billes, etc.	"	"	"	15.0	548.2	1,847.5	"	"	55.6	182.1	25.6	18.9	1,374.9	514.5
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	5.0	"	2.1	1.5	355.8	552.2	"	"	17.0	11.5	11.9	6.8	89.5	44.5
Bouteilles.	"	"	"	"	7.0	108.6	"	"	2.2	7.8	0.5	7.0	"	5.8
Céréales, grains, etc.	"	12.0	69.5	56.9	2,695.0	8,044.6	0.5	10.0	90.9	166.6	61.5	115.1	917.5	496.4
Chaux, plâtre, ciment.	"	"	"	10.0	14.7	2,860.6	"	"	"	"	15.0	146.1	"	1,055.7
Clous, fils de fer, tôles.	"	"	"	0.5	1,685.7	2,839.6	"	"	"	1.5	23.6	20.4	"	102.4
Coke, charbon de bois.	"	"	"	"	17.4	285.5	"	"	"	"	"	5.0	5.4	20.0
Colis vides en retour.	"	0.6	4.2	1.9	408.4	565.0	"	1.4	15.7	21.8	11.5	6.2	44.8	105.4
Coton en balles.	"	"	"	"	"	58.7	"	"	"	0.2	"	0.4	"	0.6
Cuir et peaux, cornes.	"	"	"	"	105.5	125.9	"	"	"	"	"	0.2	9.1	80.2
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	"	0.3	"	16.6	1,918.8	1,290.5	"	9.9	26.4	42.8	0.6	8.1	224.8	156.6
Déchets et chiffons.	"	"	"	"	1,287.8	570.9	"	"	97.7	417.5	"	4.9	229.2	4.8
Écorces à tan.	"	"	"	"	46.2	407.6	"	"	"	6.4	"	"	"	5.2
Engrais fins, guano, tourteaux.	"	2.8	2.5	22.9	135.8	806.4	"	"	0.4	177.5	17.0	122.6	4.0	559.6
Fumiers communs.	"	"	"	1.5	"	91.5	"	"	"	0.5	5.0	"	"	8.5
Fers en barres, poutrelles, etc.	"	"	"	"	12.5	7,707.2	"	"	"	1.5	"	1.0	14.0	525.9
Fers ouvrés, acier.	"	"	"	1.5	558.2	4,285.7	"	"	1.5	28.2	"	0.1	8.8	180.8
Fils de lin et autres.	"	"	"	"	1,115.4	426.5	"	"	"	0.8	"	0.9	18.0	65.2
Foute brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	"	0.3	2,275.2	560.1	"	"	1.9	"	"	1.7	96.6	16.2
Fourrages.	"	"	"	"	"	18.8	"	"	"	"	"	"	"	0.5
Houille, briquettes, tourbe.	"	"	"	740.0	89.5	26,152.1	"	"	15.4	2,950.0	5.0	1,250.9	59.0	5,149.5
Huile en général, graisses.	"	"	"	24.5	75.5	2,195.0	"	"	"	10.0	"	5.1	49.9	24.0

NATURE DES MARCHANDISES.	VIEUX-DIEU.		BERGHEM (ANVERS).		ANVERS (BOUCHEROT).		ANVERS (BASSIN).		HOMBEK.		CAPPELLE-AU-BOIS.		LONDERZEEL.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	6.0	6.0	"	"	42.0	68.6	0.8	"	"	"	"	"	"	"
Bières, levures.	0.4	"	"	1.5	12.9	674.7	4,184.0	"	"	"	6.6	1.5	"	15.4
Bois de construction, billes, etc.	15.0	18.0	"	"	7,755.6	1,352.4	20,409.8	58.0	"	"	64.7	578.5	130.3	81.6
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	11.5	8.6	11.0	"	543.8	1,057.3	4,161.2	15.5	"	"	10.0	3.9	5.6	7.4
Bouteilles.	"	"	"	"	9.6	354.0	150.6	"	"	"	"	"	"	0.3
Céréales, grains, etc.	7.1	177.9	"	"	929.7	10,039.6	53,794.0	20.1	"	"	160.1	196.8	154.1	889.8
Chaux, plâtre, ciment.	19.0	201.1	"	10.0	284.0	4,291.2	237.3	8.4	"	"	"	150.4	5.0	302.4
Clous, fils de fer, tôles.	"	0.9	"	0.4	8.9	8,289.7	338.4	34.5	"	1.1	"	1.0	"	1.5
Coke, charbon de bois.	"	"	"	"	150.0	2,765.3	202.0	"	"	"	"	"	"	"
Colis vides en retour.	0.5	6.8	0.4	5.5	1,075.0	1,605.6	488.8	2.0	"	"	2.0	6.0	7.1	12.5
Coton en balles.	"	"	"	"	1,440.1	104.6	18,205.0	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux, cornes.	"	"	"	"	1,525.7	851.3	8,310.3	"	5.2	"	0.4	"	"	7.6
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	"	15.4	2.0	"	4,880.8	11,182.8	23,538.2	"	1.6	"	2.8	43.9	104.7	190.1
Dechets et chiffons.	"	"	"	"	417.1	1,565.9	2,892.1	2.2	"	"	"	2.8	"	0.6
Écorces à tan.	"	"	"	"	"	459.6	"	11.1	"	"	1.5	1.4	"	5.0
Engrais fins, guano, tourteaux.	"	"	"	"	284.2	595.2	11,407.7	"	"	"	2.4	186.9	"	247.6
Fumiers communs.	"	"	"	"	8.0	99.2	"	"	"	"	"	"	"	"
Fers en barres, pontrelles, etc.	"	"	"	1.1	214.7	28,517.5	1,640.9	235.8	"	"	0.7	1.4	"	2.9
Fers ouvrés, acier.	"	1.4	"	2.4	107.9	5,182.1	5,715.4	111.1	"	"	0.7	1.6	"	12.9
Fils de lin et autres.	"	1.8	"	"	22.2	2,814.2	959.8	"	"	"	"	0.5	6.2	"
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	0.9	"	"	207.2	801.7	13,241.8	"	"	"	10.8	"	1.4	0.4
Fourrages.	"	"	"	"	25.2	17.5	"	"	"	"	"	"	"	0.1
Houille, briquettes, tourbe.	10.0	2,583.0	"	"	13.4	48,404.5	"	"	"	"	"	"	52.5	5,934.1
Huile en général, graisses.	"	2.0	0.6	"	20,922.6	466.8	10,153.0	2.9	"	"	"	909.3	1.9	11.5

Laine en balles.	"	"	"	"	"	2,038.5	2,440.4	26,308.7	"	"	"	"	5.9	"	4.8
Lin, chauvre, étoupes.	"	0.1	"	"	"	1,400.5	4,207.9	2,203.9	"	"	"	661.8	"	10.3	9.0
Machines, mécaniques.	5.2	5.3	"	"	5.0	28.1	6,014.6	2,290.9	"	"	"	"	78.5	"	15.5
Métaux bruts autres que le fer. .	"	"	"	"	2.4	295.7	14,837.9	747.9	"	"	"	"	11.2	"	"
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	"	"	"	0.4	480.6	8,553.0	98.2	22.0	"	"	"	"	"	0.4
Minerais, pyrites.	"	"	"	"	"	614.4	7,983.0	40,882.9	"	"	"	"	"	"	30.7
Objets manufacturés	11.7	25.0	3.5	2.1	"	6,240.2	20,361.7	5,350.2	43.2	2.4	3.3	"	18.7	18.4	0.5
Os	"	"	"	"	"	135.8	145.5	55.8	"	"	"	"	"	"	338.9
Porcs.	"	153.4	"	"	"	1.7	5,219.5	"	1,452.8	"	"	"	20.0	"	88.7
Pierres brutes, costines, etc. . .	"	124.2	"	"	"	124.6	6,589.0	2,043.0	"	0.7	"	"	53.1	"	"
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	15.0	"	"	"	15.1	502.7	1,488.0	13.0	"	"	"	0.7	"	"
Pommes de terre, etc.	88.5	96.9	"	10.0	"	532.2	728.0	515.4	"	0.6	525.1	"	"	86.1	6.0
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	"	0.8	0.6	"	"	844.8	2,403.7	1,724.7	309.6	"	1.9	"	2.0	1.8	1.7
Rails et accessoires	86.2	"	"	"	"	60.5	40,908.1	6.8	"	"	"	"	"	"	"
Sel brut.	"	"	"	"	"	25.6	77.5	150.5	"	"	"	"	"	"	1.8
Spiritueux.	"	"	"	"	"	1,070.1	494.1	1,482.4	0.4	"	"	"	6.0	"	0.5
Sucres bruts et raffinés	"	"	"	"	"	217.8	21,532.2	6,319.0	30.2	"	"	"	"	"	1.8
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	"	"	"	"	"	282.7	5,017.7	5,383.4	"	"	"	"	"	"	5.0
Terres et sables, bruis, etc. . .	"	"	"	"	"	431.1	806.3	8,570.2	92.0	"	"	"	"	"	"
Tissus.	"	2.5	"	1.4	"	28.6	5,011.4	5,159.8	22.4	"	"	"	2.5	"	"
Tuiles et briques, etc.	"	11.0	"	"	"	29.9	490.5	411.5	"	"	105.5	"	"	3.0	95.3
Verreries à vitre	"	0.8	"	0.4	"	42.0	9,934.1	232.7	2,301.6	"	"	"	2.0	"	0.4
Verreries et poteries, glaces . .	"	"	"	"	"	52.0	4,619.3	168.5	12.9	"	"	"	0.4	"	1.5
Vins et vinaigres.	"	1.5	"	1.2	"	171.6	1,892.2	6,840.6	6.8	"	"	"	2.5	1.2	21.8
Totaux des expéditions	238.7	"	18.1	"	"	35,418.7	"	281,509.6	"	"	1,586.5	"	"	600.1	"
réceptions	"	5,355.9	"	59.6	"	"	287,888.5	"	5,022.5	44.7	"	2,045.5	"	"	6,496.5
Total des expéditions et réceptions.	3,492.8	57.7	545,507.0	286,951.9	44.7	3,509.8	7,090.6								

NATURE DES MARCHANDISES.	MALDEREN.		GUGGENHOUT.		SCHOONAERDE.		WICHELEN.		LAEKEN.		JETTE.		BERCHEM-SU-AGATHE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	"	"	1.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bières, levures.	"	11.0	4.1	36.7	"	"	"	"	"	0.6	"	0.4	"	"
Bois de construction, billes, etc.	105.5	4.6	178.4	16.5	"	"	0.4	"	"	"	"	0.6	"	"
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	60.7	0.1	9.9	1.9	0.9	"	1.6	"	5.7	"	4.4	"	"	4.5
Bouteilles	"	0.9	"	0.4	"	"	"	"	"	"	"	20.3	"	"
Céréales, grains, etc.	22.6	537.8	140.9	383.8	2.7	0.8	13.3	6.5	1.8	"	"	315.0	"	5.9
Chaux, plâtre, ciment.	"	13.1	"	96.5	"	"	"	"	2.0	"	"	"	"	"
Clous, fils de fer, tôles	"	0.1	"	6.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0.4
Coke, charbon de bois.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Colis vides en retour	7.9	6.0	29.7	52.7	0.5	"	0.9	"	2.9	"	"	"	"	"
Coton en balles.	"	"	"	"	"	"	"	"	0.4	"	"	"	"	"
Cuir et peaux, cornes.	9.9	4.7	2.5	1.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	5.8	75.9	230.2	11.7	7.0	1.1	2.3	"	1.6	"	8.7	4.9	"	12.7
Déchets et chiffons	"	"	19.1	7.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Écorces à tan.	"	2.6	15.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux	20.0	18.9	1.5	45.8	"	15.8	"	"	"	"	"	1.0	"	"
Fumiers communs	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.0	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc.	"	0.4	"	5.5	"	15.7	"	0.8	"	"	"	"	"	0.4
Fers ouvrés, acier	"	14.2	0.4	1.5	"	"	"	0.4	"	"	"	"	"	"
Fils de lin et autres.	"	15.5	7.9	6.6	1.2	"	0.4	25.6	"	"	"	"	"	"
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	"	6.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Fourrages	"	2.5	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Houille, briquettes, tourbe.	50.0	1,557.0	10.0	5,878.0	"	148.0	"	5,746.0	10.0	"	"	1,641.0	"	"
Huile en général, graisses	20.0	2.4	105.7	6.2	"	"	0.0	"	"	"	"	"	"	4.4

NATURE DES MARCHANDISES.	DILBECK.		BODEGHEM-S.-MARTIN.		TERNATH.		LEDE.		SCHELLEBELLE.		WETTEREN.		QUATRECHT.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	"	"	"	"	10.4	"	"	"	"	10.0	5.5	"	24.0
Bières, levures.	0.4	"	"	"	1.0	53.7	0.4	8.2	"	0.3	17.5	2.5	"	"
Bois de construction, billes, etc. .	"	"	"	"	10.3	5,054.4	77.6	"	20.5	5.0	351.7	219.8	"	"
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	"	"	"	"	39.2	55.4	1.4	42.4	"	5.8	55.5	6.1	"	0.4
Bouteilles.	"	"	"	"	"	49.5	"	1.1	"	"	"	11.0	"	"
Céréales, grains, etc.	"	"	2.4	10.2	1,061.1	275.8	140.1	168.9	"	15.9	99.8	401.1	"	2.4
Chaux, plâtre, ciment.	"	"	"	"	"	4,186.3	"	269.2	"	5.0	5.0	118.5	"	200.5
Clous, fils de fer, tôles.	"	"	"	"	"	1.0	"	1.5	"	"	"	28.0	"	"
Coke, charbon de bois.	"	4.8	"	"	"	114.5	"	2.0	"	"	"	18.5	"	"
Colis vides en retour.	"	"	"	"	14.5	82.9	6.5	6.6	"	"	75.8	25.9	"	"
Coton en balles.	"	"	"	"	"	10.4	"	0.4	"	"	"	18.0	"	1.2
Cuir et peaux, cornes.	"	"	"	"	"	"	"	2.1	"	"	4.4	19.4	20.5	58.1
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	0.4	1.6	"	"	673.0	179.1	16.9	72.8	"	5.1	340.8	244.7	0.4	8.5
Déchets et chiffons.	"	"	"	"	"	79.8	"	59.5	"	"	28.4	0.6	"	"
Écorces à tan.	"	"	"	"	"	"	"	2.0	"	"	20.0	177.2	"	418.8
Engrais fins, guano, tourteaux. .	"	1.0	"	"	1.8	245.2	27.9	19.0	"	40.5	137.5	125.8	"	4.0
Fumiers communs.	"	"	"	"	5.0	"	"	7.0	"	"	"	1.4	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	"	"	"	"	54.0	"	0.4	"	"	"	151.7	"	"
Fers ouvrés, acier.	"	"	"	"	"	28.9	"	2.4	"	"	15.7	71.5	"	"
Fils de lin et autres.	"	"	"	"	"	40.8	"	2.9	"	"	6.6	22.2	"	0.4
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	"	"	"	5.0	5.0	"	"	"	4.0	1.4	"	"
Fourrages.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7.1	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	68.0	"	"	10.0	12,602.5	5.0	6,947.0	"	541.0	18.0	5,391.9	"	434.0
Huile en général, graisses.	"	"	"	0.8	"	2.6	5.2	45.2	"	"	175.4	28.4	"	7.2

NATURE DES MARCHANDISES.	MELLE.		GAND (STATION).		GAND (BASSIN).		GAND (PALAIS DE JUSTICE).		TRONCHIENNES.		LANDEGHEM.		HANSBENE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	"	1.1	198.2	6.5	60.0	"	"	"	"	"	"	"	"
Bières, levures.	"	4.5	101.5	524.0	5.6	27.5	"	"	1.4	0.6	1.0	2.1	"	"
Bois de construction, billes, etc. .	11.0	738.7	467.8	2,266.6	10,528.1	260.6	"	"	"	"	0.4	48.2	0.4	0.8
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	20.5	51.7	297.7	678.5	52.1	146.8	"	"	5.0	"	5.1	1.4	"	0.2
Bouteilles.	"	0.2	72.0	504.7	"	123.4	"	"	"	"	"	1.9	"	"
Céréales, grains, etc.	7.4	41.2	2,445.1	2,208.6	2,021.2	2,395.4	"	"	"	52.9	25.0	32.5	10.4	41.2
Chaux, plâtre, ciment.	15.0	219.9	888.5	679.5	178.5	1,459.5	"	"	"	"	"	76.2	"	0.5
Clous, fils de fer, tôles	"	0.4	82.2	976.1	245.2	76.8	"	"	"	"	"	"	"	"
Coke, charbon de bois.	"	"	898.9	208.5	1,890.8	636.0	"	"	"	"	"	2.0	"	15.2
Colis vides en retour	4.9	7.2	715.6	718.5	96.5	262.0	"	"	"	8.7	3.9	56.8	0.6	3.4
Coton en balles.	"	9.9	417.0	180.8	746.5	617.0	"	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux, cornes	"	9.1	251.5	296.7	90.7	66.7	"	"	"	2.0	6.2	"	"	"
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	58.0	5.9	6,320.5	1,405.5	475.5	1,238.9	5.7	"	141.1	6.5	814.9	27.5	68.4	5.4
Déchets et chiffons	2.4	15.6	2,565.8	1,288.5	874.8	1,518.7	"	"	"	"	52.8	15.2	"	"
Écorces à tan	"	"	55.0	510.1	"	6.5	"	"	"	"	"	2.5	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux . .	"	45.0	713.0	892.2	4,215.4	504.9	"	"	"	50.3	5.1	56.7	"	55.3
Fumiers communs	"	1.2	110.0	121.6	434.0	152.1	"	"	"	"	"	"	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	9.5	460.2	5,040.0	161.9	2,411.1	"	"	"	"	4.8	"	"	"
Fers ouvrés, acier	0.5	48.9	601.9	1,921.4	232.4	604.5	"	"	"	0.1	"	6.0	"	"
Fils de lin et autres.	70.0	7.7	12,859.5	2,597.4	1,833.2	454.4	6.2	"	"	"	"	0.5	"	19.0
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	921.8	1,010.2	2,577.7	415.7	"	"	"	"	11.1	"	"	"
Fourrages.	"	"	804.7	25.8	148.0	"	"	"	"	0.4	"	0.4	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	51.0	5,099.0	8,295.0	51,774.6	971.0	45,282.5	"	"	"	5,204.0	10.0	1,451.0	"	735.0
Huile en général, graisses	5.2	501.4	1,500.8	706.8	509.5	274.5	"	"	"	3.0	"	5.6	7.5	"

Laine en balles.	»	0.6	119.1	158.8	26.9	26.1	»	»	»	26.3	»	»
Lin, chanvre, étoupes.	77.7	45.8	7,053.2	1,397.0	316.1	1,720.2	»	»	»	15.1	0.6	0.4
Machines, mécaniques.	»	17.8	895.2	977.2	1,587.0	320.5	0.3	»	»	2.6	»	»
Métaux bruts autres que le fer . .	»	4.0	39.5	496.4	0.3	118.3	»	»	»	1.8	»	0.1
Métaux ouvrés autres que le fer . .	»	0.8	66.5	549.3	20.9	162.6	»	»	»	»	»	»
Minerais, pyrites	»	»	94.3	225.5	66.9	505.7	»	»	»	»	»	»
Objets manufacturés	2.5	3.7	3,685.0	1,115.7	193.1	780.6	»	»	»	7.9	4.5	13.3
Os	»	0.1	602.3	966.6	54.9	96.2	»	»	»	20.0	»	»
Pavés.	»	318.0	92.5	836.6	»	368.8	»	»	»	53.0	»	0.1
Pierres brutes, castines, etc. . .	»	205.9	655.7	4,038.8	1,214.8	2,511.0	»	»	»	1.3	»	34.7
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	»	7.0	42.0	190.1	»	54.1	»	»	»	19.4	»	2.5
Pommes de terre, etc.	3.3	16.7	507.5	764.0	209.9	378.5	»	»	29.2	43.8	»	»
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	»	50.2	180.3	790.0	81.8	310.4	»	»	»	0.2	»	2.5
Rais et accessoires	»	1,080.4	25.6	131.6	87.7	491.0	»	»	»	»	»	0.1
Sel brut.	»	11.8	5.0	132.2	509.7	0.2	»	»	»	75.0	»	5.6
Spiritueux.	»	0.4	231.5	176.5	94.8	159.0	»	»	»	»	»	0.2
Sucres bruts et raffinés	»	»	218.1	1,557.2	899.0	1,144.1	»	»	»	»	»	»
Sulfate de soufre, blanc de ce- ruse, etc.	»	»	525.2	174.9	166.4	122.5	»	»	»	0.3	»	»
Terres et sables, brais, etc. . . .	»	12,366.0	113.6	552.7	239.0	84.3	»	»	»	»	»	»
Tissus	16.8	5.9	788.9	877.8	764.2	116.0	87.2	»	»	»	»	3.4
Tuiles et briques, etc.	»	»	17.9	64.5	21.9	56.5	»	»	»	»	»	»
Verres à vitre	»	1.0	257.5	404.5	59.3	46.8	»	»	»	»	»	»
Verreries et poteries, glaces . . .	»	4.0	28.4	584.9	1.2	98.7	»	»	»	»	»	5.9
Vins et vinaigres	0.4	27.8	165.9	226.5	137.8	1,097.1	5.5	»	»	7.1	»	4.9
Totaux des expéditions	528.6	»	59,838.0	»	54,640.7	»	101.1	»	174.7	»	182.1	»
» réceptions	»	21,133.7	»	70,734.9	»	67,441.7	»	»	»	2,800.7	»	931.5
Total des expéditions et réceptions.	21,481.5		150,612.9		102,082.4		101.1		5,644.5	3,821.2		1,155.4

NATURE DES MARCHANDISES.	AELTRE.		BLOEMENDAELE.		OOSTCAMP.		BRUGES (STATION).		BRUGES (BASSIN).		JABBEKE.		PLASCHEMDELE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	0.1	"	5.0	"	"	"	44.9	"	5.1	"	"	"	6.6
Bières, levures.	"	6.9	0.6	10.6	"	"	16.2	48.5	"	22.0	"	0.4	"	52.0
Bois de construction, billes, etc.	193.2	24.0	60.2	5.4	"	"	528.5	374.6	1,264.4	242.6	"	"	"	2.5
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	10.5	1.9	9.1	17.5	"	"	508.7	258.8	"	5.9	5.6	0.5	21.0	"
Bouteilles.	0.7	0.2	"	"	"	"	"	93.9	"	5.0	"	"	"	169.2
Céréales, grains, etc.	524.1	115.7	136.8	175.2	9.5	7.7	886.7	378.9	5,099.6	2,006.5	401.1	15.2	1,578.6	156.9
Chaux, plâtre, ciment.	"	126.4	"	6.5	"	1.0	26.7	1,286.6	"	506.8	"	66.0	"	1.4
Clous, fils de fer, tôles.	"	1.0	"	1.7	"	"	0.5	107.9	"	8.5	"	"	"	"
Coke, charbon de bois.	"	49.4	"	"	"	"	14.4	437.5	"	30.0	"	"	"	20.2
Colis vides en retour.	6.8	35.8	9.1	97.2	"	2.6	106.8	224.5	52.2	19.5	0.5	1.5	10.6	"
Coton en balles.	1.5	2.5	"	"	"	"	"	35.2	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux, cornes.	15.5	"	4.0	25.0	"	"	14.9	28.2	"	"	"	"	"	"
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	509.9	42.5	160.7	138.2	7.5	"	918.5	367.9	0.6	2,175.8	"	1.2	"	88.9
Déchets et chiffons.	550.7	547.5	"	"	"	4.0	597.9	23.6	"	48.7	"	"	"	0.4
Écorces à tan.	"	"	"	"	"	"	13.7	433.2	9.5	1,157.6	"	"	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux.	1.1	157.2	"	58.0	2.5	"	14.7	554.4	258.6	50.5	2.5	16.4	247.0	"
Fumiers communs.	"	"	"	"	"	"	22.2	32.9	"	"	"	"	"	6.0
Fers en barres, poutrelles, etc.	5.0	66.7	"	"	"	"	31.6	350.2	"	11.9	"	"	"	0.6
Fers ouvrés, acier.	10.1	15.6	"	5.1	"	"	62.0	157.6	"	27.0	"	"	"	5.2
Fils de lin et autres.	14.7	55.4	"	25.5	"	"	87.5	187.6	"	0.4	"	"	"	"
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	1.6	2.5	"	"	"	245.2	180.5	"	5.0	"	"	"	"
Fourrages.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.0
Houille, briquettes, tourbe.	"	1,525.5	"	148.5	"	5,092.4	7.2	15,810.5	1,221.4	435.1	271.0	10.0	952.0	"
Huile en général, graisses.	"	1.6	"	0.1	"	"	286.5	97.5	"	24.5	"	"	"	4.0

NATURE DES MARCHANDISES.	OSTENDE.		LA PINTÉ.		DEURLE.		DEYNZE.		MACHELEN.		OLSENE.		WAEREHEM.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises	29 6	1 3	"	"	"	"	"	15.0	"	"	"	"	"	0.4
Bières, lavures.	190.4	42.8	0.9	3.7	"	"	3.0	0.6	"	0.4	4.7	"	1.3	2.1
Bois de construction, billes, etc. .	1,610.2	439.8	92.9	143.8	21.4	"	252.6	316.1	114.0	"	124.2	"	129.3	17.4
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	294.0	151.9	3.8	6.0	7.7	"	45.9	18.1	"	"	"	"	9.1	10.4
Bouteilles	25.4	38.0	"	0.4	"	"	"	11.5	"	0.0	"	"	"	0.4
Céréales, grains, etc.	1,126.2	1,022.4	4.7	47.0	2.0	56.0	1,179.0	478.3	"	64.6	3.5	170.1	342.6	602.2
Chaux, plâtre, ciment.	"	324.1	"	35.3	"	78.1	15.6	348.2	"	"	0.3	140.0	"	751.9
Clous, fils de fer, tôles	"	28.9	"	"	"	"	"	61.7	"	4.8	"	0.9	"	21.6
Coke, charbon de bois.	5.0	58.0	3.0	"	"	"	"	847.0	"	"	"	"	"	193.0
Colis vides en retour	453.2	100.8	1.0	0.1	0.2	"	25.6	126.2	0.4	5.9	2.8	3.9	25.8	85.4
Coton en balles.	"	56.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47.5
Cuir et peaux, cornes.	125.3	0.9	"	1.0	"	"	5.1	12.4	"	7.5	"	"	1.2	0.5
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	2,596.0	2,438.5	1.4	0.7	8.5	"	272.8	99.4	"	5.5	0.4	"	81.8	176.9
Déchets et chiffons	122.8	1,013.6	"	"	"	"	28.1	"	"	3.0	"	"	36.0	53.7
Écorces à tan	42.1	91.5	"	"	"	"	"	10.0	"	"	"	"	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux . .	1,789.7	52.4	6.4	57.7	0.8	71.7	27.2	284.1	3.0	33.1	2.0	6.0	51.6	793.0
Fumiers communs	56.4	"	"	55.6	"	5.8	"	0.4	"	"	"	"	"	0.3
Fers en barres, poutrelles, etc. .	52.4	552.5	"	1.7	"	"	"	59.8	"	"	"	2.2	"	102.0
Fers ouvrés, acier	0.9	61.1	85.8	170.0	"	"	171.0	110.0	"	7.0	"	0.5	1.9	53.6
Fils de lin et autres.	33.8	79.6	28.0	1.5	"	"	17.2	93.7	"	1.7	"	1.6	16.4	263.5
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	144.9	4.1	3.0	37.6	"	"	241.2	43.2	"	"	"	"	"	"
Fourrages	15.5	"	"	"	41.0	"	64.2	"	3.0	"	"	"	"	1.8
Houille, briquettes, tourbe. . . .	936.5	9,945.2	2,550.0	25.0	"	413.0	15.0	10,938.0	"	1,034.1	"	1,525.0	5.0	9,218.5
Huile en général, graisses	34.2	82.9	0.5	"	"	"	525.8	26.9	38.5	"	"	"	232.5	29.2

NATURE DES MARCHANDISES.	HAERLEBEKE.		COURTRAI.		MOUSCRON.		NÉCHIN.		TEMPLEUVE.		LOKEREN.		ZELE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises	"	15.0	"	88.1	"	216.8	"	50.4	"	"	"	48.0	"	"
Bitres, levures.	4.0	0.6	15.0	49.2	"	8.8	22.2	2.5	"	52.8	"	1.2	1.5	2.5
Bois de construction, billés, etc. .	272.6	508.0	311.7	1,426.9	430.7	1,749.5	"	108.1	"	48.8	281.2	112.8	"	51.4
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	14.1	6.5	38.2	515.9	10.4	56.7	11.4	13.5	8.0	9.0	27.3	24.2	"	5.1
Bouteilles	"	8.8	"	536.2	4.1	13.2	37.8	"	"	"	5.5	1.8	"	27.6
Céréales, grains, etc.	1,947.4	1,529.5	2,111.6	5,387.2	2,780.2	1,858.0	1,078.8	753.7	1,096.2	402.8	700.0	752.2	6.0	57.6
Chaux, plâtre, ciment.	"	926.5	"	16,995.4	53.0	10,416.0	"	20.1	"	"	"	447.0	"	15.0
Clous, fils de fer, tôles	"	5.0	4.8	447.6	"	35.1	"	2.9	"	"	"	13.8	"	1.5
Coke, charbon de bois.	"	21.0	"	680.4	25.9	70.0	"	23.0	"	"	"	111.5	"	"
Colis vides en retour	15.0	110.7	227.1	833.7	864.0	93.8	70.5	70.5	5.9	4.2	50.1	137.9	6.7	9.5
Coton en balles.	"	3.2	"	34.7	134.5	227.0	2.6	"	"	"	"	56.9	"	"
Cuir et peaux, cornes.	"	5.4	36.0	35.5	15.8	67.2	32.1	63.9	"	2.1	6.5	7.1	"	"
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	"	94.1	537.0	727.5	568.1	555.0	58.4	88.6	0.4	88.5	156.0	28.1	59.5	14.1
Déchets et chiffons	"	0.8	656.2	516.2	112.6	59.2	27.9	1.5	"	"	110.9	7.1	87.1	55.1
Écorces à tan	"	0.4	164.0	549.5	"	160.7	"	58.0	"	"	80.2	30.4	"	12.2
Engrais fins, guano, tourteaux . .	268.1	585.4	2,220.1	5,995.5	1,442.0	1,147.3	51.6	405.9	"	182.6	781.4	0.7	"	0.5
Fumiers communs	"	"	"	10.0	"	1.7	"	"	"	"	"	"	228.8	4.2
Fers en barres, poutrelles, etc. .	3.5	5.8	82.1	1,555.7	45.0	670.8	4.2	99.1	"	9.4	"	232.5	"	"
Fers ouvrés, acier.	1.5	0.4	8.5	529.6	9.6	125.4	"	30.2	"	2.4	5.5	75.2	"	0.7
Fils de lin et autres.	4.5	57.8	945.0	4,852.0	44.1	2,531.9	"	4.4	"	"	52.5	50.5	90.5	20.6
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	459.6	684.5	12.6	232.5	6.2	26.2	"	"	51.0	2.9	"	"
Fourrages	592.2	"	714.8	0.4	0.4	"	"	"	"	"	10.6	"	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	10.0	2,954.0	30.0	61,820.7	165.0	28,606.5	"	1,017.0	"	2,872.0	"	24,373.5	"	6,117.0
Huile en général, graisses	840.6	26.2	4,087.8	675.8	558.9	578.2	"	28.0	"	15.2	1,689.1	1,416.6	22.8	"

		0.4	78.9	125.2	545.0	460.6	20.7	18.0	"	"	5.0	2.2	"	0.5
Laine en balles.	"													
Lin, chanvre, étoupes.	4.0	76.8	5,420.8	2,492.6	274.0	999.6	2.5	20.4	"	57.5	422.6	136.5	196.1	276.8
Machines, mécaniques.	2.9	1.0	81.2	630.2	58.2	190.0	15.6	44.0	"	"	17.5	126.2	"	15.7
Métaux bruts autres que le fer.	"	0.4	175.0	508.8	6.5	175.1	1.6	15.0	"	8.5	"	14.5	"	"
Métaux ouvrés autres que le fer.	"	"	"	2.6	"	8.8	"	1.5	"	"	"	"	"	"
Minerais, pyrites.	"	"	"	125.9	55.7	"	"	11.4	"	"	"	"	"	"
Objets manufacturés	5.9	36.2	90.5	1,168.9	97.0	959.6	52.8	72.5	5.4	14.1	5.5	55.5	"	6.1
Os	"	5.1	614.5	192.1	"	611.6	"	60.6	"	"	41.1	"	"	"
Porcs.	"	70.0	"	5,756.1	"	5,439.5	"	1,455.2	"	105.9	"	1,827.0	"	70.1
Pierres brutes, castines, etc.	"	429.9	489.5	4,818.4	44.5	918.8	1.8	85.9	"	0.4	9.5	787.7	"	98.5
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	80.8	"	41.5	"	8.6	"	"	"	"	"	1.0	"	"
Pommes de terre, etc.	209.4	15.0	79.2	65.8	25.0	62.4	"	7.7	176.8	9.9	6.2	28.4	4.7	4.4
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	"	27.5	6.5	581.9	52.0	85.6	4.4	4.7	"	0.5	"	66.2	"	8.7
Rails et accessoires.	"	5.2	"	447.5	"	"	"	"	"	"	"	262.5	"	"
Sel brut.	"	"	"	20.9	1.0	15.8	"	0.6	"	24.0	6.0	"	"	"
Spiritueux.	0.6	25.0	1.9	88.5	9.5	160.6	"	2.9	"	4.0	"	11.5	"	9.7
Sucres bruts et raffinés	"	"	"	61.4	142.6	128.1	555.6	4.9	"	"	"	0.7	"	"
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	"	8.5	987.7	786.2	26.1	77.5	"	7.8	"	0.3	"	5.6	"	1.2
Terres et sables, brais, etc.	"	76.8	"	451.2	702.8	1,972.0	"	"	1.5	10.7	"	"	407.1	11.5
Tissus	85.5	9.7	2,655.8	650.6	980.2	404.1	12.9	8.0	"	2.9	125.4	255.8	916.6	0.4
Tuiles et briques, etc.	"	0.7	"	56.4	2.9	61.1	"	15.0	"	0.4	53.7	"	"	"
Verres à vitre	"	5.6	"	125.5	5.5	15.8	1.5	5.2	"	"	"	10.1	"	"
Verreries et poteries, glaces	"	0.5	125.1	170.5	1.2	26.0	"	1.5	"	5.9	2.4	6.5	"	"
Vins et vinaigres	37.4	74.5	69.5	1,030.8	119.7	48.2	9.1	16.7	"	5.6	12.9	5.7	"	5.2
Totaux des expéditions	4,152.6	"	25,305.7	"	9,446.9	"	1,822.0	"	1,892.2	"	4,708.2	"	2,027.0	"
réceptions	"	7,174.9	"	128,507.4	"	60,058.5	"	4,064.8	"	3,914.0	"	51,820.1	"	6,888.8
Total des expéditions et réceptions.	11,507.5		151,815.1		69,438.2		6,486.8		5,806.2		56,229.5		8,885.8	

NATURE DES MARCHANDISES.	TERMONDE (STATION).		TERMONDE (ENTREPÔT).		AUDEGHEM.		GYSEGHEM.		ALOST.		EREMBODGHEM.		DENDERLEEUEW.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises	»	6.1	»	»	»	»	»	»	»	22.0	»	7.0	»	»
Idées, levures	»	11.5	»	»	»	»	»	»	153.7	102.1	»	7.6	»	1.2
Bois de construction, billes, etc. .	71.0	161.1	»	»	6.1	1.0	199.0	5.0	881.5	594.1	279.2	209.7	108.2	97.5
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	112.8	65.6	»	»	5.8	»	12.1	1.1	130.2	65.5	»	0.8	1.9	0.6
Bouteilles	»	5.5	»	»	»	»	»	»	»	84.5	»	4.1	»	»
Céréales, grains, etc.	174.3	589.9	»	111.1	699.2	106.1	96.1	»	2,870.3	688.2	0.5	45.6	115.5	25.8
Chaux, plâtre, ciment.	»	229.2	»	»	»	5.0	»	5.0	7.1	1,094.7	»	730.6	5.0	592.9
Clous, fils de fer, tôles	»	97.2	»	»	»	»	»	»	»	16.5	»	»	»	»
Coke, charbon de bois.	»	10.0	»	»	»	»	»	»	»	7.5	»	»	»	»
Colis vides en retour	457.3	720.5	»	»	»	2.4	5.8	0.1	170.8	75.2	6.8	»	2.1	»
Coton en balles.	75.6	15.5	»	4.0	»	»	»	»	4.8	2.8	»	»	0.4	»
Cuir et peaux, cornes	»	7.6	»	»	»	»	0.7	»	52.9	70.8	»	»	9.4	»
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	1,214.4	487.8	193.5	»	202.1	15.7	»	0.5	2,652.8	2,562.2	23.9	0.8	122.7	2.7
Déchets et chiffons	419.0	399.7	51.0	637.2	»	»	2.7	»	440.8	55.0	»	»	»	0.8
Écorces à tan	»	65.5	»	»	»	»	»	10.1	17.5	154.4	»	»	»	»
Engrais fins, guano, tourteaux . .	617.1	68.9	»	»	785.2	540.5	»	0.5	220.5	91.2	»	21.1	»	4.0
Fumiers communs	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Fers en barres, poutrelles, etc. .	37.2	292.2	»	»	»	»	»	»	»	275.5	»	»	»	20.4
Fers ouvrés, acier	118.2	29.5	»	0.4	»	»	»	»	55.1	54.6	»	»	0.9	0.8
Fils de lin et autres.	917.1	118.1	»	0.5	»	»	»	»	1,028.4	1,478.8	»	0.7	»	»
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	»	48.9	»	»	»	»	»	»	145.7	2.6	0.6	»	»	»
Fourrages	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Houille, briquettes, tourbe. . . .	291.0	11,970.6	»	165.5	»	550.0	»	»	65.0	39,895.5	51.0	7,550.5	»	2,017.0
Huile en général, graisses	6,289.1	1,281.0	»	16.2	123.4	»	»	0.4	535.1	41.0	»	»	50.0	1.2

Laine en balles	57.8	7.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre, étoupes	126.7	58.1	"	"	216.0	1.9	0.2	20.2	122.2	7.6	15.5	"	4.7	8.7	"	"	"	"	"	"
Machines, mécaniques	48.8	52.0	"	"	"	"	"	0.6	68.8	"	55.7	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Métaux bruts autres que le fer	"	15.4	"	"	"	"	"	"	4.8	"	40.7	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Métaux ouvrés autres que le fer	"	553.7	"	"	"	"	"	"	4.4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.6
Minerais, pyrites	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Objets manufacturés	422.0	227.9	"	"	0.4	9.9	1.7	11.6	141.2	"	697.1	1.2	1.9	20.5	"	"	"	"	"	6.5
Os	12.0	9.0	"	"	"	"	"	"	154.4	"	1.2	"	"	"	"	"	"	"	"	0.7
Pavés	"	1,452.5	"	"	"	45.5	"	84.7	"	"	2,049.2	"	1,038.1	"	"	"	"	"	"	0.7
Pierres brutes, castines, etc.	"	557.1	"	"	"	"	0.6	1.5	66.2	"	1,142.9	"	280.1	2.9	"	"	"	"	"	047.9
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	75.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20.8	"	10.2	"	"	"	"	"	"	237.0
Pommes de terre, etc.	214.4	27.1	"	"	217.0	15.9	77.8	0.4	959.2	"	153.2	28.3	"	96.9	"	"	"	"	"	10.0
Produits chimiques et pharmaceu- tiques	"	5.9	"	"	"	"	"	"	"	"	32.6	"	"	"	"	"	"	"	"	2.8
Rails et accessoires	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Sel brut	65.2	5.0	"	"	"	"	"	5.1	"	"	15.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Spiritueux	"	17.6	"	"	"	"	"	"	66.0	"	55.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Sucres bruts et raffinés	"	7.5	"	"	"	"	"	"	201.8	"	10.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	"	18.9	"	"	"	"	"	"	"	"	18.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Terres et sables, brais, etc.	"	2.2	"	"	"	"	"	"	60.5	"	57.6	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tissus	295.1	18.9	"	"	"	"	"	"	427.0	"	157.9	"	2.0	0.6	"	"	"	"	"	0.4
Tuiles et briques, etc.	"	54.6	"	"	"	"	"	"	314.6	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	10.5
Verreries et poteries, glaces	0.8	0.7	"	"	"	"	"	"	126.9	"	16.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Vins et vinaigres	"	17.4	"	"	"	"	"	"	26.6	"	215.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Totaux des expéditions	12,028.9	"	7,496.5	"	2,225.2	"	594.7	"	11,949.2	"	"	575.5	"	829.7	"	"	"	"	"	"
Totaux des réceptions	"	19,458.5	"	2,401.4	"	877.0	"	1,855.8	"	"	51,990.0	"	9,770.9	"	"	"	"	"	"	5,481.4
Total des expéditions et réceptions.	51,487.2		9,807.7		5,102.2		1,948.5		65,959.2		10,144.4		4,011.1							

NATURE DES MARCHANDISES.	NINOVE.		SANTBERGEN.		IDESHEM.		SCHEDELBEKE.		GRAMMONT.		ACREN.		LESSINES.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardouises	"	0.0	"	"	"	"	"	"	65.1	"	"	"	"	30.3
Bières, levures	6.0	109.0	"	"	"	"	"	"	12.4	133.2	7.0	49.0	29.3	00.9
Bois de construction, billes, etc. .	214.3	118.8	174.6	13.3	318.8	34.1	"	6.6	1,059.7	901.0	290.8	24.7	222.3	472.2
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	52.7	2.1	1.6	6.3	"	0.3	5.1	"	107.9	58.3	28.1	0.9	142.8	77.7
Bouteilles	"	15.3	"	7.3	"	"	"	"	"	4.7	"	32.3	"	27.3
Céréales, grains, etc.	2,448.6	972.1	180.8	22.4	97.7	100.0	19.3	10.1	933.7	520.4	36.3	433.6	1,802.8	738.5
Claux, plâtre, ciment.	10.0	2,653.5	"	533.4	5.0	63.4	"	297.4	84.0	3,449.0	"	0.4	"	1,132.2
Cious, fils de fer, toles	1.3	5.3	"	0.7	"	"	"	"	Q.7	12.3	"	23.0	0.3	13.8
Coke, charbon de bois.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30.0	"	1.9	"	23.1
Colis vides en retour	120.4	20.3	12.4	1.9	2.3	0.4	"	"	106.3	104.4	7.0	"	07.0	97.0
Coton en balles.	"	10.1	"	"	"	"	"	"	1.0	1.6	"	"	"	"
Gaires et peaux, cornes	3.0	4.4	"	"	"	"	"	"	2.9	3.5	"	4.7	18.3	17.9
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	521.9	23.9	17.4	1.8	"	0.6	2.1	"	173.4	34.2	1.6	"	320.7	214.9
Déchets et chiffons	30.9	1.6	"	"	"	"	"	"	117.3	"	"	"	27.3	17.7
Écorces à tan	10.0	16.0	"	"	"	"	"	"	"	14.0	"	"	"	13.7
Engrais fins, guano, tourteaux . .	333.0	28.4	52.2	1.7	103.6	6.8	"	"	173.3	"	"	"	0.4	189.9
Fumiers communs	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14.3	"	1.4	"	"
Fers en barres, pontrelles, etc. .	22.7	180.8	"	1.0	"	"	"	"	17.0	510.1	"	11.6	8.3	208.2
Fers ouvrés, acier	8.8	27.7	0.4	0.9	"	"	"	"	36.8	204.6	17.9	1.2	"	43.4
Fils de lin et autres.	313.7	223.5	"	"	"	"	"	"	1.1	39.8	"	"	"	36.7
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	51.5	0.6	"	"	"	"	"	"	47.2	36.4	5.2	33.0	73.0	1.6
Fourrages	102.0	"	"	"	"	"	"	"	122.0	3.0	10.0	33.1	113.9	188.0
Houille, briquettes, tourbe. . . .	20.0	18,320.5	3.0	2,850.0	10.0	1,334.3	346.0	"	211.0	53,516.6	"	1,823.0	0.0	54,091.9
Huile en gândrai, graisses	290.7	27.3	1.6	1.4	93.3	"	"	"	90.0	10.2	"	"	"	41.8

Laine en balles.	10.1	"	"	"	"	"	"	"	0.5	10.5	0.8	"	"	"	"
Lin. chanvre, étoupes.	110.5	5.8	1.8	"	"	"	"	"	158.2	10.6	"	0.4	416.7	38.8	"
Machines, mécaniques.	67.4	45.5	"	"	8.0	4.6	0.7	"	46.6	20.0	8.5	0.4	28.7	54.2	"
Métaux bruts autres que le fer. .	"	"	"	"	"	"	"	"	1.2	8.0	6.6	"	"	0.6	"
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	1.0	"	"	"	"	"	"	4.1	2.4	"	"	"	10.0	"
Minerais, pyrites.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15.0	"
Objets manufacturés.	56.0	506.6	1.5	"	5.5	"	1.9	"	467.0	212.9	5.6	7.9	69.5	57.8	"
Os.	46.6	"	"	"	"	"	"	"	13.7	0.2	"	"	"	27.0	"
Pavés.	"	2,500.8	"	"	"	"	131.5	"	1,961.6	587.5	"	40.1	37,956.3	7.2	"
Pierres brutes, castines, etc. . .	18.5	688.9	20.0	"	488.8	"	66.5	1.0	589.5	1,216.2	0.7	484.8	84.5	71.8	"
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	7.9	512.5	"	"	"	"	7.8	"	"	227.0	"	"	1.0	47.0	"
Pommes de terre, etc.	401.2	1.0	89.8	"	51.5	24.8	12.9	28.0	5.5	77.7	1,571.1	59.7	6,934.1	417.2	"
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	1.7	7.1	"	"	"	"	"	"	"	25.5	75.8	1.4	608.5	51.8	"
Rails et accessoires.	"	"	"	"	1.6	"	"	"	40.0	897.4	"	"	"	52.1	"
Sel brut.	"	100.0	"	"	5.0	"	"	"	"	159.0	"	"	"	103.7	"
Spiritueux.	109.5	25.9	0.9	"	5.6	0.5	1.7	"	2.0	39.8	"	11.0	54.6	120.6	"
Sucres bruts et raffinés.	1.7	1.5	"	"	"	"	"	"	1.5	6.5	"	"	0.4	51.7	"
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	0.7	16.2	"	"	"	"	"	"	50.0	122.9	"	110.9	1.2	48.4	"
Terres et sables, brais, etc. . . .	55.8	"	"	"	10.2	"	12.5	"	25.0	7,116.6	"	"	"	.5	"
Tissus.	7.8	53.6	"	"	"	"	"	"	33.0	6.6	"	0.4	43.5	9.7	"
Tuiles et briques, etc.	20.0	300.0	"	"	"	5.0	"	"	5.4	20.0	"	5.0	"	178.9	"
Verres à vitre.	5.0	0.4	"	"	"	"	"	"	5.7	4.6	"	"	"	5.5	"
Verreries et poteries, glaces. . . .	2.5	15.4	"	"	"	"	"	"	"	17.0	"	0.4	"	23.2	"
Vins et vinaigres.	1.2	5.5	"	"	1.5	"	8.0	"	15.7	15.7	"	1.5	7.2	61.0	"
Totaux des expéditions.	3,460.4	"	510.0	"	"	669.6	"	55.6	8,881.5	"	2,090.8	"	68,998.0	"	"
réceptions.	"	27,588.7	"	"	5,475.8	"	2,115.4	"	788.1	49,983.5	"	2,875.7	"	59,146.0	"
Total des expéditions et réceptions. .	52,849.1	"	3,986.8	"	2,788.0	"	845.7	"	58,807.0	"	4,966.3	"	108,144.6	"	"

NATURE DES MARCHANDISES.	PAPIGNIES.		REBAIX.		BOORTMEERBEEK.		HAECHT.		WESPELAER.		UNGMAEL.		DIEGHEM.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0.2	»	»	»	»
Bières, levures.	»	»	»	15.9	128.8	20.1	»	»	»	5.4	»	»	»	»
Bois de construction, billes, etc. .	»	»	6.1	92.8	56.9	20.3	54.8	5.0	185.6	6.2	»	»	»	10.0
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	»	»	»	5.5	»	6.3	»	1.0	2.3	11.5	»	»	»	»
Bouteilles	»	»	»	»	»	0.6	»	»	»	»	»	0.5	»	20.0
Céréales, grains, etc.	43.8	52.8	4.7	53.8	531.1	243.5	173.9	1,293.1	158.4	30.5	447.1	729.1	»	4.3
Chaux, plâtre, ciment.	10.0	83.4	»	486.7	»	116.5	»	46.4	»	167.8	»	13.0	»	»
Clous, fils de fer, tôles	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.0	»	»	»	»
Coke, charbon de bois.	»	»	»	3.0	»	3.0	»	»	»	1.4	»	»	»	»
Colis vides en retour	»	0.2	8.0	15.7	0.8	25.7	20.8	8.3	0.7	7.3	33.1	4.6	»	»
Coton en balles.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cuir et peaux, cornes.	»	»	»	0.4	»	1.4	0.7	17.3	»	»	»	»	»	»
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	7.0	1.2	37.7	»	»	16.9	47.8	26.5	33.2	18.8	303.4	»	»	»
Déchets et chiffons	»	»	0.3	»	»	5.1	»	6.9	1.3	0.4	»	»	»	»
Écorces à tan	»	»	»	»	0.7	1.2	»	»	3.0	»	»	»	»	»
Engrais fins, guano, tourteaux . .	»	»	»	»	6.1	69.4	»	140.3	3.0	146.6	75.6	»	»	»
Fumiers communs	»	»	»	2.3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Fers en barres, poutrelles, etc. .	»	»	»	53.2	»	6.0	»	0.8	»	1.0	0.3	0.3	»	»
Fers ouvrés, acier	»	2.4	»	23.9	»	2.9	»	0.8	»	9.7	»	»	»	»
Fils de lin et autres.	»	»	»	5.3	»	2.2	»	1.2	»	»	»	»	»	»
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	»	»	»	6.1	»	»	»	»	»	0.5	»	»	»	»
Fourrages	»	5.4	207.7	»	»	»	»	0.3	16.3	»	»	»	»	»
Houille, briquettes, tourbe. . . .	»	1,222.0	40.0	2,267.3	20.0	981.3	»	2,317.3	»	1,796.0	»	311.0	»	13.0
Huile en général, graisses	»	10.0	»	0.4	»	10.0	»	3.9	»	0.8	43.5	»	»	»

[illegible]

NATURE DES MARCHANDISES.	SAVENTHEM.		CORTENBERG.		VELTHEM.		LOUVAIN (STATION).		LOUVAIN (BASSIN).		VERTRYCK.		TIRLEMONT.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	"	"	"	"	0.8	15.0	180.7	27.0	"	"	"	"	44.8
Bières, levures.	"	"	"	"	"	3.8	3,728.9	410.0	92.3	"	"	50.3	73.1	136.7
Bois de construction, billes, etc. .	"	0.7	"	"	"	"	1,830.6	918.0	5,898.3	107.0	400.8	0.4	2,353.2	394.1
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	"	"	"	"	"	"	642.3	589.0	203.5	"	10.8	12.0	102.1	274.3
Bouteilles.	"	"	"	"	"	"	157.7	11.1	"	0.5	"	1.2	"	63.0
Céréales, grains, etc.	"	10.0	"	"	"	"	6,729.2	8,634.6	4,477.1	176.4	24.3	8.6	4,994.5	1,876.0
Chaux, plâtre, ciment.	"	5.2	"	"	"	"	164.2	1,704.9	5.6	309.0	10.3	244.5	"	4,171.4
Clous, fils de fer, tôles	"	"	"	"	"	"	48.2	224.1	"	"	"	"	1.6	510.6
Coke, charbon de bois.	"	"	"	"	"	"	"	14.8	12.0	"	"	"	13.0	189.4
Coils vides en retour	"	"	"	"	"	"	370.7	1,232.1	41.8	"	6.6	5.2	232.1	232.0
Coton en balles.	"	"	"	"	"	"	1.7	20.6	"	"	"	1.3	"	24.9
Cuir et peaux, cornes	"	"	"	"	"	"	78.4	115.6	"	"	1.2	"	17.2	37.0
Denrées coloniales, houthlon, épiceries, etc.	"	1.5	"	"	"	"	1,106.9	356.6	2,037.9	9.5	32.8	16.4	1,087.2	788.8
Déchets et chiffons	"	46.1	"	"	"	"	850.0	242.6	67.4	"	"	"	81.5	43.7
Écorces à tan	"	"	"	"	"	"	273.8	2,688.0	298.8	141.6	"	15.8	53.8	193.2
Engrais fins, guano, tourteaux . .	"	"	"	"	"	"	62.2	524.1	292.1	8.1	"	9.3	47.8	466.2
Fumiers communs	"	"	"	"	"	"	4.7	35.1	"	"	"	"	75.6	24.7
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	"	"	"	"	"	12.4	518.9	"	"	"	"	24.0	330.1
Fers ouvrés, acier	"	"	"	"	"	"	22.5	482.5	"	"	"	"	93.2	323.7
Fils de lin et autres.	"	"	"	"	"	"	91.3	299.0	"	0.4	"	"	93.7	93.5
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	"	"	"	151.4	535.7	236.7	5.0	8.3	"	"	212.0	657.0
Fourrages.	"	"	"	"	"	"	144.5	139.0	"	"	6.0	2.5	120.0	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	20.0	"	"	"	10.0	837.6	38,008.5	190.0	6,787.0	"	6,890.5	43.0	77,788.9
Huile en général, graisses	"	"	"	"	"	"	1,043.7	315.7	584.3	171.7	"	20.3	75.2	500.0

Laine en balles.	"	"	"	"	"	53.5	48.4	"	"	"	"	58.5	209.4
Lin, chanvre, étoupes.	"	"	"	"	"	210.7	150.5	"	"	"	"	58.9	55.1
Machines, mécaniques.	"	"	"	"	"	198.2	549.6	40.8	7.0	6.0	1,928.8	211.6	
Métaux bruts autres que le fer.	"	"	"	"	"	201.1	288.5	"	"	"	"	"	87.2
Métaux ouvrés autres que le fer.	"	"	"	"	"	41.0	1,084.7	"	"	"	"	"	22.9
Minerais, pyrites.	"	"	"	"	"	566.0	187.1	5.0	"	"	"	"	7.1
Objets manufacturés.	"	7.5	"	"	"	904.9	702.0	5.0	27.5	6.2	217.2	410.1	
Os.	"	"	"	"	"	178.5	21.7	57.0	"	"	28.9	248.5	
Pavés.	"	10.0	"	"	5,682.0	5,727.0	6,534.5	"	"	4.8	6,149.7	273.2	
Pierres brutes, castines, etc.	"	"	"	"	"	216.8	662.2	510.2	0.5	11.2	107.4	498.4	
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	"	"	"	"	80.1	145.8	"	"	"	"	25.5	
Pommes de terre, etc.	"	"	"	"	"	580.5	1,135.8	116.6	59.4	90.9	2,456.5	322.5	
Produits chimiques et pharmaceutiques.	"	"	"	"	"	225.2	273.7	40.0	"	"	"	97.0	
Rails et accessoires.	"	"	"	"	"	"	45.6	"	"	"	"	75.0	
Sel brut.	"	"	"	"	"	58.7	105.9	1,902.6	"	"	"	201.8	
Spiritueux.	"	"	"	"	"	109.8	189.8	"	2.4	"	561.4	145.2	
Sucres bruts et raffinés.	"	"	"	"	"	5.2	98.6	"	"	0.4	5,734.1	279.4	
Sulfate de soude, blanc de céruse, etc.	"	"	"	"	"	44.6	73.5	"	"	"	3.4	74.8	
Terres et sables, brais, etc.	"	"	"	"	"	114.7	504.5	20.0	145.1	"	7.2	12.1	
Tissus.	"	"	"	"	"	684.5	927.6	"	28.9	"	13.5	48.1	
Tuiles et briques, etc.	"	"	"	"	"	5.0	59.5	4,156.9	5.0	78.5	"	922.4	
Verrres à vitre.	"	"	"	"	"	49.7	64.4	"	"	"	10.6	24.6	
Verreries et poteries, glaces.	"	"	"	"	"	90.4	198.9	9.5	"	"	54.4	98.9	
Vins et vinaigres.	"	"	"	"	"	259.5	506.4	8.2	54.1	19.0	204.8	585.6	
Totaux des expéditions.	"	"	"	"	"	26,818.0	"	20,850.5	"	5,055.8	25,401.7	"	"
Totaux des réceptions.	"	100.8	"	"	5,797.7	"	88,689.6	"	8,016.8	7,175.7	"	94,712.7	"
Total des expéditions et réceptions.	"	100.8	"	98.8	5,797.7	115,807.6	28,847.1	10,229.5	130,114.4				

NATURE DES MARCHANDISES.	ESEMUEL.		LANDEN.		GINGELOM.		ROSOUX-GOYER.		WAREMME.		FEXHE.		BIERSET.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises	"	5.0	"	7.1	"	0.4	"	"	"	0.6	"	"	"	"
Bières, levures	6.5	2.2	1.2	58.6	"	4.0	1.8	81.0	5.5	101.2	1.5	12.2	"	"
Bois de construction, billes, etc. .	59.9	154.0	52.6	601.8	58.5	50.4	410.7	14.2	416.9	449.8	8.0	520.6	"	"
Bois ouvrés, bois de tainture, bois d'ébénisterie.	17.5	9.7	"	159.6	10.6	9.4	10.0	23.2	221.5	9.1	10.4	44.7	"	"
Bouteilles	"	"	25.0	2.2	4.5	1.9	"	5.5	"	0.8	"	6.4	"	"
Céréales, grains, etc.	2,245.7	90.4	2,401.4	1,028.5	897.1	206.2	1,215.6	180.8	6,836.5	2,991.2	1,660.3	995.9	"	"
Chaux, plâtre, ciment	"	95.8	"	625.9	"	174.5	5.5	585.5	"	607.4	80.2	54.4	"	"
Clous, fils de fer, tôles	"	4.2	"	18.9	"	3.0	"	"	"	7.2	"	"	"	"
Coke, charbon de bois	"	40.4	"	5.5	"	0.5	"	"	"	0.9	"	2.5	"	"
Colis vides en retour	4.6	24.6	52.5	195.4	11.6	44.7	42.6	2.0	118.5	76.6	89.5	65.8	"	"
Coton en balles	"	0.1	"	1.5	"	"	"	"	"	12.5	"	"	"	"
Cuir et peaux, cornes	"	9.2	2.5	2.8	"	"	"	0.1	1.5	56.6	"	1.9	"	"
Denrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	94.9	48.2	165.0	459.2	191.4	106.7	105.1	201.0	910.6	519.9	526.2	185.1	"	"
Déchets et chiffons	"	0.5	6.5	10.0	1.5	"	"	"	15.4	0.4	0.6	5.0	"	"
Écorces à tan	"	"	"	6.2	"	6.5	"	"	"	26.0	"	"	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux . .	"	175.0	45.7	262.1	16.7	69.8	"	11.8	46.5	241.5	17.5	72.0	"	"
Fumiers communs	1.3	"	"	8.9	50.1	5.0	"	"	4.0	2.6	"	"	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	"	"	75.9	0.4	8.7	"	4.7	"	54.4	"	25.0	"	0.4
Fers ouvrés, acier	"	9.7	"	191.1	9.5	29.0	"	2.9	5.5	127.1	9.5	5.0	5.2	5.2
Fils de lin et autres	"	"	"	0.5	"	2.6	"	"	"	54.8	"	"	"	"
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	7.0	0.4	2.8	61.8	0.8	"	19.9	10.5	0.4	14.0	"	0.4	"	"
Fourrages	10.0	"	"	50.0	"	4.9	"	"	22.5	"	"	"	"	"
Houille, briquettes, tourbe . . .	5.0	8,770.5	100.0	21,006.0	55.0	9,228.0	"	5,502.2	5.0	11,906.4	"	2,581.5	"	"
Huile, en général, graisses	"	4.3	1.4	5,108.1	"	14.2	26.0	375.5	15.2	197.2	0.2	546.2	"	"

Laine en balles.	1.9	25.9	23.9	28.8	14.8	6.9	2.0	2.0	2.0
Lin, chanvre, étoupes.	0.6	14.5	27.6	14.1	60.5	20.1	41.9	2.0	2.0
Machines, mécaniques	15.0	101.6	184.5	12.6	3.5	18.2	2.1	2.1	2.1
Métaux bruts autres que le fer . .	2.2	4.4	101.0	2.5	1.3	1.0	2.1	2.1	2.1
Métaux ouvrés autres que le fer. .	2.2	4.4	101.0	2.5	1.3	1.0	2.1	2.1	2.1
Minerais, pyrites.	20.1	8.0	98.2	62.1	17.5	14.8	59.8	2.0	2.0
Objets manufacturés	17.4	10.2	278.0	29.8	65.9	29.5	85.2	2.0	2.0
Os	2.2	4.4	101.0	2.5	1.3	1.0	2.1	2.1	2.1
Parés.	507.7	25.0	215.5	274.1	602.5	77.0	16.1	2.0	2.0
Pierres brutes, castines, etc. . .	4.1	45.1	122.1	0.8	34.9	180.9	25.8	2.0	2.0
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	668.4	44.0	122.1	207.4	58.7	180.9	177.6	2.0	2.0
Pommes de terre, etc.	6.6	67.7	20.7	14.1	52.5	25.7	25.7	2.0	2.0
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	2.4	58.5	72.9	8.7	0.5	70.7	144.6	2.0	2.0
Rails et accessoires	5.4	72.9	56.7	8.7	0.5	70.7	144.6	2.0	2.0
Sel brut.	7.9	56.7	56.1	0.4	782.0	719.4	27.7	2.0	2.0
Spiritueux.	906.5	2,244.6	15.6	20.2	2,253.4	59.0	1.3	2.0	2.0
Sucres bruts et raffinés	1.0	12.0	28.4	0.4	69.6	10.0	0.2	2.0	2.0
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	0.7	0.5	14.5	741.9	152.7	73.5	5.2	2.0	2.0
Terres et sables, brais, etc. . . .	541.6	2.4	1.7	2.1	2.1	2.1	2.1	2.0	2.0
Tissus	0.6	9.7	82.4	6.2	4.0	0.6	3.9	2.0	2.0
Tuiles et briques, etc.	7.0	6.6	82.4	6.2	4.0	0.6	3.9	2.0	2.0
Verres à vitre	5.4	82.4	82.4	6.2	4.0	0.6	3.9	2.0	2.0
Verreries et poteries, glaces . . .	4,026.7	5,275.5	5,159.2	11,550.9	7,482.1	5,453.4	3,330.5	3.2	3.2
Vins et vinaigres.	10,175.5	50,708.6	11,550.9	7,482.1	18,458.6	5,453.4	3,330.5	3.2	3.2
Totaux des expéditions . .	14,202.0	56,981.9	44,470.1	11,015.7	54,469.0	8,985.7	8.8	8.8	8.8
Totaux des réceptions . .									
Total des expéditions et réceptions.									

NATURE DES MARCHANDISES.	ANS.		HAUT-PRÉ.		LIÈGE (STATION).		LIÈGE (NEUSE).		CHÉMÉE.		CHAUDFONTAINE.		TROOZ-AVAL.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	0.4	"	0.1	5.0	54.0	"	"	"	1.3	"	"	"	"
Bières, levures.	"	4.1	"	9.3	180.7	444.8	"	"	"	4.8	"	2.1	"	1.0
Bois de construction, billes, etc. .	2,630.5	2,188.4	43.5	1,840.7	2,635.4	8,842.1	887.2	119.0	281.2	079.5	7.8	8.0	381.9	56.9
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	2.0	23.1	53.9	79.2	1,049.6	1,077.8	508.2	"	34.7	62.0	0.4	7.2	10.5	15.5
Bouteilles	"	"	"	11.1	"	423.0	"	67.0	4.0	0.8	1.2	"	"	"
Céréales, grains, etc.	5,785.8	2,847.5	346.7	1,156.4	12,883.0	10,497.1	187.2	"	46.9	1,399.4	10.7	203.9	87.1	1,182.9
Chaux, plâtre, ciment.	"	1,575.8	"	7.0	70.9	183.6	"	"	533.5	18.6	4,433.7	"	160.2	"
Clous, fils de fer, tôles.	"	0.8	"	5.0	6,223.6	133.2	"	"	1,417.6	16.7	125.9	0.8	"	"
Coke, charbon de bois.	"	"	"	0.3	50.0	1,920.9	"	"	"	375.1	"	6.0	52.0	104.4
Collis vides en retour	51.5	2.6	122.4	25.5	1,510.5	342.0	"	1.1	108.0	27.5	14.9	6.8	16.2	15.4
Colon en balles.	"	"	"	4.1	17.3	80.0	"	"	"	15.8	"	4.0	"	"
Cuir et peaux, cornes.	"	5.8	"	5.0	535.9	250.7	"	"	15.0	23.4	"	"	"	"
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	129.7	740.5	83.0	170.7	1,943.3	5,983.9	"	2.3	42.2	172.5	3.4	47.5	15.7	59.0
Déchets et chiffons	8.5	"	"	9.6	134.4	591.7	"	"	18.8	22.2	"	16.2	"	"
Écorces à tan	"	"	"	"	1,742.3	155.4	789.1	"	70.9	"	7.0	"	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux. .	7.0	28.4	27.4	129.9	31.9	136.0	"	"	"	6.9	0.5	0.6	54.4	47.4
Fumiers communs	"	"	"	"	20.0	1.5	"	"	"	1.1	"	"	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	20.6	18.2	51.1	2.7	7,482.8	1,801.6	"	21.7	142.0	537.5	"	94.4	11.7	98.7
Fers ouvrés, acier.	183.8	536.6	"	24.9	2,279.2	801.2	"	74.3	1,503.3	536.1	5.0	8.2	22.1	54.7
Fils de lin et autres.	"	15.9	2.7	0.8	1,208.5	5,194.0	"	"	"	14.1	18.3	"	"	"
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	20.6	183.1	4.1	124.3	2,574.7	8,113.5	"	38.9	505.1	2,092.0	15.0	4,688.0	5.0	6.2
Fourrages	"	7.5	"	"	1,053.2	666.6	"	"	"	5.0	"	13.8	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	99,210.7	1,576.3	90,387.0	111.6	69,911.1	4,851.1	72.7	5.0	27,086.9	8,108.0	"	533.3	"	1,659.5
Huile en général, graisses. . . .	5.7	276.5	103.6	223.0	481.1	3,203.1	"	0.4	"	456.7	"	22.0	"	12.8

NATURE DES MARCHANDISES.	NESSONVAUX.		PEPINSTER.		ENSIVAL.		VERVIERS.		DOLHAIN.		HERBESTHAL.		BRUXELLES (INDU).	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	"	"	"	"	0.4	"	51.8	"	2.3	"	"	"	186.7
Bières, levures.	"	4.8	"	12.6	0.4	231.9	77.5	279.6	"	1.5	0.4	1,010.6	"	1,081.6
Bois de construction, billes, etc. .	147.0	250.5	626.7	1,337.2	30.9	1,637.4	52.8	6,878.1	402.3	490.9	"	693.1	834.2	5,037.1
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	2.8	500.1	40.2	60.1	8.1	14.7	215.1	698.3	21.9	17.8	"	20.7	588.5	880.3
Bouteilles.	"	"	"	69.2	"	11.8	"	108.3	"	1.8	"	5.5	10.2	241.2
Céréales, grains, etc.	"	445.6	10.2	1,768.1	1.0	1,541.0	708.8	12,348.3	24.6	1,331.5	483.2	3,380.5	1,697.8	6,681.5
Chaux, plâtre, ciment.	5.0	2.0	"	159.5	"	20.3	2.1	317.3	"	11.5	"	85.5	112.2	16,000.4
Clous, fils de fer, tôles.	"	7.0	"	27.9	"	11.5	6.0	530.5	"	28.4	5.0	5.4	253.2	424.0
Coke, charbon de bois.	"	"	"	1,651.5	"	4.4	5,548.6	46.2	"	326.0	"	125.0	0.5	1,117.6
Colis vides en retour.	7.0	25.9	150.7	50.6	50.7	14.7	794.2	580.1	85.2	5.5	"	26.0	915.1	1,197.9
Coton en balles.	"	"	"	50.5	"	8.6	0.6	128.8	"	5.4	58.0	"	89.5	55.4
Cuir et peaux, cornes.	0.4	7.8	126.8	714.1	"	10.5	188.8	268.0	"	"	14.5	1.8	846.1	383.2
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	1.0	63.4	18.2	234.5	5.0	226.5	216.6	2,016.8	0.4	76.8	44.2	60.0	6,531.5	793.2
Déchets et chiffons.	8.5	5.0	29.9	43.2	"	5.7	1,997.4	1,209.2	"	97.4	"	148.4	405.5	802.5
Écorces à tan.	4.8	"	5.0	505.7	"	"	"	671.2	14.1	"	"	166.8	0.6	755.5
Engrais fins, guano, tourteaux. .	41.4	5.9	"	2.8	"	"	898.6	188.4	"	"	"	"	91.5	24.7
Fumiers communs.	"	5.2	"	5.1	"	"	5.2	20.0	"	"	"	"	176.5	15.0
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	82.4	"	24.8	"	22.9	6.1	1,889.5	"	79.4	"	54.2	148.5	9,554.1
Fers ouvrés, acier.	"	19.5	7.8	194.5	6.9	76.9	123.1	828.7	"	100.7	"	55.9	640.7	1,911.2
Fils de lin et autres.	27.9	1.5	85.0	0.8	40.4	0.4	2,082.2	248.0	"	5.7	"	4.2	137.5	179.0
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	1.1	1.4	51.2	0.5	21.1	65.0	936.2	2,737.9	1,532.9	499.6	50.8	20.0	1,406.1	2,163.8
Fourrages.	"	"	"	844.4	"	"	"	35.7	"	"	"	"	5.0	44.6
Houille, briquettes, tourbe. . . .	15.7	1,023.6	"	21,242.4	30.0	10,800.1	579.5	72,672.5	"	17,585.2	5,445.0	13,287.1	207.4	92,557.5
Huile en général, graisses.	"	69.5	45.9	116.5	0.9	103.1	221.1	2,488.5	16.5	164.0	10.6	77.6	5,863.8	481.0

Laine en balles.	17.7	1,484.2	82.5	1,775.2	25.9	1,255.5	4,615.1	18,750.1	13.9	1,640.5	50.7	88.7	87.8	194.5
Lin, chanvre, étoupes.	"	5.1	27.6	0.7	"	27.6	16.0	62.5	"	5.1	"	"	1.7	77.1
Machines, mécaniques.	1.2	56.8	115.4	101.1	9.3	61.8	1,178.7	1,030.5	1.7	76.6	41.4	65.6	1,118.0	515.4
Métaux bruts autres que le fer. .	14.4	55.0	"	0.8	"	15.7	22.1	577.4	622.0	19.8	3,281.5	54.2	196.2	67.9
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	19.9	"	51.4	"	"	8.5	500.8	"	40.5	"	50.7	451.8	56.7
Minerais, pyrites.	38.1	19.9	4,584.8	12.5	"	9.7	2,549.2	40.1	9,039.7	5.1	18,265.2	2,802.5	12.0	576.8
Objets manufacturés	5.1	74.8	5.6	281.2	5.7	86.5	200.8	2,150.9	609.5	81.8	64.2	21.1	4,105.7	1,525.6
Os	"	"	20.0	0.6	"	0.5	155.4	54.8	"	"	"	"	1,259.0	144.4
Parés.	52.2	28.9	127.4	607.8	"	100.1	24.0	5,486.1	26.0	96.9	"	15.0	"	4,206.5
Pierres brutes, castines, etc. . .	16.1	10.2	"	255.5	"	97.9	166.7	3,621.1	5.0	142.5	"	520.7	202.4	6,401.7
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	"	58.6	60.5	"	7.6	57.0	154.2	"	"	"	0.4	109.7	95.2
Pommes de terre, etc.	"	75.7	7.6	829.8	10.0	257.6	75.0	6,162.7	"	159.5	456.5	50.9	146.6	2,769.9
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	"	68.2	1.2	48.6	"	15.5	156.5	1,078.1	"	72.8	0.8	49.1	991.4	279.9
Rails et accessoires	"	"	57.5	1,674.2	"	15.4	"	11.6	"	"	"	"	"	250.2
Sel brut.	"	0.4	"	60.8	1.5	86.5	"	62.0	"	2.4	"	210.1	"	5.0
Spiritueux.	"	28.1	4.2	435.1	"	27.6	9.1	781.2	"	95.7	"	11.6	1,525.1	516.2
Sucres bruts et raffinés	"	5.0	"	10.4	0.4	5.4	125.8	190.5	"	6.9	88.4	"	295.2	2,496.6
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	"	75.5	5.5	124.7	0.6	215.4	428.4	2,048.1	"	87.8	80.0	17.5	1,126.7	860.0
Terres et sables, brais, etc. . . .	"	90.2	4.2	285.5	"	554.7	5,492.2	651.9	"	0.6	95.8	2,723.5	541.5	711.5
Tissus.	"	52.9	96.9	59.5	11.4	47.5	2,689.1	287.7	"	6.2	5.5	11.2	575.5	419.0
Tuiles et briques, etc.	"	71.0	26.9	408.2	60.0	680.8	42.8	2,676.9	"	120.0	"	2,550.7	56.8	588.5
Verreries et poteries, glaces . . .	"	"	4.0	8.4	"	16.5	8.4	215.8	"	2.5	"	5.0	481.4	410.8
Vins et vinaigres.	"	1.1	"	11.6	4.6	4.6	21.2	85.9	"	"	"	40.7	677.1	1,199.5
"	0.5	11.5	5.2	45.4	0.4	52.5	14.8	886.5	"	41.0	10.7	18.7	278.0	151.1
Totaux des expéditions	407.9	"	6,206.5	"	541.4	"	28,495.1	"	12,265.5	"	28,549.0	"	55,524.9	"
Totaux des réceptions	"	4,468.5	"	50,194.8	"	17,885.5	"	131,166.7	"	25,529.2	"	27,232.5	"	101,685.0
Total des expéditions et réceptions.	4,876.4	42,401.1	18,194.7	179,639.8	53,592.5	55,781.5	195,209.9							

NATURE DES MARCHANDISES.	FOREST.		RUVSBROECK.		LOTH.		BUYSINGEN.		NAL.		SAINTES.		ENGHIEN.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	5.0	"	5.4	"	1.8	"	"	"	131.7	"	"	10.6	47.0
Bières, levures.	288.1	7.6	33.6	10.2	"	24.9	"	0.5	3.3	303.6	1.1	43.6	5.7	191.5
Bois de construction, billes, etc. . .	18.9	50.9	84.4	48.1	9.8	49.9	"	"	331.9	236.4	13.2	25.3	686.0	273.9
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	33.9	56.1	2.4	12.6	17.6	3.8	"	28.4	34.1	69.6	26.1	2.7	84.4	9.3
Bouteilles.	"	3.3	155.4	9.5	"	2.5	"	"	0.4	1.6	"	9.3	128.8	3.0
Céréales, grains, etc.	4.0	708.3	214.8	1,332.0	13.2	263.4	"	43.1	2,733.1	5,733.8	49.2	642.4	1,902.3	173.9
Chaux, plâtre, ciment.	"	235.5	"	838.9	"	198.2	"	"	16.0	2,372.2	2.0	222.0	"	493.3
Clous, fils de fer, tôles.	"	12.1	"	0.8	"	3.1	"	"	28.7	24.0	"	0.4	"	1.8
Coke, charbon de bois.	"	"	"	2.3	9.3	11.3	"	3.0	"	6.0	"	"	"	24.7
Colis vides en retour.	7.3	53.2	419.9	268.4	33.7	9.1	5.2	5.7	48.2	178.5	9.3	348.9	56.3	2.5
Coton en balles.	"	56.6	"	0.4	"	3.4	207.9	3.1	58.7	106.2	"	"	"	1.7
Cuir et peaux, cornes.	"	7.4	"	"	1.8	"	"	"	22.9	53.7	"	8.1	3.8	3.1
Denrées coloniales, bouchon, épiceries, etc.	"	211.4	"	125.1	2.1	236.0	"	1.3	82.7	136.3	77.9	0.4	71.2	6.7
Déchets et chiffons.	"	6.3	44.6	136.5	45.9	293.7	39.0	4.3	21.0	126.1	5.6	"	"	1.0
Écorces à tan.	"	68.4	"	"	"	3.9	"	"	81.5	46.5	11.4	"	41.8	7.6
Engrais fins, guano, tourteaux. . .	129.0	7.1	298.3	6.3	10.5	0.3	"	1.4	21.1	74.9	"	"	2.7	17.3
Fumiers communs.	"	"	"	"	"	"	"	"	174.5	"	"	"	3.8	2.5
Fers en barres, poutrelles, etc. . .	"	416.5	13.2	7.9	0.3	8.0	"	"	176.6	229.6	"	0.4	14.8	31.2
Fers ouvrés, acier.	47.1	20.2	8.6	101.3	0.4	33.6	"	4.9	23.1	173.9	0.3	0.6	2.8	12.3
Fils de lin et autres.	"	246.8	284.0	393.3	33.2	104.4	"	23.3	18.6	23.4	"	11.3	6.8	23.3
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	36.0	"	1.1	3.8	3.0	"	"	20.3	7.1	0.3	"	"	"
Fourrages.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.0	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	343.0	12,308.8	96.0	6,136.0	73.0	4,760.2	"	"	180.6	17,263.0	"	1,543.0	23.0	9,810.8
Huile en général, graisses.	19.7	26.9	"	16.9	0.4	230.8	"	2.3	0.4	42.4	"	0.7	13.7	20.2

Laine en balles.	5.7	"	5.1	565.1	1,006.8	"	"	17.7	"	4.0	7.6	"	0.3	"	175.0	"	2.4
Lin, chanvre, étoupes.	"	"	22.9	"	26.5	"	"	4.7	"	4.0	"	"	"	"	2.3	"	14.9
Machines, mécaniques.	24.3	"	77.5	2.5	42.5	"	0.9	308.4	"	51.3	"	"	"	"	"	"	8.0
Métaux bruts autres que le fer.	3.8	0.4	3.5	0.7	1.1	"	"	5.4	"	5.5	"	1.0	"	"	"	"	"
Métaux ouvrés autres que le fer.	8.4	14.4	"	"	10.1	"	"	1.1	"	17.5	0.4	"	"	5.9	"	"	"
Minerais, pyrites.	"	"	"	"	18.9	"	"	"	"	8.4	"	"	"	"	"	"	"
Objets manufacturés	130.1	98.9	671.3	138.9	237.3	4.8	13.1	59.6	149.1	"	"	19.9	8.1	"	"	14.5	"
Os	0.3	"	0.8	"	"	"	1.4	1.1	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"
Pavés.	27.9	"	110.8	"	10.5	"	"	"	139.1	"	"	19.2	"	"	"	183.9	"
Pierres brutes, castines, etc.	285.6	11.9	530.6	11.5	101.8	"	1.7	25.6	933.3	"	32.6	98.2	"	"	"	328.7	"
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	"	62.5	"	13.4	"	"	19.7	9.8	"	"	"	"	"	"	"	"
Pommes de terre, etc.	45.3	24.1	815.9	5.0	20.0	"	2.8	1,370.4	782.0	"	7.7	17.2	1,024.1	"	47.1	"	5.0
Produits chimiques et pharmaceutiques.	89.6	"	1,031.9	11.9	171.3	"	0.8	2.5	61.4	"	"	"	"	6.7	"	154.4	"
Rails et accessoires	13.0	"	0.3	"	21.5	"	"	14.2	69.5	"	"	0.7	"	"	"	10.7	"
Sel brut.	1.0	"	1.0	"	0.9	"	"	10.9	23.0	"	"	"	"	"	"	"	"
Spiritueux.	15.9	962.6	44.1	"	38.5	"	2.5	1,113.4	63.0	"	208.5	1.0	"	"	"	52.0	"
Sucres bruts et raffinés	4.0	52.6	631.5	"	8.5	"	"	809.4	20.6	"	"	"	"	"	"	1.2	"
Sulfate de soude, blanc de céruse, etc.	78.3	0.4	157.6	0.4	30.7	"	"	"	4.6	"	"	"	"	"	"	3.0	"
Terres et sables, brais, etc.	126.2	15.6	100.1	3.0	5.0	"	"	19.4	1,067.5	"	"	"	"	"	"	113.1	"
Tissus	471.9	535.7	446.0	518.5	22.5	"	0.8	3.8	28.6	"	15.8	4.8	"	127.6	"	15.7	"
Tuiles et briques, etc.	12.2	5.0	5.0	0.5	40.5	"	"	342.2	"	"	9.9	"	"	47.5	"	271.4	"
Verres à vitre	16.5	"	2.0	"	"	"	"	26.9	5.2	"	"	6.7	"	"	"	2.0	"
Verreries et poteries, glaces	"	"	27.5	"	2.0	"	"	2.9	13.1	"	0.7	"	"	1.7	"	5.8	"
Vins et vinaigres.	51.7	"	51.5	7.0	18.1	"	9.5	11.0	40.9	"	"	60.6	"	"	"	20.5	"
Totaux des expéditions	1,240.1	2,854.0	"	1,524.0	"	274.9	"	8,995.8	"	"	542.2	"	"	4,483.2	"	"	"
Totaux des réceptions	"	"	15,009.9	"	8,514.1	"	139.2	"	29,250.5	"	"	5,393.1	"	"	"	12,404.9	"
Total des expéditions et réceptions.	17,597.6	17,865.9	"	9,633.1	"	454.1	"	58,124.1	"	"	5,957.5	"	"	16,890.1	"	"	"

NATURE DES MARCHANDISES.	BAS-SILLY.		GHISLENGHIEN.		ATH.		LIGNE.		LEUZE.		BARY-WAULDE.		HAVINNES.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	"	"	"	3.0	34.0	"	"	"	20.0	"	"	"	"
Bières, levures.	6.4	1.0	9.8	"	07.9	80.2	4.9	1.9	86.8	44.2	"	14.2	"	"
Bois de construction, billes, etc. .	10.6	73.2	147.7	1.2	188.7	720.9	303.1	5.1	146.1	416.0	138.2	5.7	"	1.8
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	12.3	2.4	20.3	5.3	183.8	145.6	18.1	0.4	77.2	32.2	13.1	4.9	3.9	"
Bouteilles	"	"	"	4.0	5.0	18.6	0.3	0.8	0.4	61.3	1.8	"	"	"
Céréales, grains, etc.	533.6	02.2	329.7	159.6	4,628.7	1,865.9	1,104.9	123.6	4,012.0	5,129.0	89.1	188.2	67.4	23.3
Chaux, plâtre, ciment.	"	110.5	"	43.7	1,420.9	1,607.1	"	38.6	870.6	1,030.3	8,747.0	"	"	"
Clous, fils de fer, tôles	"	"	"	0.4	43.4	11.6	"	"	0.4	49.4	"	0.4	"	"
Coke, charbon de bois.	5.0	1,294.7	"	3.0	"	"	"	"	93.0	"	"	20.0	"	"
Colis vides en retour	2.0	1.3	1.2	2.9	128.8	113.6	6.3	9.4	79.3	64.5	11.6	5.5	1.2	2.9
Coton en balles.	"	"	"	"	"	0.4	"	"	0.7	71.2	"	0.2	"	0.4
Cuir et peaux, cornes.	"	0.3	"	0.4	43.9	27.3	"	"	21.2	22.1	"	"	"	"
Dentrées coloniales, houblon, épices, etc.	41.1	0.3	14.0	9.3	413.4	373.4	64.3	29.9	233.6	443.9	76.2	9.4	61.8	4.0
Déchets et chiffons	"	"	"	1.4	33.3	9.4	80.0	3.3	31.7	80.6	2.3	19.0	3.1	3.0
Écorces à tan	"	"	"	"	93.3	167.1	"	"	193.6	30.5	"	"	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux . .	"	0.7	4.0	4.0	1.1	16.0	"	26.6	22.0	308.6	2.3	40.2	"	2.3
Fumiers communs	"	8.3	"	20.3	19.2	39.8	"	0.6	"	12.0	"	270.3	"	"
Fers on barres, poutrelles, etc. .	"	11.2	"	1.1	1.8	349.0	"	21.3	"	148.0	"	52.3	"	"
Fers ouvrés, acier	3.3	5.3	"	0.4	33.4	190.4	15.6	426.3	132.9	95.0	"	18.2	"	"
Fils de lin et autres.	"	0.6	"	"	117.8	44.4	"	"	"	54.6	"	"	"	1.2
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	"	"	19.0	22.9	"	3.0	138.2	31.2	"	3.8	"	"
Fourrages	"	"	"	"	10.0	"	"	"	"	22.8	"	"	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	1,237.3	3.0	2,750.2	43.0	23,414.3	13.0	4,427.0	393.7	5,146.0	10.0	14,441.3	"	383.3
Huile en général, graisses	"	9.4	6.8	23.3	48.9	98.6	"	3.1	108.4	128.1	"	"	"	0.8

Laine en balles.	2.0	"	"	"	111.0	129.4	10.5	15.0	24.9	561.5	"	2.5	"	"	"
Lin, chanvre, étoupes.	45.4	2.0	8.0	60.4	2,014.4	517.8	"	9.0	955.4	674.0	40.9	56.8	10.4	8.5	"
Machines, mécaniques.	"	"	"	0.4	126.8	279.2	"	0.5	94.1	64.8	"	5.8	6.1	"	"
Métaux bruts autres que le fer. .	"	0.8	"	0.6	15.6	50.0	"	"	6.4	29.2	5.7	"	"	"	"
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	"	"	2.6	1.0	12.8	"	"	5.8	74.5	"	"	"	"	"
Minerais, pyrites.	"	"	"	"	"	1.2	"	"	"	25.1	"	1.4	"	"	"
Objets manufacturés	"	15.9	9.6	4.9	114.0	528.1	"	5.4	15.6	105.2	0.5	20.9	"	20.8	"
Os	"	"	"	"	22.2	46.2	"	1.2	15.0	66.2	"	10.5	"	116.7	"
Pavés.	"	79.1	58.5	"	15.8	784.7	"	1,615.7	"	5,995.5	"	1,000.8	"	"	"
Pierres brutes, castines, etc. . .	"	54.4	51.4	53.9	896.6	527.1	"	56.8	1,648.7	584.5	"	10.8	"	"	"
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	15.7	"	"	0.9	238.6	"	2.4	"	181.7	1,509.1	"	"	"	"
Pontons de terre, etc.	1,852.9	214.6	1,551.5	45.2	1,424.5	1,404.0	225.1	28.8	54.9	112.2	45.4	1,385.5	552.2	"	"
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	"	0.9	"	"	2.6	84.5	"	1.6	7.9	151.5	"	0.8	"	"	"
Rails et accessoires	"	16.5	"	"	"	27.6	"	"	20.0	10.0	"	"	"	"	"
Sel brut.	"	"	"	"	0.9	150.2	"	"	15.1	6.2	"	"	"	"	"
Spiritueux.	"	16.0	"	1.9	15.9	222.9	"	2.6	11.0	584.5	"	17.3	"	4.8	"
Sucres bruts et raffinés	"	0.4	"	"	929.9	11.5	527.7	117.8	488.9	461.5	746.8	"	"	"	"
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	"	0.6	"	"	"	44.7	"	"	"	52.4	"	"	"	"	"
Terres et sables, brais, etc. . . .	"	45.8	"	"	21.5	21,417.9	10.5	3.0	41.7	5.6	"	44.0	"	"	"
Tissus.	"	0.8	"	0.5	216.7	96.5	"	6.2	203.9	57.0	1.5	"	"	"	"
Tuiles et briques, etc.	"	104.1	6.0	2.0	"	673.8	"	"	83.3	77.7	"	50.5	2.8	0.7	"
Verres à vitre	"	0.5	2.5	"	10.9	54.7	"	0.5	7.0	14.1	"	0.6	"	0.4	"
Verreries et poteries, glaces . . .	"	6.5	1.2	0.8	"	21.2	"	"	"	50.2	"	"	"	"	"
Vins et vinaigres	"	1.6	"	"	58.6	256.5	"	1.1	5.0	67.8	"	9.0	"	0.7	"
Totaux des expéditions.	2,516.8	"	2,166.5	"	15,127.5	"	2,184.7	"	10,046.8	"	11,259.5	"	688.9	"	"
Totaux des réceptions	"	5,592.6	"	3,180.1	"	86,747.5	"	6,370.6	"	19,549.6	"	17,612.4	"	578.0	"
Total des expéditions et réceptions.	5,709.4		5,356.6		69,875.0		8,558.5		29,596.4		28,831.9		1,266.9		

Laine en balles	224.5	884.0	"	8.1	"	"	101.8	0.5	"	4.8	108.6	9.0	"	9.7
Lin, chanvre, étoupes	425.7	1,438.6	168.4	203.0	"	"	"	374.7	2.5	1.2	"	8.6	79.6	14.9
Machines, mécaniques	251.9	404.5	60.5	4.2	"	15.5	641.1	361.7	"	40.8	11.9	153.2	4.0	50.5
Métaux bruts autres que le fer	"	148.2	"	"	"	79.8	"	153.2	"	11.4	107.4	47.6	"	1.2
Métaux ouvrés autres que le fer	"	19.1	1.4	"	"	"	"	0.8	"	8.2	"	16.0	"	14.4
Minerais, pyrites	5.0	45.0	"	"	"	"	"	40.0	"	"	"	8.5	"	"
Objets manufacturés	2,499.0	1,971.5	38.2	12.9	1,156.9	938.8	219.1	187.7	241.2	45.7	538.6	275.5	42.0	268.6
Os	55.7	58.5	10.5	5.2	"	"	7.1	"	1.0	"	303.8	223.0	"	"
Pavés	845.5	10,320.2	72.5	519.5	44.8	10.4	18,745.2	40.2	"	51.5	5.0	131.0	1,563.0	147.5
Pierres brutes, castines, etc.	7,418.9	2,562.4	156.9	1,114.4	"	329.6	"	594.5	"	19.6	256.8	765.5	27,793.5	545.9
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	25.7	51.4	"	"	55.5	113.6	"	14.9	"	12.0	11.4	55.5	"	11.2
Pommes de terre, etc.	159.1	562.0	558.5	71.5	985.4	11,875.4	2.0	72.5	2.1	28.8	529.9	511.6	450.5	506.9
Produits chimiques et pharmaceutiques	97.5	452.9	4.2	0.4	22.5	187.1	"	83.5	"	50.8	1.2	108.9	"	59.8
Rails et accessoires	"	112.8	12.4	48.1	"	5.0	"	78.0	"	14.0	141.5	1,141.9	14.1	9.0
Sel brut	79.7	539.5	"	"	7.7	0.7	"	3.4	"	"	5.0	5.5	"	80.0
Spiritueux	774.9	514.5	0.1	0.9	1,100.2	58.1	500.7	89.7	"	12.0	24.5	154.9	"	121.4
Sucres bruts et raffinés	4,958.9	1,183.6	158.6	176.9	880.5	62.0	"	0.4	"	"	"	98.7	"	16.6
Sulfate de soude, blanc de céruse, etc.	"	301.2	65.6	150.6	"	25.5	"	0.4	"	27.4	57.1	168.5	"	9.5
Terres et sables, brans, etc.	153.9	8,236.0	405.9	480.8	5.0	623.7	5,857.5	349.1	777.4	"	62.9	70,282.7	587.5	45.6
Tissus	472.8	514.4	6.8	"	"	16.6	"	8.2	"	10.9	109.9	154.5	"	27.2
Tuiles et briques, etc.	28.6	547.5	5.0	"	"	30.6	64.5	198.0	"	"	0.4	1,270.1	"	282.6
Verres à vitre	28.5	101.4	"	2.6	"	1.2	"	0.9	"	"	22.0	19.5	"	3.7
Verreries et poteries, glaces	449.9	190.8	"	17.0	"	4.0	"	1.8	"	0.4	"	106.6	"	54.6
Vins et vinaigres	289.6	1,227.3	8.8	19.1	"	57.6	"	55.0	"	2.5	4.2	97.1	"	147.7
Totaux des expéditions	32,611.5	"	2,850.5	"	4,813.1	"	47,732.9	"	1,661.2	"	7,748.5	"	46,473.1	"
Totaux des réceptions	"	68,586.6	"	4,457.9	"	20,411.5	"	69,718.1	"	2,677.2	"	111,665.0	"	26,785.6
Total des expéditions et réceptions	147,968.1	7,268.6	28,024.6	117,451.0	4,558.4	419,408.5	73,286.7							

NATURE DES MARCHANDISES.	NEUFVILLES.		JURBIS.		LENS.		BRUGELETTE.		CHIEVRES ET ATTRES.		MAFFLES.		MONS (STATION).	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	»	»	»	1.0	»	»	»	18.0	2.8	10.0	»	»	8.2	18.7
Bières, lavures.	279.7	42.4	15.2	11.2	26.7	5.6	53.5	0.9	»	7.5	148.9	0.9	288.0	979.8
Bois de construction, billes, etc. . .	43.1	34.4	7.9	4.8	131.8	13.4	64.5	45.0	159.5	1.8	61.5	141.7	1,202.8	5,302.5
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	»	48.9	41.9	9.1	54.6	1.8	24.0	8.0	52.9	1.7	5.2	9.4	296.5	608.2
Bouteilles.	»	0.9	»	5.4	»	0.4	0.6	5.2	1.2	2.2	»	»	50.5	116.1
Céréales, grains, etc.	97.9	105.9	2,025.5	234.9	1,529.3	515.4	1,388.0	1,814.6	294.6	854.5	433.7	533.5	3,327.2	6,962.5
Chaux, plâtre, ciment.	»	87.0	»	8.9	»	»	1.1	31.0	438.4	50.9	510.4	5.3	»	284.0
Clous, fils de fer, tôles.	»	1.4	»	0.5	»	1.1	»	2.6	5.5	5.5	»	1.0	5.0	168.4
Coke, charbon de bois.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	70.0	»	»	115.5	113.2
Colis vides en retour.	11.6	106.9	11.0	27.9	4.8	22.0	7.6	18.6	19.3	20.5	16.6	53.5	562.8	553.9
Coton en balles.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.2	»	»	5.2	50.6
Cuir et peaux, cornes.	»	1.4	»	9.8	1.2	0.4	»	12.8	15.4	»	»	»	273.7	510.5
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	5.5	52.6	4.4	52.2	53.4	45.9	49.4	115.6	54.2	87.0	22.5	15.5	646.9	5,028.7
Déchets et chiffons.	»	»	»	21.7	»	2.5	»	»	»	0.5	»	5.2	87.6	238.8
Écorces à tan.	3.0	»	»	»	»	1.0	5.0	»	»	»	»	»	11.1	16.0
Engrais fins, guano, tourteaux. . .	»	2.0	5.0	9.0	4.0	55.8	28.0	2.5	5.0	18.7	25.0	53.7	190.2	170.2
Fumiers communs.	»	»	»	»	»	5.0	»	330.8	53.5	153.5	»	»	4.2	15.6
Fers en barres, poutrelles, etc. . .	»	14.5	»	4.4	»	15.7	0.4	63.6	»	49.8	»	217.2	684.2	5,524.6
Fers ouvrés, acier.	»	9.5	0.1	22.7	»	16.5	»	533.9	»	42.2	»	225.5	273.1	645.5
Fils de lin et autres.	»	»	»	»	»	2.9	»	7.8	0.6	2.9	»	299.9	49.6	104.4
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	»	»	»	11.2	»	1.0	»	»	15.8	0.4	55.2	9.8	607.1	917.5
Fourrages.	»	»	»	»	»	»	»	»	6.4	»	»	»	80.3	150.6
Houille, briquettes, tourbe.	»	2,715.0	5.0	795.0	»	2,189.7	93.0	5,502.0	5.0	9,106.5	»	7,269.0	2,299.0	7,498.1
Huile en général, graisses.	»	22.4	0.4	11.7	»	10.6	1.5	16.2	0.6	25.9	5.5	4.5	775.7	2,762.5

NATURE DES MARCHANDISES.	MONS (BASSIN).		JEMMÄPES.		QUARENGH.		SAINT-GHISLAIN.		BOUSSU.		THULIM.		QUIÉVRAIN.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises	"	"	"	"	"	"	"	45.8	"	6.8	"	7.2	"	238.1
Bières, levures	"	"	9.2	76.3	0.8	6.8	"	110.2	22.6	69.7	1.1	58.8	12.0	26.9
Bois de construction, billes, etc. .	697.2	85.0	68.1	12,798.8	"	28.3	156.8	7,796.8	137.2	125.1	59.0	816.2	586.4	137.9
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	"	8.6	96.0	212.8	"	3.4	121.1	103.5	41.7	131.1	62.3	18.8	65.4	102.4
Bouteilles	"	"	251.1	82.8	"	0.5	"	104.2	"	37.9	"	"	"	62.9
Céréales, grains, etc.	1,559.0	58.7	1,787.0	4,093.5	0.4	26.3	1,925.6	5,727.8	549.4	2,001.0	430.5	969.8	5,284.6	1,481.1
Chaux, plâtre, ciment.	"	"	18.0	658.9	"	"	33.0	166.5	"	17.9	20.3	6.6	28.2	60.4
Clous, fils de fer, tôles	"	"	"	495.5	"	6.1	41.5	380.6	1.6	179.0	"	8.5	2.4	107.7
Coke, charbon de bois.	"	"	4,658.0	16.0	"	"	11,506.8	42.8	"	89.7	9,769.7	"	"	45.0
Colis vides en retour	160.2	"	329.1	285.8	4.0	1.0	189.5	51.2	90.5	18.4	103.2	82.5	566.9	74.8
Coton en balles.	"	"	"	1.8	"	"	"	"	"	1.6	"	3.5	11.7	1.6
Cuir et peaux, cornes	"	"	"	7.6	"	0.8	52.8	45.9	18.9	8.8	3.9	0.4	58.7	125.4
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	"	0.4	10.8	487.9	"	27.2	146.7	896.1	8.8	501.0	19.8	212.9	209.4	267.1
Déchets et chiffons	4.0	225.1	791.9	645.5	"	5.8	1,099.8	156.9	98.6	155.4	4.9	485.6	44.7	36.0
Écorces à tan	509.8	"	"	10.8	"	"	10.1	16.1	"	20.0	"	"	771.1	15.7
Engrais fins, guano, tourteaux . .	"	182.8	"	14.8	"	"	"	98.0	"	63.6	13.0	51.6	"	28.2
Fumiers communs	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.8	428.0	"	18.8	28.0
Fers en barres, poutrelles, etc. .	12.4	"	"	825.8	"	1.4	"	960.3	"	394.1	"	128.1	11.2	1,942.1
Fers ouvrés, acier	"	185.9	"	291.8	15.6	9.6	501.2	410.5	426.7	188.5	8.8	13.0	"	245.9
Fils de lin et autres.	"	1.4	"	63.5	"	"	7.2	17.0	80.8	37.7	"	4.7	11.9	85.8
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	525.8	1,905.6	"	11.9	257.9	827.1	66.4	145.0	720.6	108.0	"	1,104.5
Fourrages.	"	"	"	"	"	"	"	"	15.8	"	"	"	"	0.7
Houille, briquettes, tourbe. . . .	415.4	178,746.4	584,198.6	22,585.8	"	"	150,402.6	2,308.4	"	21.5	11,789.0	256.4	10.0	1,477.0
Huile en général, graisses	"	18.2	292.0	605.9	"	4.7	96.7	481.9	"	289.5	868.0	71.0	508.7	71.9

NATURE DES MARCHANDISES.	ECLAUSSES.		MARCHE-LEZ-ÉCAUSSIN.		FAMILLEUREUX.		MANAGE.		BASCOUR.		L'OLIVE-L'ÉTOILE.		MARIEMONT.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises	20.0	51.7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bières, levures	75.6	8.5	115.6	71.4	»	»	154.8	54.7	»	»	»	»	»	1.2
Bois de construction, billes, etc. .	55.9	511.6	2.1	25.0	47.8	15.9	245.1	284.8	»	672.8	15.5	4,448.8	68.5	2,299.5
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	25.7	29.9	16.7	14.4	»	7.5	75.7	100.7	0.8	55.2	»	9.6	22.8	15.5
Bouteilles	0.5	»	»	»	»	»	10.4	1.0	»	520.0	»	»	»	0.5
Céréales, grains, etc.	511.8	1,199.4	120.4	158.1	54.4	14.6	465.5	612.7	154.1	1.1	54.6	276.0	64.5	411.0
Chaux, plâtre, ciment.	15,958.2	1.6	»	»	»	5.0	556.7	481.3	»	2.1	»	»	»	5.6
Clous, fils de fer, tôles	»	5.2	»	»	»	»	22.9	5.2	»	28.9	5.8	27.8	27.7	48.4
Coke, charbon de bois.	25.0	»	»	0.4	»	»	»	55.2	»	0.7	»	30.0	»	»
Colis vides en retour	25.5	95.0	15.7	17.7	»	4.2	101.7	129.2	17.1	1.2	25.7	2.5	26.5	2.4
Coton en balles.	»	5.0	»	»	»	0.8	»	»	»	7.8	»	»	»	»
Cuir et peaux, cornes	8.1	5.4	»	»	»	»	0.5	10.9	»	21.0	»	»	»	»
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	»	122.7	119.5	25.7	10.8	4.1	176.5	183.7	»	»	»	15.5	»	74.9
Déchets et chiffons	2.2	5.6	»	2.0	»	»	45.4	40.7	8.6	»	14.4	0.9	»	5.0
Écorces à tan	»	5.4	0.7	61.5	»	»	16.5	»	»	17.1	»	»	»	0.5
Engrais fins, guano, tourteaux . .	»	14.4	»	2.7	»	»	»	11.7	»	10.0	»	»	»	»
Fumiers communs	»	0.5	»	»	»	2.0	»	»	»	52.8	»	»	»	»
Fers en barres, poutrelles, etc. .	10.8	78.5	»	55.2	»	0.9	40.9	121.8	»	25.5	0.4	512.4	552.0	176.9
Fers ouvrés, acier	58.8	50.5	4.0	5.5	»	17.1	86.0	205.2	»	0.4	40.1	112.6	2,015.5	189.4
Fils de lin et autres.	»	»	»	»	»	0.4	54.5	5.5	»	10.0	»	2.6	4.1	1.4
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	45.1	92.9	»	»	»	109.0	97.0	172.9	52.1	95.0	159.0	57.6	121.0	405.8
Fourrages	»	25.0	»	»	»	»	»	»	»	90.0	»	»	»	»
Houille, briquettes, tourbe. . . .	155.5	15,800.1	»	809.0	»	1,216.2	15.2	23,147.0	69,246.0	110.0	72,708.0	10,457.1	51,301.0	258.4
Huile en général, graisses	5.0	55.5	»	7.6	»	2.5	44.0	559.5	»	»	2.0	106.5	»	69.2

Laine en balles	8.0	5.1	70.2	0.8	1.8	1.0	3.5	40.4
Lin, chanvre, étoupes	7.6	42.0	126.4	27.8	7.4	0.2	3.3	40.4
Machines, mécaniques	24.0	811.7	85.3	56.7	31.4	1.0	952.7	282.3
Métaux bruts autres que le fer	3.2	1.7	1.9	11.2	4.0	2.2	60.7	18.0
Métaux ouvrés autres que le fer	32.2	1.7	1.9	10.8	1.5	0.9	2.3	2.3
Minerais, pyrites	0.5	2.1	17.8	2.2	12.7	3.7	24.0	59.7
Objets manufacturés	112.6	6.6	20.5	08.9	1.5	0	0	0
Os	0.4	0	3.0	5.9	0	0	0	0
Pavés	6,988.8	280.7	1,982.9	89.1	25.9	70.8	0	5.5
Pierres brutes, castines, etc	41,274.0	55.7	40.7	174.0	4.5	0	0	86.2
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	1.7	4.0	91.4	492.8	279.0	111.5	0	79.1
Pommes de terre, etc.	18.2	435.6	0.9	57.7	0	0	0	8.0
Produits chimiques et pharmaceutiques	40.4	0	0.9	78.1	159.8	32.7	0	0.3
Rails et accessoires	52.8	152.8	0	0.8	0	0	0	0.5
Sel brut	0.4	0.4	2.5	125.4	6.0	8.7	0	19.7
Spiritueux	60.7	0.4	239.9	25.1	112.7	0	0.9	0.5
Sucres bruts et raffinés	5.6	0	25.8	21.7	5.9	0.4	0	0.4
Sulfate de soude, blanc de céruse, etc.	9.4	12.7	150.6	2,583.4	0	0	0	35.8
Terres et sables, brais, etc.	68.5	0	5.6	11.9	0.4	0	0	1.5
Tissus	40.9	223.6	0	0	40.0	40.0	0	8.1
Tuiles et briques, etc.	110.6	47.8	73.2	28.4	0.7	0	0	6.2
Verres à vitre	0	0	2.6	19.9	1.9	0.5	0	53.5
Verreries et poteries, glaces	26.7	0	824.4	21.9	4.6	5.7	0	6.4
Vins et vinaigres	20.8	0.8	148.5	0	0	0	0	0
Totaux des expéditions	65,163.0	932.4	3,699.3	51,269.6	69,640.9	73,461.8	53,203.5	0
Totaux des réceptions	20,120.1	1,688.4	4,638.0	56,959.1	2,024.7	16,549.4	4,621.2	0
Total des expéditions et réceptions	85,283.1	2,670.8	2,112.6	56,959.1	71,665.6	89,811.2	59,826.7	0

NATURE DES MARCHANDISES.	HAINE-SAINT-PIERRE.		LA CROÏÈRE.		LA LOUVIÈRE.		LA PAIX.		BOIS-DU-LUC.		BRACQUEGNIES.		HAVRÉ-VILLE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises	»	»	»	»	»	0.4	»	»	»	»	»	6.0	»	»
Bières, levures	»	67.2	»	»	»	52.8	»	»	0.4	5.8	»	13.0	18.1	23.7
Bois de construction, billes, etc. . .	198.8	901.8	17.0	104.6	59.3	3,132.7	5.4	2,198.8	70.6	2,539.4	25.1	2,289.3	88.6	98.2
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	»	10.3	»	0.5	221.4	41.7	3.0	»	3.3	4.3	8.9	10.3	4.3	20.1
Bouteilles	»	0.4	»	»	984.1	13.9	»	»	»	»	5.1	1.6	»	0.6
Céréales, grains, etc.	»	377.6	»	71.2	609.3	1,314.4	»	7.6	46.2	783.5	118.1	311.0	436.7	337.0
Chaux, plâtre, ciment.	»	41.6	»	52.6	»	51.0	»	»	»	»	189.1	26.2	»	6.1
Clous, fils de fer, tôles	»	75.9	406.6	710.5	217.1	208.3	»	»	»	11.6	1.4	22.7	»	5.6
Coke, charbon de bois.	2,597.0	54.5	»	»	15,773.2	22.0	8,247.0	»	14,074.0	»	14,393.3	»	»	»
Colis vides en retour	69.8	22.2	»	16.7	32.6	221.1	1.0	4.9	17.4	12.9	10.4	34.0	8.1	15.4
Coton en balles.	»	»	»	»	»	7.5	»	»	»	»	»	»	»	»
Cuir et peaux, cornes.	»	0.4	»	0.4	»	19.0	»	»	28.7	»	»	1.6	1.3	»
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	»	104.4	»	26.5	12.9	320.7	»	»	12.9	34.3	»	47.5	33.6	13.8
Déchets et chiffons	»	19.6	»	»	»	41.4	»	9.9	»	5.2	243.8	»	»	»
Écorces à tan	»	»	»	»	»	1.0	»	»	»	19.0	»	3.6	»	»
Engrais fins, guano, tourteaux . .	»	»	»	»	»	201.7	»	»	»	»	»	»	»	7.7
Fumiers communs	»	4.5	»	4.9	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Fers en barres, poutrelles, etc. .	5,640.3	718.3	7,106.7	1,278.5	6,794.7	938.9	43.3	92.3	5,194.6	20.6	»	51.6	»	39.9
Fers ouvrés, acier.	4,430.9	99.7	2,235.1	1,922.4	1,927.2	720.6	»	26.8	152.5	53.4	23.8	78.5	20.2	193.8
Fils de lin et autres.	2,240.7	5.0	»	3.1	»	30.3	»	»	»	17.9	4.0	19.3	»	»
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	274.7	2,918.1	90.6	12,914.5	423.3	4,993.6	»	384.6	27.1	3,143.3	10,553.0	339.1	30.9	10.0
Fourrages	»	»	»	0.4	»	20.0	»	»	»	»	»	10.0	»	»
Houille, briquettes, tourbe. . . .	47,486.0	12,336.0	31.0	12,982.9	58,636.9	34,939.2	38,280.1	270.0	67,038.8	166.5	48,946.6	5,376.1	»	4,743.9
Huile en général, graisses	»	127.2	»	19.9	9.0	217.4	»	»	»	59.8	8.5	33.8	6.7	17.6

NATURE DES MARCHANDISES.	OBourg.		NIMY.		GODARVILLE.		SOUY-LEZ-PIETON.		PONT-A-CELLES.		LUTTRE.		GOSSELIES-COURGELLES.	
	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions
Ardoises.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	93.5
Bières, lavures.	"	0.4	14.7	11.6	"	"	0.8	5.0	"	21.2	"	1.0	0.3	21.0
Bois de construction, billes, etc.	137.0	21.4	180.4	385.0	1.8	"	31.1	86.5	76.2	67.7	41.9	130.9	579.6	2,479.0
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	8.7	58.5	25.7	16.9	"	"	51.7	5.5	"	5.4	"	5.6	77.3	818.5
Bouteilles	"	0.4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6.3	14.8
Céréales, grains, etc.	191.6	1,801.7	108.0	840.7	3.7	39.6	517.5	216.5	239.1	136.6	209.0	80.5	1,028.1	4,425.0
Chaux, plâtre, ciment	75.7	114.5	"	41.0	"	"	"	1.0	15.0	1.5	416.5	2.6	55.5	20.8
Clous, fils de fer, tôles	"	10.0	"	5.5	"	"	517.5	74.4	530.6	11.0	102.4	1.8	5,292.2	527.9
Coke, charbon de bois.	"	"	"	1.6	"	"	"	"	"	"	"	82.9	"	10.5
Colis vides en retour	1.2	31.1	15.9	99.6	1.5	"	14.5	4.8	19.9	0.8	1.6	5.5	288.5	39.5
Coton en balles.	"	410.4	"	"	"	"	"	"	"	"	0.5	"	"	17.2
Cuirs et peaux, cornes.	"	51.6	42.5	80.1	"	"	"	0.4	"	"	2.9	0.9	19.5	81.6
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	"	81.0	24.2	72.6	"	"	8.4	84.2	20.5	50.5	2.0	32.9	28.9	428.8
Déchets et chiffons	20.5	11.1	55.5	91.1	"	6.9	0.7	"	1.2	1.7	"	"	28.5	25.0
Écorces à tan.	65.2	"	"	213.2	"	"	"	1.0	"	"	"	"	"	102.4
Engrais fins, guano, tourteaux	"	"	121.2	52.5	"	"	0.4	0.5	"	9.0	"	20.0	"	14.6
Fumiers communs	192.1	"	0.4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc.	"	0.6	10.8	25.2	"	0.8	8.9	147.2	"	727.5	"	503.6	"	415.9
Fers ouvrés, acier	"	45.6	"	61.5	"	2.5	41.7	30.2	185.4	159.5	19.2	48.2	154.0	146.5
Fils de lin et autres.	454.1	5.4	"	"	"	"	"	4.4	"	"	"	"	5.4	10.7
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	74.0	6.1	4.5	80.3	"	"	"	12.0	15.0	"	21.5	45.5	114.4	244.7
Fourrages	"	"	"	"	"	3.0	"	"	"	"	"	"	"	15.6
Houille, briquettes, tourbe.	"	7,818.1	"	9,659.9	"	"	"	227.0	"	790.6	15.0	525.0	195,092.0	32,414.1
Huile en général, graisses	"	22.8	53.8	29.8	"	"	0.5	47.7	"	9.5	"	3.5	92.6	344.6

Laine en balles.	83.0	67.2	4.6	»	»	1.8	2.0	»	»	0.8	»	0.4	0.4
Lin, chanvre, étoupes.	5.5	28.0	»	5.5	»	107.8	0.7	50.1	0.8	25.1	8.5	9.1	»
Machines, mécaniques	12.0	47.5	16.6	»	»	3.9	3.2	18.6	»	0.5	0.4	12.2	48.2
Métaux bruts autres que le fer	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	44.6
Métaux ouvrés autres que le fer.	»	»	1.1	»	»	»	1.1	»	»	»	»	0.5	57.9
Minerais, pyrites.	0.4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2.6
Objets manufacturés	9.0	27.5	40.1	5.1	0.8	0.4	19.7	0.8	16.1	133.1	57.7	50.8	200.8
Os	»	93.8	11.1	»	»	»	»	»	»	»	»	16.9	11.0
Pavés.	5.0	5.0	163.2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pierres brutes, cailloux, etc.	92.5	54.9	279.7	»	0.9	5.4	155.5	»	27.2	4.0	45.0	»	114.0
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	5.0	»	11.6	»	»	»	10.0	»	22.6	»	»	»	47.6
Pommes de terre, etc.	566.0	99.9	57.1	»	6.2	7.6	145.2	»	110.7	27.6	135.4	56.9	184.0
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	2.0	0.6	51.5	»	»	»	7.4	»	»	»	»	1.5	169.8
Rails et accessoires	»	51.5	0.5	»	0.4	»	14.5	»	1.1	»	0.4	49.5	41.8
Sel brut.	»	»	»	»	»	»	»	»	0.6	»	2.5	»	4.1
Spiritueux.	18.8	1.5	18.7	»	3.8	0.9	50.6	»	14.4	8.1	10.4	1.5	256.5
Sucres bruts et raffinés	666.7	530.0	»	»	0.4	1.8	5.5	»	»	»	0.4	»	59.0
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	»	»	5.8	»	1.0	»	2.1	»	0.8	»	1.4	2.0	451.1
Terres et sables, brais, etc.	54.0	208.9	2,800.4	»	»	»	5.1	290.1	»	»	0.5	82.9	1,846.5
Tissus	2.5	»	2.5	»	»	»	1.9	»	»	»	»	0.4	24.6
Tuiles et briques, etc.	27.1	1,505.5	57.7	»	»	»	»	»	»	»	»	0.8	94.5
Verres à vitre	»	»	7.2	5.0	»	»	5.5	»	»	»	»	2,024.9	56.2
Verreries et poteries, glaces	»	654.5	58.5	»	2.6	»	5.2	»	5.0	»	»	496.9	151.9
Vins et vinaigres.	»	0.5	150.2	»	»	2.2	11.7	»	14.5	»	5.4	1.6	285.9
Totaux des expéditions	2,578.1	5,770.8	»	18.2	»	1,102.5	»	1,530.5	»	1,114.7	»	205,549.1	»
» réceptions	»	»	15,082.0	»	75.4	»	1,560.2	»	2,165.5	»	1,835.7	»	45,774.5
Total des expéditions et réceptions.	17,597.7	16,852.8	95.6	»	»	2,492.7	5,515.6	2,698.4	247,123.6	»	»	»	»

NATURE DES MARCHANDISES.	COURCELLES-NORD.		ROUX.		MARCHIENNES.		CHARLEROI.		COUILLET.		CHATELINEAU.		LE CAMPINAIRE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	"	"	10.0	1,564.5	5.0	1,574.5	26.5	"	"	3.0	19.0	"	"
Bières, levures.	"	108.4	1.4	7.5	42.0	39.0	10.1	84.3	"	"	10.9	40.8	"	"
Bois de construction, billes, etc. .	"	1,048.0	489.6	5,105.6	6,790.7	5,069.6	10,861.8	4,578.0	81.2	1,214.7	2,192.5	6,590.1	24.0	1,309.1
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	"	1.1	80.5	245.7	132.5	79.5	637.8	579.5	18.0	78.5	181.8	154.8	52.9	7.9
Bouteilles.	"	"	"	47.1	"	16.0	2,490.0	20.1	"	0.5	209.7	"	10.0	"
Céréales, grains, etc.	4.0	13.9	47.9	498.9	1,444.7	4,420.8	1,846.0	4,259.2	58.4	551.5	910.8	3,507.1	"	98.5
Chaux, plâtre, ciment.	"	"	0.6	45.6	82.8	167.4	57.7	166.7	5.2	21.5	2.8	228.5	"	10.0
Clous, fils de fer, tôles.	"	1.5	1,470.9	25.9	501.5	652.2	2,875.5	625.1	2,771.5	92.2	2,920.6	478.6	0.6	7.5
Coke, charbon de bois.	"	"	"	10.0	5,170.0	51.9	26,832.5	1,075.2	11,876.5	96.8	108.6	26,002.4	"	"
Colis vides en retour.	0.1	"	31.8	14.1	156.8	46.4	502.7	125.6	82.4	11.0	375.9	41.1	17.1	8.8
Coton en balles.	"	"	"	"	"	"	"	5.6	"	"	"	10.2	"	"
Cuir et peaux, cornes.	"	"	2.8	12.8	17.4	19.5	80.2	59.5	"	11.7	196.7	42.1	"	"
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	"	8.1	21.0	161.2	"	420.0	157.2	1,132.4	1.7	134.6	55.4	694.8	58.6	22.6
Déchets et chiffons.	"	"	46.5	11.8	"	5.4	541.8	1,974.9	"	2.2	562.0	57.9	"	"
Écorces à tan.	"	"	"	"	1,557.8	"	255.0	1.6	34.2	15.1	515.5	170.9	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux. .	"	"	"	7.5	55.1	25.4	12.4	442.6	"	15.5	"	48.2	"	"
Fumiers communs.	"	"	0.6	"	"	"	"	115.8	"	8.0	8.0	14.2	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	295.6	185.7	885.7	15,288.4	1,004.0	5,550.4	2,784.5	16,655.5	475.4	20,494.7	1,075.8	"	16.7
Fers ouvrés, acier.	"	47.2	129.7	129.6	1,014.9	688.1	1,245.1	490.5	555.5	847.8	1,075.4	544.5	6.7	14.6
Fils de lin et autres.	"	"	"	21.0	"	71.9	"	210.7	"	6.4	1.4	22.4	"	4.5
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	52.0	535.2	7,491.6	8,091.6	7,126.5	3,464.8	22,569.4	7,215.5	54,465.8	21,054.5	0.5	27.6
Fourrages.	"	"	"	10.0	"	20.0	184.9	90.7	"	15.0	5.0	17.5	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	119,968.8	15.1	187,461.5	4,515.1	88,261.5	27,205.9	82,153.8	81,616.7	45,015.7	54,108.5	132,829.8	145,584.2	159,689.8	286.1
Huile en général, graisses. . . .	"	21.7	14.8	97.8	8.0	552.7	42.5	761.5	4.7	225.1	23.4	145.6	4.7	57.5

Lainé en balles.	0.4	"	0.9	113.8	7.9	25.0	26.8	"	"	59.5	"	"	"
Lin, chanvre, étoupes.	"	"	2.2	81.9	22.4	238.9	13.2	"	2.4	55.5	10.4	"	"
Machines, mécaniques.	"	10.8	13.8	921.2	141.5	396.4	228.5	591.7	90.7	344.5	499.3	5.4	"
Métaux bruts autres que le fer.	"	"	12.8	"	18.7	11.5	80.1	5.9	99.9	162.6	53.5	"	"
Métaux ouvrés autres que le fer.	2.0	"	2.9	"	44.9	2,703.1	212.0	"	71.0	"	12.5	5.0	"
Minerais, pyrites.	"	8.6	0.4	"	100,833.9	5,765.4	21,508.6	46.0	74,675.7	1,903.1	147,688.1	"	"
Objets manufacturés	"	55.6	157.7	80.1	166.4	757.2	1,152.2	6.2	126.0	191.1	526.4	8.8	"
Os	5.1	4.4	"	"	"	161.5	5.0	"	"	20.2	"	1.1	"
Pavés.	"	"	5.0	696.7	5.0	10.0	"	554.7	0.5	40.0	658.2	"	"
Pierres brutes, castines, etc.	2.1	14.9	457.7	1,447.1	458.9	2,788.0	961.0	223.0	554.5	1,836.6	2,856.9	0.7	"
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	"	51.2	"	14.6	276.5	192.6	"	1.2	207.7	18.7	"	"
Pommes de terre, etc.	27.0	52.3	235.7	59.0	492.0	696.5	1,941.7	5.0	146.6	53.8	784.2	0.5	"
Produits chimiques et pharmaceutiques.	11.8	"	94.5	"	52.9	55.4	228.2	"	171.2	0.8	144.1	1.6	"
Rails et accessoires	169.2	86.5	"	4,919.0	125.8	9,532.8	5,934.5	16,039.1	346.6	52,134.4	12,934.2	12,150.1	"
Sel brut.	10.2	"	8.0	"	"	65.0	8.8	"	171.4	221.2	5.2	20.0	"
Spiritueux.	"	16.5	90.5	"	192.3	43.9	250.4	2.3	249.3	15.6	626.8	2.6	"
Sucres bruts et raffinés	"	2.5	1.2	4.1	5.8	445.2	59.6	"	41.0	0.7	96.9	"	"
Sulfate de soude, blanc de céruse, etc.	20.4	"	500.2	78.6	29.1	118.4	259.0	520.5	540.0	"	180.7	5.7	"
Terres et sables, bruis, etc.	4.0	64.3	1,247.8	9,450.4	1,189.5	108,626.0	2,472.1	5,004.8	8,461.2	5,208.6	16,804.7	3.0	397.0
Tissus	59.2	0.8	11.6	"	19.3	26.5	115.9	"	57.0	1.2	24.4	"	"
Tuiles et briques, etc.	"	81.0	38.4	1,884.1	40.4	4,741.1	2,000.5	1,668.4	897.9	798.9	574.7	"	"
Verres à vitre.	9.0	1,404.0	51.5	2,163.4	14.2	5,586.2	220.0	"	0.3	188.0	43.6	"	"
Verreries et poteries, glaces	"	11.9	15.5	"	52.7	46.0	504.4	"	17.9	206.1	176.0	"	"
Vins et vinaigres.	6.5	2.9	24.0	53.2	45.1	98.5	135.6	0.4	23.4	72.4	209.5	0.5	2.4
Totaux des expéditions.	120,144.2	191,889.9	"	148,755.0	"	232,915.8	"	121,711.9	"	257,777.5	159,827.4	"	"
Receptions.	"	"	15,053.2	"	132,580.4	"	159,831.1	"	151,988.5	"	592,021.2	"	14,939.8
Total des expéditions et réceptions.	122,010.8	204,925.1	"	301,115.4	"	422,766.9	"	233,700.4	"	680,598.5	184,767.2	"	"

NATURE DES MARCHANDISES.	FARCIENNES.		TAMINES		AUVELAIS.		MOUSTIER.		ELOREFFE.		NAMUR (STATION).		NAMUR (MEUSE).	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises	"	5.0	"	14.5	"	"	"	0.4	"	10.0	153.2	0.4	"	"
Bières, levures	"	47.4	0.2	18.8	"	0.4	"	0.4	5.1	6.8	5.9	58.6	"	"
Bois de construction, billes, etc. . .	11.0	519.1	221.8	1,772.6	17.0	875.2	26.1	156.8	100.1	691.5	2,553.5	448.7	208.5	5.5
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	8.9	7.5	79.4	58.3	"	9.0	31.4	82.1	13.9	68.8	412.9	490.8	"	"
Bouteilles	"	"	"	22.8	1.0	165.0	1.5	8.0	"	37.2	"	406.5	"	"
Céréales, grains, etc.	83.0	578.5	667.1	1,510.5	180.4	507.7	515.8	587.4	838.5	754.8	5,442.6	1,819.2	"	"
Chaux, plâtre, ciment.	"	2.8	148.5	97.2	"	125.8	20.0	18.0	124.0	10.5	847.0	36.9	"	5.2
Clous, fils de fer, tôles.	"	11.1	"	111.2	"	25.1	"	4.5	1.5	19.1	238.9	290.0	"	"
Écote, charbon de bois.	"	1.9	"	66.7	"	0.9	84.0	145.9	25.0	6.6	"	977.5	"	"
Gallis vides en retour	29.8	6.4	75.0	244.8	79.2	537.7	55.5	53.2	140.4	447.0	157.5	271.0	"	"
Coton en balles.	"	"	"	4.0	"	"	"	"	"	5.0	"	"	"	"
Cuir et peaux, cornes	"	"	24.6	9.5	"	4.6	2.0	1.8	7.0	2.4	110.8	105.9	"	"
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	"	51.5	4.1	153.8	5.4	42.9	68.9	24.0	47.4	565.5	281.0	205.5	"	"
Déchets et chiffons	1.1	"	3.5	9.4	"	18.5	10.9	6.1	58.1	1.5	94.4	605.6	"	"
Écorces à tan.	"	0.9	"	"	19.0	"	"	"	"	"	786.3	12.0	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux . .	"	"	"	16.8	"	"	"	"	14.1	0.5	86.7	117.0	"	"
Fumiers communs	"	6.0	689.0	"	"	"	"	"	5.3	"	10.5	55.9	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc. . .	"	52.2	11.2	521.7	1.2	87.7	"	21.5	"	64.9	547.5	2,687.2	"	23.2
Fers ouvrés, acier	4.0	25.5	501.7	201.0	54.1	190.2	14.4	64.7	"	56.1	214.8	291.7	"	"
Fils de lin et autres.	"	5.8	"	"	5.8	8.0	"	"	"	"	2.6	8.3	"	"
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	54.8	55.6	60.9	195.8	"	55.2	44.1	25.6	15.5	22.3	8,128.9	1,807.2	"	251.5
Fourrages.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	502.1	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	88,680.7	154.5	98,539.8	2,448.0	61,630.5	546.5	1,005.1	2,627.5	40.0	18,128.6	1,125.5	41,327.0	"	650.0
Huile en général, graisses	5.1	80.5	5.5	102.2	"	39.2	"	14.1	"	15.4	"	285.5	"	"

Laine en balles.	"	7.8	"	"	"	"	"	"	5.2	"	172.0	32.3
Lin, chanvre, étoupes.	"	51.0	20.8	"	"	7.6	"	"	8.4	15.3	255.1	"
Machines, mécaniques.	2.4	29.5	67.0	129.6	34.5	"	14.9	"	7.3	50.5	195.1	447.5
Métaux bruts autres que le fer.	2.5	"	133.5	"	14.8	19.0	1.0	"	"	59.7	530.4	6.6
Métaux ouvrés autres que le fer.	"	"	15.9	"	8.9	"	0.4	"	"	7.9	439.2	54.6
Minerais, pyrites.	157.0	300.2	1,452.2	"	381.0	66.9	1,128.1	247.0	2,495.4	38,538.9	21.2	"
Objets manufacturés.	5.1	44.6	105.7	"	48.3	5.6	17.0	6.3	71.6	479.4	407.5	"
Os.	"	"	"	"	"	"	"	1.4	1.5	154.5	2.5	"
Pavés.	"	26.0	7.9	9.3	"	1,516.2	"	2,061.4	"	"	1,445.9	228.9
Pierres brutes, castines, etc.	1.5	958.6	505.9	"	11.0	633.9	77.1	53.2	58.9	745.1	119.6	5.0
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	"	19.5	"	5.4	29.7	1.0	67.2	"	124.9	33.8	"
Pommes de terre, etc.	1.2	84.1	187.6	18.9	33.3	237.7	17.3	11.8	81.0	278.5	374.3	"
Produits chimiques et pharmaceutiques.	12.7	1,177.4	100.8	2,853.0	23.7	1,175.8	97.5	863.7	7.6	2,703.8	342.6	"
Rails et accessoires.	0.4	"	381.0	"	33.3	74.9	"	"	14.8	637.8	4,942.9	"
Sel brut.	59.9	"	2,040.6	"	5,379.0	"	761.3	"	2,376.9	6.9	98.8	"
Spiritueux.	56.3	1.6	74.3	"	39.2	2.3	10.4	7.8	43.0	74.3	77.1	"
Sucres bruts et raffinés.	"	"	2.9	5,530.0	0.9	"	0.4	137.8	2.3	450.2	8.3	"
Sulfate de soude, blanc de céruse, etc.	0.8	2,436.3	29.6	5,320.7	10.4	4,329.4	513.6	2,166.6	23.2	1,249.0	234.9	"
Terres et sables, brais, etc.	"	56.4	1,347.4	"	17.6	"	75.7	63.2	2,042.8	7,843.7	464.9	"
Tissus.	"	"	0.3	"	"	5.0	5.2	"	5.1	30.4	105.2	"
Tuiles et briques, etc.	7.5	"	123.7	"	63.2	12.9	57.1	"	227.6	242.1	662.0	"
Verreries à vitre.	2.7	47.1	5.4	"	7.1	4.0	10.7	17.7	2.7	21.9	148.0	"
Verreries et poteries, glaces.	24.0	1,093.2	6.8	"	72.6	"	15.5	1,508.6	5.5	274.2	169.4	"
Vins et vinaigres.	71.9	"	27.1	"	14.2	33.2	9.2	5.5	185.7	40.6	162.9	"
Totaux des expéditions.	88,936.2	107,122.7	"	71,831.4	"	9,632.3	"	8,473.6	"	94,015.4	208.5	924.4
Totaux des réceptions.	1,476.1	"	15,813.5	"	7,169.0	"	6,404.4	"	28,308.1	"	62,078.5	"
Total des expéditions et réceptions.	90,452.3	120,936.2	79,030.4	16,056.0	50,985.7	136,095.9	1,152.9					

SERVICES MIXTES.

NATURE DES MARCHANDISES.	FLANDRE OCCIDENTALE.		HAINAUT ET FLANDRES.		SAND A BRUGES, PAR ESCLOO.		SAND A SELZAETE.		LIERRE A TURNHOUT.		GRAND CENTRAL.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises.	"	60.4	7.5	67.0	"	50.0	"	"	"	16.5	102.0	5.5	"	"
Bières, levures.	51.9	128.4	104.8	405.1	"	4.3	"	"	"	122.6	18.4	40.6	"	18.2
Bois de construction, billes, etc.	1,503.4	1,553.8	1,028.8	977.7	64.5	125.7	81.0	22.5	232.7	27.8	2,958.4	1,290.4	1,591.5	146.5
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	169.5	967.8	147.2	126.8	0.6	10.1	"	4.4	54.2	58.6	226.7	155.2	71.5	81.0
Bouteilles.	0.5	88.4	"	59.0	"	8.2	"	"	"	54.0	268.9	16.4	"	14.9
Céréales, grains, etc.	7,556.6	8,414.4	2,104.5	1,949.5	253.4	81.7	55.0	1.0	500.9	996.8	1,933.7	5,202.9	1,217.2	1,796.0
Chaux, plâtre, ciment.	296.5	4,605.4	2,558.7	204.7	"	260.1	"	100.0	"	45.1	90.8	109.5	"	1,009.1
Clous, fils de fer, tôles.	5.7	195.4	46.4	33.7	"	9.9	"	"	"	47.1	217.6	554.1	1.0	55.9
Coke, charbon de bois.	3.0	1,513.1	526.0	726.2	"	5.0	"	"	56.1	"	455.8	1,066.6	"	"
Colis vides en retour.	234.2	315.3	505.7	173.1	0.4	46.2	"	"	183.8	119.7	270.6	544.4	46.9	511.4
Coton en balles.	1.1	47.2	18.5	17.1	1.4	15.1	"	"	"	50.5	24.4	12.1	"	2.1
Cuir et peaux, cornes.	94.3	195.5	76.1	171.0	1.3	5.2	"	"	5.9	20.9	133.2	74.0	0.4	24.6
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	5,083.0	2,180.8	351.5	512.6	350.8	1,571.0	"	5.9	86.2	269.8	1,008.2	1,385.1	59.3	281.2
Déchets et chiffons.	1,027.1	133.3	540.1	77.8	203.7	54.7	"	"	78.2	89.6	536.8	742.6	41.1	92.4
Écorces à tan.	45.5	27.0	746.8	76.2	"	13.8	"	"	"	14.7	490.6	62.1	57.4	293.8
Engrais fins, guano, tourteaux.	219.9	9,161.4	242.1	754.8	"	154.4	"	27.6	"	155.5	83.8	192.5	"	54.2
Fumiers communs.	10.0	9.9	"	418.6	"	18.5	"	"	"	11.6	"	85.0	"	18.5
Fers en barres, poutrelles, etc.	11.5	465.5	4.9	435.1	0.4	39.8	"	1.0	"	34.5	594.9	1,086.7	"	71.7
Fers ouvrés, acier.	81.8	203.8	52.4	405.2	"	45.2	"	12.5	0.9	66.6	561.9	884.9	8.0	50.1
Fils de lin et autres.	324.0	5,436.2	224.6	511.2	"	64.6	"	"	66.9	219.7	77.4	190.1	195.8	81.8
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	0.9	185.0	1,448.6	248.5	"	5.1	"	"	48.8	5.1	5,178.5	944.8	0.4	237.0
Fourrages.	"	"	10.0	"	"	0.5	"	"	12.0	"	"	18.7	"	7.5
Houille, briquettes, tourbe.	467.3	61,884.1	25,957.4	62,740.7	5.0	7,147.5	"	2,855.0	10.0	26.2	19,576.5	76,120.8	15,896.2	6,234.0
Huile en général, graisses.	1,275.9	1,775.4	809.9	1,290.9	64.4	28.2	"	1,000.0	"	45.5	578.5	1,422.1	58.8	153.5

Laine en balles.	87.1	145.7	"	101.5	4.0	9.7	"	"	76.0	111.4	52.8	56.8	2.5
Lin, chanvre, étoupes.	1,246.0	1,194.4	10.5	287.1	2.0	14.9	0.4	"	64.6	2,283.4	78.6	8.5	587.7
Machines, mécaniques.	84.5	517.1	17.9	188.7	"	48.5	"	"	34.5	524.5	726.8	43.4	100.5
Métaux bruts autres que le fer.	0.1	78.7	32.0	9.6	"	"	"	0.8	0.6	106.7	242.4	4.5	6.7
Métaux ouvrés autres que le fer.	"	26.6	48.0	41.1	"	2.0	"	5.7	10.8	22.6	52.2	"	"
Minerais, pyrites.	2.2	237.1	"	55.7	"	46.4	"	5.8	8.5	26,588.7	26.6	"	5.4
Objets manufacturés	4,160.5	1,785.7	262.6	198.0	4.5	58.5	"	"	715.7	161.4	1,820.5	52.6	"
Os	65.5	12.7	45.1	392.9	"	"	"	11.7	2.2	95.6	40.9	8.0	"
Pavés.	"	8,091.2	"	1,372.6	"	1,458.7	10.0	"	"	575.0	445.8	10.0	5,145.0
Pierres brutes, castines, etc.	70.4	1,894.5	1,818.8	680.9	"	415.8	"	1,007.1	175.9	607.2	2,089.0	122.1	952.2
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	155.5	20.9	151.2	"	50.6	58.4	271.6	55.8	42.2	52.4	"	1.4
Pommes de terre, etc.	572.1	94.4	284.4	110.4	425.0	"	10.0	"	25.4	184.2	634.8	475.5	105.8
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	25.5	521.8	20.0	155.5	"	549.0	"	"	145.1	16.2	580.9	0.9	52.4
Rails et accessoires.	"	11.4	6.9	220.4	"	95.5	"	"	1.1	65.5	598.5	"	206.8
Sel brut.	50.5	557.2	"	157.8	"	"	"	604.4	26.5	5,977.0	1.5	"	72.8
Spiritueux.	590.7	281.4	20.5	156.1	10.5	5.5	"	"	50.5	169.4	280.7	750.5	25.0
Sucres bruts et raffinés	74.8	158.7	1,095.9	197.8	"	"	"	"	50.8	26.6	136.8	"	56.6
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	"	198.5	"	88.4	"	1.5	"	2.1	68.1	459.9	6,246.4	"	12.7
Terres et sables, bruts, etc.	5.0	68.5	10.1	31.0	10.0	10.0	"	"	51.1	10,729.6	499.2	251.5	1.4
Tissus	1,015.7	256.5	141.6	408.8	75.5	9.5	"	15.2	55.7	50.7	61.5	51.1	84.5
Tuiles et briques, etc.	"	5,454.2	28.4	1,027.9	"	9.8	"	"	"	108.4	1,509.6	120.5	16.2
Verres à vitre	1.8	150.8	76.7	144.7	"	1.4	"	"	27.5	132.1	178.9	15.6	5.9
Verreries et poteries, glaces	0.0	238.8	5.0	124.5	"	1.8	"	"	18.8	202.1	261.5	4.0	8.2
Vins et vinaigres.	27.6	577.4	9.8	117.9	"	8.6	"	1.5	59.8	155.2	127.0	"	22.0
Totaux des expéditions.	28,909.7	"	59,901.9	"	1,659.4	"	142.8	"	1,956.6	82,059.6	"	21,156.6	"
Totaux des réceptions	"	117,854.5	"	78,095.4	"	12,258.9	"	5,925.8	4,086.2	"	107,245.6	"	16,185.8
Total des expéditions et réceptions.	145,744.2		117,998.5	15,898.5	6,068.6	6,022.8	189,285.2	57,520.4					

SERVICES MIXTES.

NATURE DES MARCHANDISES.	NORD BELGE.		PEPINSTER A SPA.		LUXEMBOURG.		TAMINES A LANDEN.		CENTRE.		MANAGE A WAVRE.		MONS A HAUMONT.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises	190.8	2.7	"	0.2	262.9	0.5	"	"	130.9	3.0	"	12.5	"	0.9
Bières, levures	92.2	653.4	59.3	41.8	10.9	1,944.9	"	"	0.4	1,028.4	0.5	439.2	0.4	55.8
Bois de construction, billes, etc. .	2,178.7	5,327.2	103.1	802.8	21,036.8	5,224.7	"	72.0	12,932.0	5,108.9	938.9	688.9	"	251.8
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébenisterie.	689.9	284.7	79.1	126.7	239.4	181.9	"	0.5	409.4	228.5	94.2	32.1	7.8	18.6
Bouteilles	205.8	308.8	0.1	30.5	1.6	74.1	"	"	95.6	125.5	"	8.6	"	"
Céréales, grains, etc.	6,663.2	9,226.8	84.5	5,257.8	10,662.7	1,694.4	188.1	130.5	2,220.7	4,224.5	830.3	1,501.6	56.1	104.2
Chaux, plâtre, ciment.	1,881.4	976.7	"	2,536.8	7,956.4	638.6	10.0	15.0	918.0	119.1	468.5	53.5	5.0	9.0
Clous, fils de fer, tôles	8,526.8	705.4	0.8	60.4	51.6	87.5	"	0.5	1,593.4	682.5	109.5	209.5	7.5	8.5
Coke, charbon de bois.	1,643.1	658.1	"	"	17.4	52,206.2	"	"	28,012.8	291.9	72.0	829.4	15,554.8	15.0
Colis vides en retour	1,037.0	434.0	107.0	59.7	176.0	281.9	53.5	1.5	285.2	88.4	150.1	68.1	2.8	7.9
Coton en balles.	34.0	2.9	"	5.6	"	215.7	"	"	"	4.5	"	5.5	1.2	"
Cuir et peaux, cornes	135.8	518.5	89.7	44.8	45.1	1,195.4	1.0	1.5	53.1	844.0	23.8	44.4	3.8	7.0
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	222.8	747.4	76.5	205.7	739.5	1,445.9	"	70.8	296.0	854.0	108.5	192.9	5.5	209.5
Déchets et chiffons	744.4	1,146.1	18.9	30.6	580.6	1,050.1	3.0	78.1	514.6	399.2	170.1	1,140.0	6.7	5.8
Écorces à tan	1,058.9	74.5	"	522.9	1,807.8	113.0	"	"	44.5	84.4	"	51.9	18.0	"
Engrais fins, guano, tourteaux . .	231.9	209.9	75.0	260.1	55.1	418.8	"	24.7	86.6	110.5	"	34.9	10.0	"
Fumiers communs	"	24.7	"	2.5	"	420.1	"	"	"	9.5	"	41.8	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	9,048.1	3,581.5	4.8	95.4	20.6	1,356.2	"	2.2	4,719.5	2,401.4	157.7	4,157.4	"	27.9
Fers ouvrés, acier	2,506.4	978.9	5.7	127.1	41.7	123.5	46.5	5.4	2,725.1	602.8	110.2	517.4	1.0	242.5
Fils de lin et autres.	101.5	88.9	26.0	55.2	89.5	94.7	"	"	18.5	5,875.7	8.9	2,547.6	"	5.9
Fonte brute, nitruille de fer et de fonte.	16,407.7	10,268.9	50.0	5.5	681.5	1,707.1	"	20.0	3,415.6	9,766.2	523.5	280.2	"	5.0
Fourrages	148.1	6.5	"	201.7	21.0	187.9	"	"	"	"	"	0.9	20.0	0.5
Houille, briquettes, tourbe. . . .	151,952.8	25,760.0	8.5	45,680.1	175.0	56,497.7	92.0	1,155.0	243,506.4	10,201.1	17,609.0	43,200.5	78,985.4	200.0
Huile en général, graisses	5,092.4	5,910.6	7.2	99.2	107.7	2,004.6	"	5.8	11,555.4	658.4	67.5	109.2	6.2	107.6

Laine en balles.	452.4	522.8	14.2	216.1	109.5	152.9	"	"	5.8	92.5	65.5	8.4	"	0.5
Lin, chanvre, étoupes.	515.8	50.5	"	1.0	501.8	481.1	126.4	"	504.7	52.4	199.5	56.5	50.5	6.5
Machines, mécaniques.	1,560.2	561.0	91.1	97.7	1,525.8	251.5	"	5.4	1,025.0	208.8	1,006.7	38.9	"	0.9
Métaux bruts autres que le fer.	8,456.5	1,618.0	"	45.2	16.9	164.3	"	2.5	5.1	22.0	"	"	20.0	"
Métaux ouvrés autres que le fer.	518.7	71.6	"	37.2	2,006.0	6.6	"	"	2.8	52.3	10.0	7.6	"	"
Minerais, pyrites.	191,402.1	52,638.1	28,837.4	"	147,458.6	2,928.0	"	"	150.8	405.9	2,808.7	"	"	"
Objets manufacturés.	8,676.9	1,081.9	44.8	517.8	1,128.4	1,440.6	0.7	17.8	456.0	1,845.0	534.0	188.8	5.5	73.2
Os.	155.5	55.9	"	52.5	22.1	67.9	5.0	"	64.5	154.7	167.9	38.6	"	"
Pavés.	5,337.5	75.8	"	635.5	1,032.9	118.0	9.3	"	687.6	96.2	460.0	5.0	"	11.9
Pierres brutes, castines, etc.	4,569.9	1,534.5	29.0	58.9	862.2	552.6	"	47.6	1,019.5	1,490.1	2,295.1	107.6	1.7	151.6
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	455.9	148.5	10.0	5.0	130.5	84.5	"	"	262.1	735.0	479.8	6.4	0.5	"
Pommes de terre, etc.	596.1	207.7	15.9	17.8	828.9	855.1	4.7	17.6	5,710.5	630.6	2,155.5	378.4	1,326.2	25.4
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	545.5	1,674.1	79.8	56.4	1,590.9	785.6	"	29.9	79.6	740.9	61.0	510.4	"	9.1
Rails et accessoires.	16,929.0	459.8	"	52.1	6.4	145.4	"	"	445.0	517.0	56.2	303.4	"	3.7
Sel brut.	570.9	346.5	5.2	10.5	5,864.0	492.1	"	"	45.7	15.4	4.7	10.9	"	2.6
Spiriteux.	731.2	591.1	4.5	177.0	75.0	504.5	"	2.5	27.8	584.1	288.9	109.8	"	26.4
Sucres bruts et raffinés.	1,157.6	424.9	"	12.1	775.6	251.5	"	14.0	405.7	217.5	55.8	29.7	"	5.2
Sulfate de soude, blanc de ce- ruse, etc.	5,191.1	5,116.5	91.4	30.2	187.2	550.5	6.7	17.6	2.5	901.5	5.0	156.6	"	9.9
Terres et sables, bruis, etc.	17,294.5	5,801.9	"	14.1	2,580.0	1,267.0	"	"	805.6	1,425.0	100.2	1,251.1	54.5	250.3
Tissus.	108.9	905.8	16.7	24.1	51.0	106.9	"	"	6.5	106.7	51.0	63.9	"	2.9
Tuiles et briques, etc.	2,405.8	1,019.9	"	100.0	41.5	4,187.0	"	58.0	126.1	716.5	"	42.5	"	17.0
Verrres à vitre.	104.7	262.4	"	7.5	"	184.7	"	0.6	2,887.8	296.5	"	51.3	"	10.2
Verreries et poteries, glaces.	552.1	497.0	"	25.7	209.5	54.6	"	1.6	644.6	167.0	7.6	98.9	"	54.5
Vins et vinaigres.	421.2	665.9	4.8	95.2	41.7	255.2	"	7.7	83.1	85.2	27.8	61.8	"	5.0
Totaux des expéditions.	432,602.1	"	50,014.2	"	209,650.4	"	549.0	"	529,235.5	"	52,195.5	"	93,988.7	"
Totaux des réceptions.	"	138,754.0	"	24,089.5	"	122,807.5	"	1,823.7	"	51,186.8	"	39,604.9	"	2,032.5
Total des expéditions et réceptions.	588,556.1	"	54,105.7	"	552,457.9	"	2,572.7	"	580,440.1	"	91,798.4	"	98,021.0	"

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES MIXTES.						SERVICES INTERNATIONAUX.					
	PRUSSO-NÉERL.-BELGE. DE L'ARDEN À L'AVANT.		LE FLÉNU.		HOLLAND-NORD-BELGE.		PRUSSO-NÉERLANDO- BELGE.		FRANCE.		ALLEMAGNE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises	"	"	"	"	"	"	"	"	445.9	1,200.4	55.3	304.3
Bières, levures	0.8	106.3	"	"	"	"	"	562.2	101.6	672.2	4,792.5	49.9
Bois de construction, billes, etc.	1,157.6	55.7	"	545.1	52.0	186.6	210.5	184.9	895.5	9,695.9	618.9	251.8
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie	98.7	108.1	"	"	17.6	55.9	206.1	159.0	774.6	1,595.5	172.4	10.6
Bouteilles	64.9	6.6	"	6.8	"	101.2	72.5	126.6	76.2	895.5	52.5	56.9
Céréales, grains, etc.	1,405.2	7,630.1	"	9.7	165.1	1,254.5	850.3	1,229.6	50,938.6	18,017.8	19,572.5	21.5
Chaux, plâtre, ciment	"	543.9	"	25.6	160.0	1.7	29.4	490.6	550.8	11,135.3	58.2	246.3
Clous, fils de fer, tôles	6.4	59.5	"	"	"	424.2	"	84.0	79.9	6,838.0	161.2	1,068.1
Coke, charbon de bois	"	"	33.0	"	"	"	17.3	"	33.3	60,792.0	680.0	25.7
Colis vides en retour	99.8	164.6	"	0.5	45.6	13.7	86.9	449.5	1,383.7	628.2	559.5	3,082.0
Coton en balles	"	18.5	"	"	"	"	"	0.5	702.1	584.6	12.0	368.6
Cuir et peaux, cornes	90.8	17.6	"	"	2.0	5.1	56.5	99.6	854.9	2,177.8	896.9	3,201.1
Dentrées coloniales, houblon, épices, etc.	2,061.9	408.7	"	0.7	54.9	8.6	1,213.2	803.5	1,821.0	6,268.1	1,051.0	5,877.5
Déchets et chiffons	156.1	57.9	"	"	24.4	9.1	173.8	14.4	4,744.2	2,555.4	1,157.7	4,441.5
Écorces à tan	44.9	26.8	"	"	"	4.8	"	108.9	1,166.5	69.9	"	527.4
Engrais fins, guano, tourteaux	20.6	128.1	"	"	53.0	52.5	24.8	579.6	4,936.2	1,202.6	706.8	1,076.5
Fumiers communs	"	"	"	"	"	"	"	1.5	418.6	477.0	10.6	12.6
Fers en barres, poutrelles, etc.	25.4	71.2	"	43.4	"	204.9	"	17.5	629.1	18,070.5	802.7	364.8
Fers ouvrés, acier	52.9	71.2	"	7.2	218.4	42.0	1.6	18.5	845.5	5,087.6	2,504.5	881.7
Fils de lin et autres	10.5	169.8	"	"	24.7	"	1.7	35.4	1,216.6	1,707.9	382.7	3,293.2
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte	"	54.5	8.6	13.3	"	"	"	"	746.5	6,595.0	971.5	4,248.0
Fourrages	"	5.1	"	10.0	"	"	"	"	18.1	18.4	"	33.8
Houille, briquettes, tourbe	166.0	4,861.2	51,214.6	53.5	9,183.4	1,209.0	40.0	16,475.0	241.4	623,839.5	3,894.5	800.0
Huile en général, graisses	77.4	259.1	"	14.7	0.8	50.8	102.5	1,266.2	2,826.6	6,105.9	93.7	11,148.0

1,975.2

10.1

12.1

0.7

10.1

1,975.2

1,110.5

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTERNATIONAUX.								Observations.
	GUILLAUME-LUXEMB.		SUISSE.		HOLLAND-BELGE.				
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.			
Ardoises	"	"	"	"	"	"	"	"	
Bières, levures.	9.4	"	8.3	"	"	"	3.5	"	
Bois de construction, billes, etc. .	48.5	25.0	"	51.6	205.0	"	"	"	
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	21.8	2.5	2.9	142.4	20.2	"	59.9	"	
Bouteilles	"	"	"	"	"	"	"	"	
Céréales, grains, etc.	627.5	372.4	537.6	732.6	147.8	"	81.9	"	
Chaux, plâtre, ciment.	7.0	59.6	"	80.5	"	"	5.0	"	
Clous, fils de fer, tôles	"	"	0.7	1,536.5	"	"	25.9	"	
Coke, charbon de bois.	"	15,537.2	"	19,601.4	"	"	"	"	
Colis vides en retour	41.5	11.2	"	55.5	28.2	"	9.9	"	
Coton en balles.	0.4	995.6	1.2	16,656.5	264.2	"	67.6	"	
Cuir et peaux, cornes.	1.9	479.8	5.0	141.2	128.1	"	55.2	"	
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	198.2	275.6	15.5	1,544.1	5,270.7	"	145.9	"	
Déchets et chiffons	275.7	91.4	55.8	15.1	145.5	"	76.4	"	
Écorces à tan	"	"	26.9	"	"	"	55.0	"	
Engrais fins, guano, tourteaux .	"	7.5	"	29.8	"	"	27.4	"	
Fumiers communs	"	"	"	"	"	"	5.4	"	
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	29.0	"	572.0	"	"	4.2	"	
Fers ouvrés, acier.	12.5	55.5	17.1	549.2	25.2	"	54.5	"	
Fils de lin et autres.	28.1	8.5	0.5	468.5	54.0	"	559.6	"	
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	15.5	65.0	20.0	17.5	"	"	55.0	"	
Fourrages	"	"	"	"	"	"	"	"	
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	1,276.4	"	12,856.7	"	"	110.0	"	
Huile en général, graisses	"	429.5	22.7	5,605.8	1,045.2	"	108.8	"	

Laine en balles.	28.1	69.4	»	194.6	413.6	82.7
Lin, chanvre, étoupes.	»	11.7	81.0	26.9	227.0	»
Machines, mécaniques.	6.9	42.4	»	184.3	30.8	118.4
Métaux bruts autres que le fer.	3.0	98.0	»	310.3	43.1	224.2
Métaux ouvrés autres que le fer.	14.1	67.3	»	14.3	33.1	92.3
Minerais, pyrites.	24,154.8	6.7	»	1,390.2	»	»
Objets manufacturés	218.9	28.8	8.0	603.9	193.4	147.2
Os	4.2	»	»	»	3.3	»
Parés.	»	»	»	»	»	66.7
Pierres brutes, castines, etc.	131.6	»	46.2	94.4	6.9	63.1
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	18.7	9.0	»	»	»	»
Pommes de terre, etc.	61.2	»	»	»	»	2.4
Produits chimiques et pharmaceutiques.	9.7	11.3	41.4	126.9	20.2	400.2
Rails et accessoires	»	11.3	»	»	»	0.6
Sel brut.	»	»	210.0	4.4	»	»
Spiritueux.	3.0	26.0	3.0	71.0	170.3	1.4
Sucres bruts et raffinés	»	32.3	»	983.3	133.0	116.3
Sulfate de soude, blanc de cuisine, etc.	»	94.9	»	82.1	»	3.2
Terres et sables, brais, etc.	»	25.2	»	91.7	»	30.2
Tissus.	73.3	23.3	3.9	1,612.6	493.3	314.7
Tuiles et briques, etc.	»	»	»	292.2	0.1	302.6
Verres à vitre	»	33.0	»	28.2	»	32.3
Verreries et poteries, glaces	8.1	»	»	0.7	6.3	202.0
Vins et vinaigres	22.6	9.4	1.6	7.3	70.7	42.6
Totaux des expéditions	26,024.2	»	931.5	»	7,203.6	»
Totaux des réceptions	»	20,293.8	»	64,484.2	»	5,316.4
Total des expéditions et réceptions.	46,318.0	»	63,415.3	»	10,722.0	»

N° XX. — *Relevé des quantités de houille et de coke expédiées des stations*

(Les quantités sont exprimées

STATIONS D'EXPÉDITION.	PAR MOUSCRON.		PAR BLANDAIN.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR QUÉVY.		PAR ERQUELINNES.	
	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.
Chénée	"	"	1,099.7	"	"	"	"	"	36.7	"
Haut-Pré	745.0	"	10 0	"	140.0	"	"	"	3,400.0	"
Moustier.	"	"	"	"	50.0	"	"	"	110.0	"
Auvclais.	2,080.0	"	2,040.0	"	2,280.0	"	"	"	13,580.0	"
Tamines.	4,530.0	"	11,290 0	"	6,480.0	"	"	"	27,810.6	"
Farciennes.	8,870.0	"	14,330.0	"	1,540.0	"	"	"	22,270.0	"
Le Campinaire. . . .	7,580.0	"	"	"	3,010.0	"	"	"	59,240.0	"
Châtelineau	110.0	"	170.0	"	2,550.0	"	"	"	83,090.9	40.0
Couillet.	"	"	"	"	"	"	"	"	57.4	40.0
Charleroi	3,034.5	"	"	"	2,780.5	16.5	"	"	"	"
Marchiennes	17,153.0	"	313 4	10.0	1,067.5	"	"	"	"	"
Roux	9,530.0	"	18,930.0	"	1,040.0	"	"	"	21,360.0	13.1
Gosselies - Courcelles .	10,673.0	"	10,560.0	"	3,710.0	"	"	"	56,023.0	"
Courcelles-Nord . . .	18,120.0	"	"	"	290.0	"	"	"	13,840.0	"
Bascoup.	120.0	"	20.0	"	7,800.0	"	18,860.0	"	70.0	"
L'Olive-l'Étoile. . . .	3,860.0	"	40 0	"	290.0	"	2,070.0	"	160.0	"
Mariemont.	"	"	170.0	"	40.0	"	"	"	"	"
Haine-Saint-Pierre . .	160.0	102.0	"	"	80.0	60.0	1,407.0	"	1,023.0	6.0
La Louvière	"	220.0	228.0	150.0	337.0	3,080.0	"	"	"	"
La Paix.	40.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bois-du-Luc.	423.0	20.0	543.0	20.0	1,050.0	80.0	"	"	"	"
Bracquengnies.	50.0	50 0	13.0	55.0	500.0	10.0	40 0	6,524.0	118.0	"
Mons (stat. et bassin). .	"	"	89.1	42.2	80.0	"	"	"	"	"
Jemmapes.	53,437.0	152.0	10,621.1	149.0	17,574.0	4,534.0	"	"	"	"
Saint-Ghislain.	5,748.0	"	550.0	"	12,220.0	"	"	"	"	"
Thulin	36.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX.	128,155.5	524.0	70,823.5	406.2	66,469 0	9,600.5	22,377.0	6,524.0	288,593.6	99.1

désignées ci-après, en destination de la France, pendant l'année 1866.

en tonnes de 1,000 kilogrammes).

PAR VIERVES.		PAR DOISCHE.		PAR AGIMONT.		PAR ATHUS.		PAR STERPENICH.		TOTAL.	
HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.
»	»	»	»	20.0	»	»	»	»	»	1,136.4	»
»	»	»	»	5,801.0	»	»	»	»	»	12,096.0	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	140.0	»
»	»	169.4	»	»	»	»	»	»	»	22,149.4	»
»	»	1,260.0	»	»	»	80.0	»	80.0	»	51,300.6	»
»	»	1,010.0	»	»	»	560.0	»	50.0	»	48,650.0	»
»	»	2,075.0	»	»	»	180.0	»	551.0	»	55,006.0	»
»	»	»	»	»	»	5,492.5	»	20.0	»	91,213.4	40.0
»	»	121.0	161.6	»	»	»	»	»	»	173.4	201.6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,855.0	16.5
»	»	»	»	»	»	1,758.1	1,296.6	»	687.0	20,294.0	1,995.6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	51,080.0	15.1
140.0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	83,130.0	»
285.0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	32,555.0	»
»	»	»	»	»	»	»	»	20.0	»	26,870.0	»
»	»	10.0	»	»	»	40.0	»	»	»	8,470.0	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	210.0	»
»	»	»	»	»	»	»	1,033.0	»	»	2,672.0	1,201.0
»	»	20.0	»	»	»	»	»	»	»	605.0	5,450.0
»	»	»	»	»	»	»	1,860.0	»	5,958.0	40.0	7,498.0
»	4,943.0	»	»	»	»	»	1,989.0	»	6,965.0	1,800.0	14,015.0
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	725.0	6,619.0
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	169.1	42.2
5,039.5	»	»	»	»	»	5,268.0	»	8,051.0	»	77,810.6	4,655.0
997.0	90.0	»	»	»	»	»	»	»	»	19,515.0	90.0
86.0	264.0	»	»	»	»	»	652.5	»	»	122.0	916.5
6,567.5	5,297.0	5,265.4	161.6	5,821.0	»	9,148.6	6,851.1	8,552.0	15,588.0	611,550.9	42,731.5

N° XXI. — *État détaillé des recettes figurant comme*

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Bruxelles (Nord). . .	462 50	93 64	2,777 55	"	"	"	"	"	"
— (Central)	"	"	"	"	"	"	"	2 "	"
— (Allée-verte) . . .	"	2,329 60	"	67 60	"	"	"	"	"
— (Entrepôt)	"	856 50	"	"	"	"	"	43,592 65	5 40
— (Charireux)	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— (Ixelles)	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— (Molenbeek)	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— (R. de l'Astronomie)	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— (Waterloo)	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— (Rue Joseph)	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— (Rue Rogier)	"	"	" 40	"	"	"	"	"	"
— (Ch. de Louvain) . .	"	"	" 20	"	"	"	"	"	"
— (Rue de la Loi) . . .	"	"	" 30	"	"	"	"	"	"
Schaerbeek	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Haeren	"	" 68	"	"	"	"	"	"	"
Vilvorde	"	742 25	3 04	"	"	"	"	"	2 50
Eppeghem	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Weerde	"	5 38	" 40	"	"	"	"	"	"
Molines	335 "	553 49	94 60	"	"	"	"	"	236 75
Wavre-Ste-Catherine .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Duffel	"	6 25	4 10	"	"	"	"	"	"
Contich	"	42 50	7 60	"	"	"	"	"	"
Lierre	435 "	444 85	27 65	"	"	"	"	"	"
Vieux-Dieu	"	59 25	"	"	"	"	"	"	"
Berchem (Anvers) . . .	"	" 40	"	"	"	"	"	"	"
Anvers	85 "	2,666 57	757 80	"	"	"	"	4,245 60	427 20
— (Place verte)	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Laeken	"	" 40	"	"	"	"	"	"	"
Jette St-Pierre	"	42 50	1 05	"	"	"	"	"	"
Dilbeek	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bodeghem-St-Martin . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ternath	"	54 66	" 35	"	"	"	"	"	4 30
Lède	"	38 "	" 55	"	"	"	"	"	"
Schellebelle	"	3 50	"	"	"	"	"	"	"
A reporter	717 50	7,546 82	3,072 29	67 60	"	"	"	14,840 25	675 85

produits extraordinaires dans les comptes de 1866.

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Avis d'arrivée. remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Location et chômage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
413 43	365 44	"	"	"	"	"	4,244 26	4,756 49	
36 55	6 54	1 "	"	"	"	"	"	46 09	
499 25	444 36	"	"	40 "	"	"	34 "	2,784 84	
24 30	40 69	"	"	"	"	"	3 45	44,522 69	
24 85	2 70	"	"	"	"	"	"	27 55	
7 80	" 48	"	"	"	"	"	"	8 28	
5 85	" 25	"	"	"	"	"	"	6 40	
" 50	"	"	"	"	"	"	"	" 50	
4 50	"	"	"	"	"	"	"	4 50	
" 20	" 49	"	"	"	"	"	"	" 39	
"	2 13	"	"	"	"	"	"	2 53	
"	" 75	"	"	"	"	"	"	" 95	
"	4 06	"	"	"	"	"	"	4 36	
" 20	" 34	"	"	"	"	"	"	" 54	
"	" 04	"	"	"	"	"	"	" 72	
49 85	46 88	"	"	"	"	"	"	784 52	
" 90	" 83	"	"	"	"	"	"	4 73	
" 50	3 43	"	"	"	"	"	"	9 44	
78 80	39 45	"	"	4 50	"	"	54 62	4,396 94	
"	4 72	"	"	"	"	"	"	4 72	
" 70	4 08	"	"	"	"	"	4 94	44 07	
5 80	2 54	"	"	"	"	"	"	28 44	
5 40	4 50	"	"	48 25	"	"	4 45	304 40	
4 40	4 45	"	"	"	"	"	"	62 40	
" 20	" 95	"	"	"	"	"	4 50	2 75	
260 30	444 47	60 50	547 50	40 "	"	"	6 "	6,477 94	
4 60	"	"	"	"	"	"	"	4 60	
" 50	" 66	"	"	"	"	"	"	4 26	
" 20	" 20	"	"	"	"	"	"	43 95	
4 20	" 29	"	"	"	"	"	"	4 49	
"	" 23	"	"	"	"	"	"	" 23	
3 85	4 30	"	"	"	"	"	4 50	63 96	
4 95	" 72	"	"	"	"	"	"	44 22	
4 85	4 72	"	"	"	"	"	"	7 07	
802 43	750 43	64 50	547 50	42 75	"	"	4,354 72	34,076 34	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses aérés.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Report	747 80	7,546 82	3,672 29	67 60	"	"	"	44,840 25	673 85
Hornbeek	"	"	" 20	"	"	"	"	"	"
Capelle-au-Bois	"	6 60	" 25	"	"	"	"	"	"
Londerzeel	"	43 "	"	"	"	"	"	"	"
Malderen	"	32 50	"	"	"	"	"	"	"
Buggenhout	"	26 44	"	"	"	"	"	"	"
Termonde	"	403 82	40 90	"	"	"	"	316 40	9 25
Zèle	"	158 80	"	"	"	"	"	"	3 "
Lokeren	"	287 09	44 85	"	"	"	"	"	40 "
Audeghem	"	6 "	"	"	"	"	"	"	"
Gyseghem	"	5 75	"	"	"	"	"	"	"
Alost	40 "	266 42	62 20	"	"	"	"	"	93 85
Erembodeghem	"	48 50	"	"	"	"	"	"	"
Denderleeuw	"	449 96	4 35	"	"	"	"	"	"
Ninove	"	496 69	20 30	"	"	"	"	"	"
Santhegen	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Idegheem	"	224 "	"	"	"	"	"	"	40 "
Schendelbeke	"	6 "	"	"	"	"	"	"	"
Grammont	"	1,494 43	43 20	"	"	"	"	"	49 80
Acren	"	44 60	"	"	"	"	"	"	"
Lessines	28 "	223 83	45 40	4 75	"	"	"	"	" 75
Papignies	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Rebaix	"	84 40	2 20	"	"	"	"	"	"
Schoonarde	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wichelen	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wetteren	"	73 30	2 35	"	"	"	"	"	2 50
Quatrecht	"	487 80	" 75	"	"	"	"	"	"
Melle	"	67 98	2 55	43 "	"	"	"	"	"
Gand	20 "	1,559 96	1,096 30	703 35	"	"	"	"	427 85
— (Entrepôt)	"	1,000 38	"	8 80	"	"	"	860 20	49 95
— (Palais de justice)	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tronchiennes	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Landeghem	"	42 "	"	"	"	"	"	"	"
Hansbeke	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Aelre	"	88 32	"	"	"	"	"	"	"
A reporter	772 80	14,182 56	4,942 09	704 20	"	"	"	16,046 85	1,034 50

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Avis d'arrivée remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des pompes en relation.	Location et chômage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
802 43	750 43	64 50	547 50	42 75	"	"	4,354 72	31,076 34	
" 05	" 40	"	"	"	"	"	"	" 35	
9 20	" 44	"	"	"	"	"	3 "	49 46	
4 75	" 32	"	"	"	"	"	4 50	54 57	
3 55	"	"	"	"	"	"	2 25	38 30	
4 65	2 83	"	"	"	"	"	" 75	34 34	
47 90	45 21	5 20	"	"	"	"	2 "	480 38	
2 90	22 36	"	"	"	"	"	"	486 76	
8 30	4 48	"	"	"	"	"	"	348 42	
4 55	" 05	"	"	"	"	"	"	7 60	
2 25	4 02	"	"	"	"	"	"	9 02	
46 25	48 99	"	"	6 25	"	"	6 "	484 66	
" 55	"	"	"	"	"	"	4 50	20 55	
2 45	3 63	"	"	"	"	"	3 "	460 09	
40 70	2 94	"	"	"	"	"	" 67	234 30	
" 85	" 20	"	"	"	"	"	"	4 05	
4 95	2 63	"	"	"	"	"	"	235 58	
" 40	" 45	"	"	"	"	"	"	6 55	
7 40	4 09	"	"	"	"	"	80 "	4,678 92	
" 20	"	"	"	"	"	"	"	44 80	
9 45	4 94	"	"	6 "	"	"	"	283 82	
" 45	" 82	"	"	"	"	"	"	4 27	
5 30	" 03	"	"	"	"	"	"	91 93	
4 05	" 08	"	"	"	"	"	"	4 43	
" 55	"	"	"	"	"	"	"	" 55	
3 "	4 85	"	"	"	"	"	"	83 "	
" 50	"	"	"	"	"	"	"	488 75	
4 45	3 "	"	"	45 "	"	"	" 75	406 43	
208 55	27 62	"	"	42 "	3,031 53	"	48 40	6,805 26	
43 90	45 94	"	"	"	"	"	"	4,948 87	
4 20	"	"	"	"	"	"	"	4 20	
" 70	" 50	"	"	"	"	"	"	4 20	
4 85	4 23	"	"	"	"	"	"	45 08	
" 50	"	"	"	"	"	"	"	" 50	
7 70	43 01	"	"	"	439 48	"	"	578 24	
4,456 23	922 56	66 70	547 50	82 "	3,470 74	"	4,471 54	45,459 94	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Report.	772 80	14,182 86	4,942 09	794 20	"	"	"	16,016 85	1,034 50
Bloemendaël.	"	34 42	"	" 78	"	"	"	"	"
Oostcamp.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bruges.	220 "	435 65	118 40	"	"	"	"	752 45	55 20
— (Bassin).	"	95 50	"	"	"	"	"	408 25	"
Jabbéke.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Plasschendaële.	"	57 85	"	"	"	"	"	"	"
Ostende.	"	52 45	236 "	"	"	"	"	290 "	128 15
Saint-Denis-Westrem.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
La Pinte.	"	11 20	"	"	"	"	"	"	"
Deurle.	"	3 48	"	"	"	"	"	"	"
Deynze.	"	72 70	6 90	"	"	"	"	"	"
Machelen.	"	1 15	"	"	"	"	"	"	"
Olsene.	"	5 20	" 30	"	"	"	"	"	"
Waereghem.	"	43 51	2 80	"	"	"	"	"	"
Harlebeke.	"	177 71	" 20	"	"	"	"	"	"
Courtrai.	472 50	504 34	257 45	"	"	"	"	1,924 40	50 85
Mousseron.	"	396 36	17 40	"	"	"	"	207 25	10 50
Néchin.	"	94 85	"	"	"	"	"	"	"
Templeuve.	"	58 74	" 20	"	"	"	"	"	"
Tournai.	117 50	4,328 73	125 "	"	"	"	"	1,834 60	"
Blondain.	"	47 33	4 90	"	"	"	"	213 40	7 50
Boortmeerbeek.	"	2 14	"	"	"	"	"	"	"
Haecht.	"	9 75	"	"	"	"	"	"	"
Wespelaer.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wygmael.	"	5 "	"	"	"	"	"	"	"
Louvain.	"	213 99	131 95	"	"	"	"	659 10	49 10
Vertryck.	"	78 "	"	"	"	"	"	"	" 40
Tirlemont.	"	454 49	8 "	"	"	"	"	"	19 10
Esemael.	"	69 75	"	"	"	"	"	"	"
Landen.	"	170 90	6 60	"	"	"	"	"	86 05
Gingelom.	"	34 85	"	"	"	"	"	"	"
Rosoux.	"	62 "	"	173 25	"	"	"	"	"
Waremmé.	5 "	262 01	2 55	"	"	"	"	"	7 50
Remicourt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
A reporter.	1,587 50	18,974 58	5,860 74	968 23	"	"	"	22,306 "	1,448 85

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtares non remboursées	Avis d'arrivées remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Location et chômage des tapisières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
4,156 23	922 56	66 70	547 50	82 "	3,470 74	"	4,471 54	45,459 94	
4 40	24 82	"	"	"	"	"	" 75	62 47	
"	" 06	"	"	"	"	"	"	" 06	
22 "	32 81	2 "	"	40 "	"	"	4 25	4,652 46	
" 90	"	" 50	"	"	"	"	"	505 15	
" 80	" 48	"	"	"	"	"	"	1 28	
" 70	" 25	"	"	"	"	"	"	58 80	
59 40	86 21	"	"	40 "	"	"	"	864 94	
" 50	" 44	"	"	"	"	"	"	" 64	
4 70	"	"	"	"	"	"	"	42 90	
2 50	" 04	"	"	"	"	"	"	41 02	
47 90	" 67	"	"	"	"	"	"	98 47	
" 55	" 29	"	"	"	"	"	4 30	3 29	
2 "	"	"	"	"	"	"	2 25	9 75	
5 05	" 88	"	"	"	"	"	"	52 24	
5 "	" 59	"	"	"	"	"	" 75	484 25	
57 85	40 05	" 40	"	"	"	"	4 25	3,232 06	
59 30	89 25	"	"	"	"	"	4 50	784 56	
4 65	3 25	"	"	"	"	"	"	99 75	
4 20	4 73	3 "	"	"	"	"	4 50	66 37	
447.95	53 45	"	"	47 "	"	"	5 50	3,629 73	
7 85	32 42	"	"	"	"	"	5 50	318 60	
" 20	"	"	"	"	"	"	"	2 34	
"	" 24	"	"	"	"	"	4 "	40 96	
" 60	4 36	"	"	"	"	"	4 "	2 96	
" 90	" 40	"	"	"	"	"	"	6 30	
404 45	38 54	4 50	"	"	67 50	"	4 "	4,266 83	
4 30	" 40	"	"	"	"	"	"	79 80	
54 84	"	"	"	27 "	"	"	44 "	574 40	
2 30	" 63	"	"	"	"	"	"	72 68	
39 75	40 50	"	"	"	"	"	4 80	345 60	
4 70	" 65	"	"	"	"	"	"	40 20	
40 40	9 72	"	"	48 "	"	"	"	273 07	
28 30	45 55	" 40	"	44 "	"	"	8 50	340 84	
" 70	4 "	"	"	"	"	"	"	4 70	
4,799 94	4,335 34	74 50	547 50	475 "	3,538 24	"	4,526 39	60,439 75	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements portuebers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Report.	4,387 50	18,971 58	5,860 74	963 23	"	"	"	22,306 "	1,448 85
Fexhe.	"	45 75	"	"	"	"	"	"	"
Bierset	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ans.	"	202 75	"	649 45	"	100 "	"	"	43 20
Haut-Pré	"	294 50	"	45 25	"	"	"	"	"
Liège.	40 "	4,272 46	539 43	6,458 42	"	"	"	2,933 "	44 60
— (Poste).	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— (Pl. St-Lambert).	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Chênée	"	446 98	3 50	"	"	"	"	"	24 30
Chaudfontaine	"	41 45	46 90	"	"	"	"	"	"
Trooz-Aval.	"	41 67	"	"	"	"	"	"	"
Nessonvaux	"	42 25	4 60	"	"	"	"	"	"
Pepinster	"	443 41	44 80	"	"	"	"	"	5 "
Ensival	"	448 92	"	"	"	"	"	"	"
Yverviers	"	4,993 36	244 45	"	"	"	"	6,197 "	430 40
Dolhain	"	64 50	"	"	"	"	"	"	"
Herbesthal.	"	227 09	"	2,000 "	"	"	"	220 20	"
Bruxelles (Midi)	35 "	2,341 48	620 40	"	"	"	"	"	444 25
Forest	"	447 52	"	"	"	"	"	"	"
Ruysbroeck	"	423 66	" 70	"	"	"	"	"	22 45
Loth	"	35 35	"	"	"	"	"	"	"
Buyssingen.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Hal.	"	435 18	4 45	"	"	"	"	"	"
Saintes	"	6 44	"	"	"	"	"	"	"
Enghien.	"	404 "	2 40	75 "	"	"	"	"	"
Basilly	"	84 91	"	"	"	"	"	"	"
Ghislenghien.	"	5 78	4 30	"	"	"	"	"	"
Lembetq	"	204 44	" 40	"	"	"	"	"	4,222 25
Tubize	"	276 53	" 30	432 63	"	"	"	"	4 30
Hennuyères	"	71 77	"	"	"	"	"	"	"
Braine-le-Comte	"	649 67	"	376 45	"	"	"	"	"
Ecaussines.	"	536 04	" 30	4,447 57	"	"	"	"	364 80
Marche-lez-Écaussines.	"	42 76	"	"	"	"	"	"	"
Familleureux	"	48 25	"	22 "	"	"	"	"	"
Manage	"	440 46	7 45	45 50	"	"	"	"	2 60
A reporter	4,632 50	28,976 92	7,348 24	41,859 60	"	400 "	"	34,656 20	3,417 70

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Avis d'arrivée remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Location et chômage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
1,799 94	4,335 31	74 50	547 50	475 "	3,538 21	"	1,526 39	60,139 75	
4 55	4 85	"	"	"	"	"	"	49 45	
"	" 45	"	"	"	"	"	"	" 45	
51 70	8 47	"	270 "	"	"	"	4 "	1,326 27	
17 "	1 55	"	"	"	"	"	"	328 30	
445 40	404 48	"	"	88 50	"	"	1,060 46	42,625 87	
" 70	" 55	"	"	"	"	"	"	4 25	
" 90	"	"	"	"	"	"	"	" 00	
26 75	1 05	4 "	"	12 "	"	"	5 "	523 58	
6 90	1 27	"	"	"	"	"	"	36 22	
" 70	" 10	"	"	"	"	"	"	42 47	
2 60	20 01	"	"	"	"	"	"	69 46	
15 45	10 "	" 50	"	"	"	"	"	489 46	
7 "	5 45	"	"	"	"	"	3 10	464 47	
403 08	404 60	"	"	11 "	"	"	4 "	8,787 59	
20 65	9 75	"	"	"	"	"	"	94 90	
47 "	21 05	"	"	"	"	"	17 25	2,502 59	
470 35	471 03	"	"	"	3,763 66	"	2,339 53	9,882 40	
4 30	" 44	"	"	"	"	"	"	151 96	
9 45	2 09	"	"	"	"	"	"	158 35	
44 25	44 91	"	"	"	"	"	"	64 51	
1 55	1 98	"	"	"	"	"	"	3 53	
17 85	3 "	"	"	"	1,950 79	"	1,044 90	3,420 44	
" 25	"	"	"	"	"	"	"	6 36	
41 65	61 13	"	"	6 "	"	"	"	259 88	
3 40	2 08	"	"	"	"	"	"	90 39	
" 75	2 31	"	"	"	"	"	1 "	41 44	
5 75	7 05	"	"	"	"	"	"	4,436 56	
25 30	45 95	"	"	12 "	"	"	"	464 01	
4 90	4 78	"	"	"	"	"	"	81 45	
33 70	23 49	"	"	"	"	"	"	1,052 71	
18 35	" 58	"	"	"	"	"	4 60	2,069 24	
2 "	" 55	"	"	"	"	"	"	45 31	
7 40	" 46	"	"	"	"	"	"	48 41	
39 75	222 22	"	"	29 "	"	"	453 90	880 88	
2,888 27	2,458 49	79 "	817 50	333 50	9,252 66	"	6,428 13	106,918 71	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Report	4,632 50	28,976 92	7,348 24	44,859 60	»	400 »	»	31,656 20	3,417 70
L'Olive	»	294 99	»	4,074 74	»	»	»	»	»
Mariemont.	»	424 24	»	39 25	»	»	»	»	»
Haine-Saint-Pierre . .	»	301 89	4 »	458 27	»	»	»	»	»
La Croyère	»	72 25	»	289 50	»	»	»	»	»
La Louvière	»	452 41	17 50	42,485 38	»	»	»	»	3 20
La Paix	»	424 50	»	442 75	»	»	»	»	»
Bois-du-Luc	»	491 50	»	441 25	»	»	»	»	»
Braquegnies	»	289 89	4 35	68 75	»	»	»	»	»
Havré-Ville	»	49 80	»	»	»	»	»	»	»
Obourg	»	90 »	»	»	»	»	»	»	5 80
Nimy	»	56 36	»	»	»	»	»	»	»
Godarville	»	4 58	»	»	»	»	»	»	»
Gouy-lez-Piéton . . .	»	50 04	»	»	»	»	»	»	»
Pont-à-Celles.	»	29 50	»	»	»	»	»	»	»
Luttre	»	25 75	» 40	»	»	»	»	»	»
Gosselies	»	369 40	44 40	5,232 76	»	»	»	»	22 50
Roux	»	348 55	44 45	499 25	»	»	»	»	28 40
Marchiennes	»	98 24	39 40	46,480 34	»	»	»	»	5 40
Charleroi	50 »	708 84	616 02	19,757 50	»	»	»	»	33 85
Couillet	»	322 19	» 20	4,312 25	»	»	»	»	6 75
Châtelaineau	»	539 72	59 80	37,286 03	»	»	»	»	4 40
Campinaire	»	425 03	»	»	»	»	»	»	»
Farciennes	»	86 50	»	5,002 »	»	»	»	»	»
Tamines	»	580 86	7 65	5,016 75	»	»	»	»	12 30
Auvelais	»	255 98	»	2,319 43	»	»	»	»	»
Moustier	»	57 25	»	235 »	»	»	»	»	»
Floreffe	»	456 93	» 40	»	»	»	»	»	7 40
Namur	»	237 96	819 75	»	»	»	»	4,227 35	2 50
Soignies	»	408 39	44 20	2,275 »	»	»	»	»	4 55
Neufvilles	»	46 33	»	»	»	»	»	»	»
Jurbise	»	44 22	2 »	»	»	»	»	»	»
Lens	»	22 35	6 55	»	»	»	»	»	»
Bruglette	»	66 »	»	»	»	»	»	»	»
Chièvres	»	64 48	4 40	»	»	»	»	»	»
A reporter . . .	4,682 50	35,637 54	8,926 91	124,045 77	»	400 »	»	32,883 55	3,554 45

Pénalités à charge des barreaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Avis d'arrivée remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Location et chômage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
2,888 27	2,458 49	79 "	817 50	333 50	9,252 66	"	6,423 43	406,918 74	
4 40	1 01	"	"	"	"	"	41 64	4,386 78	
21 70	3 40	"	"	"	"	"	"	488 59	
21 01	44 86	"	"	"	"	"	454 38	651 44	
3 30	"	"	"	"	"	"	"	365 03	
46 05	7 04	"	"	"	"	"	"	13,012 48	
42 20	"	"	"	"	"	"	"	249 45	
25 25	4 43	"	"	"	"	"	"	362 43	
8 40	2 93	"	"	"	"	"	"	371 02	
41 40	5 84	"	"	"	"	"	"	66 74	
4 80	3 30	"	"	"	"	"	"	403 90	
3 55	5 70	"	"	"	"	"	"	65 64	
" 40	"	"	"	"	"	"	"	4 68	
4 95	2 78	"	"	"	"	"	"	57 77	
45 35	26 49	"	"	"	"	"	"	71 04	
4 25	2 21	"	"	"	"	"	"	29 31	
38 74	46 07	"	"	46 "	"	"	"	5,733 57	
40 65	" 90	7 "	"	"	"	"	"	605 90	
61 45	21 40	"	"	22 "	"	"	4 50	40,428 80	
145 45	256 58	"	"	8 25	"	"	36 33	24,612 82	
3 95	3 38	"	"	"	"	"	"	4,648 72	
406 75	43 84	"	"	6 "	"	"	85 "	38,401 54	
2 25	"	"	"	"	"	"	"	427 28	
44 70	8 45	"	"	"	"	"	"	5,408 35	
7 85	4 09	"	"	"	"	"	"	5,626 50	
0 90	4 15	"	"	"	"	"	4 30	274 33	
4 90	3 48	"	"	"	"	"	"	2,384 76	
40 60	4 44	4 90	"	4 "	"	"	"	422 77	
476 70	82 30	"	"	42 "	"	"	4 "	2,559 56	
28 25	2 85	"	"	"	"	"	"	2,733 24	
" 30	" 04	"	"	"	"	"	"	46 64	
4 05	" 50	7 "	"	"	"	"	5 25	27 02	
5 05	4 "	"	"	"	"	"	"	34 95	
4 95	4 28	"	"	"	"	"	"	69 23	
6 20	3 55	"	"	"	"	"	"	75 03	
3,702 37	2,692 49	97 90	817 50	401 75	9,252 66	"	6,724 53	230,519 62	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Carles de circulation sur le chemin de fer et dans ses bords.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grue, es-gins, chargement et déchargement
Report.	1,682 50	35,637 54	8,926 94	124,045 77	»	400 »	»	32,883 55	3,554 45
Maffles	»	19 53	»	»	»	»	»	»	»
Ath.	50 »	251 72	7 85	2,000 »	»	»	»	»	»
Ligne.	»	1 »	»	»	»	»	»	»	»
Leuze.	10 »	145 30	13 55	»	»	»	»	»	5 »
Bary-Maulde.	»	48 »	»	»	»	»	»	»	»
Havannes	»	6 »	»	»	»	»	»	»	»
Ghlin.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mons.	75 »	4,201 13	131 30	»	»	»	»	4,591 70	18 »
— (Bassin)	»	644 50	»	799 35	»	»	»	»	325 50
Jemmapes.	»	2,904 44	8 30	34,200 70	»	»	»	»	38 85
Quaregnon.	»	2 94	3 25	»	»	»	»	»	»
Saint-Ghislain	»	1,174 61	11 70	125 75	»	»	»	»	17 45
Boussu	»	327 70	13 85	189 50	»	»	»	»	14 50
Thulin	»	13 02	4 25	»	»	»	»	»	»
Quiévrain.	»	231 48	1 50	»	»	»	»	1,789 72	»
Totaux du service in- térieur	1,817 50	42,605 91	9,122 46	161,361 07	»	400 »	»	39,264 97	3,973 75
Franco-belge.	»	»	»	»	32,445 »	»	»	»	»
Nord-belge	»	»	»	31,370 »	17,115 03	»	164,511 63	»	»
Lierre à Turnhout	»	»	»	»	»	»	4,790 25	»	»
Flandre occidentale.	»	»	»	8,000 »	»	»	24,731 08	»	»
Hainaut et Flandres.	»	»	»	6,000 »	28,000 »	»	73,081 13	»	»
Grand Central belge.	»	»	»	35,970 »	44,853 28	»	128,435 58	»	»
Bruges à Blankenber- ghe.	»	»	»	5,500 »	»	»	»	»	»
Dendre-et-Waes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Centre.	»	»	»	16,283 29	»	950 »	53,216 83	»	»
Gand à Bruges par Eccloo	»	»	»	10,465 40	»	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois.	»	»	»	1,200 »	»	»	10,162 44	»	»
Pepinster à Spa	»	»	»	»	»	»	5,479 84	»	»
Prusso-néerland-belge.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Manège à Wavre	»	»	»	»	»	800 »	»	»	»
Luxembourg.	»	»	»	7,916 66	2,735 15	»	211,711 58	»	»
Haut et Bas-Fiénu	»	»	»	»	9,773 08	»	1,200 01	»	»
Totaux des services mix- tes	»	»	»	122,703 05	134,921 54	1,750 »	677,350 37	»	»
Totaux des services réunis	1,817 50	42,605 91	9,122 46	284,066 12	134,921 54	1,850 »	677,350 37	39,264 97	3,973 75

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Avis d'arrivée remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Location et chômage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
3,702 37	2,692 19	97 90	817 50	401 75	9,252 66	"	6,724 53	230,519 62	(a) Reliquat du décompte général de l'emploi du maté- riel.
4 05	" 40	"	"	"	"	"	"	20 68	
32 85	46 74	"	"	"	"	"	48,433 29	20,792 42	
4 70	" 90	"	"	"	"	"	"	3 60	
43 60	4 32	"	"	40 "	"	"	4 35	203 42	
44 20	7 52	"	"	"	"	"	" 60	40 32	
"	3 20	"	"	"	"	"	"	9 20	
" 05	5 75	"	"	"	"	"	"	5 80	
403 45	82 25	"	"	56 "	"	"	3 35	6,262 48	
" 70	"	"	"	"	"	"	"	4,770 05	
24 85	49 83	"	"	8 50	"	"	425 51	37,327 98	
2 "	3 75	"	"	"	"	"	"	41 94	
42 90	4 48	"	"	"	"	"	670 25	2,044 44	
15 30	8 87	"	"	"	"	"	"	569 72	
9 70	28 44	4 "	"	25 "	"	"	"	441 41	
41 30	436 86	"	"	20 "	"	"	4 "	2,221 86	
4,003 02	3,045 17	98 90	817 50	521 25	9,252 66	"	25,959 88	301,914 04	
"	"	"	"	"	"	"	28,476 33	60,921 33	
"	"	"	2,920 "	"	"	"	(a) 2 "	215,948 66	
"	"	"	"	"	"	"	"	4,790 25	
"	"	"	"	"	"	"	"	32,731 08	
"	"	"	730 "	"	"	"	"	407,811 43	
"	"	"	4,095 "	"	"	4,750 "	"	212,326 74	
"	"	"	"	"	"	"	222 85	5,500 "	
"	"	"	"	"	"	"	"	564 44	
"	"	"	"	"	"	"	564 44	70,450 42	
"	"	"	"	"	"	"	"	40,465 40	
"	"	"	384 "	"	"	"	"	44,746 44	
"	"	"	"	"	"	"	"	5,479 84	
"	"	"	"	"	"	300 "	"	300 "	
"	"	"	"	"	"	"	"	800 "	
"	"	"	4,445 28	"	"	"	"	223,478 67	
"	"	"	"	"	"	"	"	40,973 09	
"	"	"	6,214 28	"	"	2,050 "	29,265 62	974,286 86	
4,003 02	3,045 17	98 90	7,061 78	521 25	9,252 66	2,050 "	55,225 59	4,276,200 90	

N° XXII.

RAILS. — Fournitures, emploi, situation de dépôts en 1866.

DÉSIGNATION.	NATURE DES RAILS.	MÈTRES COURANTS DE RAILS.					
		ONDULÉS.	PARALLÈLES.	à deux BOURRELETS ISOLÉS.	à deux BOURRELETS STRÉTIQUES.	VIGNOLES.	TOTAL.
		De 17 à 22 kilog. par mètre.	De 25 à 27 kilog. par mètre.	De 34 kilog. par mètre.	De 38 1/4 kilog. par mètre.	De 38 kilog. par mètre.	
En dépôt au 1 ^{er} jan- vier 1866.	Neufs.	"	"	93,229 26	949 96	7,450 69	101,629 91
	Vieux.	"	2,420 42	128,384 67	107 96	1,564 20	152,286 25
Fournitures faites en 1866 et produits du remaniage.....	Neufs.	"	"	301,863 29	"	"	301,863 29
	Vieux.	6,040 10	25,901 95	530,459 56	2,018 53	12,816 53	577,216 07
ENSEMBLE.....	Neufs.	"	"	595,092 53	949 96	7,450 69	603,493 20
	Vieux.	6,040 10	28,351 53	458,824 05	2,126 20	14,180 53	509,392 52
Employés aux renou- vellements.	Neufs.	"	"	259,357 03	240 "	5,263 15	242,840 18
	Vieux.	128 "	750 18	93,552 14	83 "	1,593 92	95,707 24
Employés à l'établis- sement de voies nou- velles.	Neufs.	"	"	246,824 23	"	1,768 50	248,592 53
	Vieux.	"	592 74	61,524 50	"	"	61,717 24
Rails mis hors de ser- vice.....	Vieux.	5,912 10	25,324 30	244,400 22	1,803 29	6,565 94	282,004 05
ENSEMBLE.....	Neufs.	"	"	486,161 26	240 "	5,031 45	491,452 71
	Vieux.	6,040 10	24,667 42	399,166 86	1,886 29	7,757 86	439,518 33
En dépôt au 1 ^{er} jan- vier 1867.	Neufs.	"	"	108,931 29	709 96	2,419 24	112,060 49
	Vieux.	"	5,663 93	59,637 17	240 "	6,422 69	69,983 79

N° XXIII.

Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1^{er} janvier 1867.

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 ^{er} JANVIER 1867.				
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES ÉTATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOURRELETS latéraux.	A DEUX BOURRELETS symétriques.	VIGNOLES.
Bruxelles à Malines.....	1835	20	»							
	1838	»	20							
	1841	5	»							
Malines à Anvers.....	1836	24	»	107,801	73,470	27,925	17,205	281,215	15,038	21,838
	1838	»	24							
	1840	5	5							
	1860	2	»							
Contich à Lierre.....	1855	6	»							
Malines à Louvain.....	1837	24	2							
	1839	»	10							
	1841	»	12							
Louvain à Tirlemont.....	1837	19	»							
	1839	»	8							
	1841	»	11	174,008	28,712	2,587	9,965	320,347	»	65,454
Tirlemont à Waremme.....	1838	26	»							
	1839	»	13							
	1841	»	13							
Waremme à Ans.....	1838	20	»							
	1841	»	20							
Ans à la Meuse.....	1842	6	6							
Liège à la frontière.....	1842	4	»	91,623	41,934	4,592	15,721	217,280	6,039	16,274
	1843	35	39							
Malines à Gand.....	1837	56	»	114,644	22,824	2,577	9,510	259,685	»	1,510
	1839	»	53							
	1841	»	25							
	1857	2	»							
Gand à Ostende.....	1858	67	»	154,254	15,817	2,076	5,399	282,269	»	148
	1846	»	6							
	1849	»	15							
	1850	»	4							
	1852	»	8							
	1853	»	7							
	1854	»	7							
	1855	»	22							
Gand à Courtrai.....	1859	45	»							
	1852	»	7							
	1853	»	9							
	1855	»	6							
	1857	»	7							
	1858	»	»							
	1861	»	14							
A reporter.....		362	347	622,510	177,457	59,757	57,800	1,560,795	19,077	105,024

RAILS MIS HORS DE SERVICE.

ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DEUX BOURRELETS INÉGAUX.			A DEUX BOURRELETS SYNÉTRIQUES.			VIGNOLES.			TOTAL
1840 à 1865.	1866.	TOTAL.	1840 à 1865.	1866.	TOTAL.	1840 à 1865.	1866.	TOTAL.	1863. à 1865.	1866.	TOTAL.	1862 à 1865.	1866.	TOTAL.	GÉNÉRAL.
192,531	2,510	194,861	59,158	5,165	64,323	68,085	1,980	70,039	120	55	155	481	"	481	520,829
215,992	177	216,169	143,924	4,186	148,110	161,643	44,463	206,106	"	"	"	2,112	56	2,173	572,558
99,911	1,085	100,996	94,443	5,018	99,465	89,407	14,585	104,080	"	214	214	262	353	593	505,318
212,180	1,799	213,979	76,813	1,813	78,628	12,877	12,133	25,010	"	"	"	81	1,033	1,154	518,751
158,407	506	158,913	8,216	"	8,216	12,978	5,558	16,336	"	"	"	1,638	12	1,680	158,115
870,041	5,877	884,918	332,558	16,182	398,740	545,048	76,495	621,541	130	249	569	4,549	1,454	6,005	1,711,871

RAILS MIS HORS DE SERVICE.															
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DEUX BOURRELETS INÉGAUX.			A DEUX BOURRELETS SYMÉTRIQUES.			VIGNOLES.			TOTAL GÉNÉRAL.
1840 à 1865.	1866.	TOTAL.	1840 à 1865.	1866.	TOTAL.	1840 à 1865.	1866.	TOTAL.	1863 à 1865.	1866.	TOTAL.	1862 à 1865.	1866.	TOTAL.	
879,041	8,877	884,918	582,538	16,182	598,740	545,048	76,493	421,541	120	249	369	4,349	1,434	6,005	1,711,371
20,773	35	29,808	166,435	2,229	168,664	29,413	24,351	53,766	"	"	"	2,383	1,193	3,780	236,018
"	"	"	192,944	174	193,118	2,539	13,126	15,665	"	"	"	76	637	715	209,316
"	"	"	138	"	138	24,883	22,232	47,115	"	"	"	19	81	100	47,333
10,024	"	10,024	203,134	2,423	207,559	112,941	40,496	153,437	12	"	12	1,836	1,458	3,274	374,306
1,007	"	1,007	173,766	279	176,043	131,439	53,402	184,841	6	1,354	1,360	2,617	1,473	4,092	367,345
"	"	"	93,648	2,236	95,884	9,163	14,391	23,554	"	"	"	291	34	375	119,813
9,730	"	9,730	1,845	"	1,845	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11,373
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
929,578	8,912	938,487	1,218,468	25,325	1,241,993	655,448	244,491	899,939	138	1,803	1,941	11,973	6,564	18,337	3,097,697

N° XXIV.

BILLES. — *Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1866.*

DÉSIGNATION.	BILLES					
	EN RÉSERVE au 1 ^{er} janvier 1866.	FOURNIES PENDANT L'ANNÉE.		EMPLOYÉES		RESTANT en DÉPÔT au 31 décembre 1866.
		Quantités.	Prix.	aux remplacements.	à l'établissement de voies d'entretien et de doubles voies.	
Billes en chêne non préparées.....	10,320	62,640	Fr. c. 5 53	49,275	15,628	10,089
— en sapin préparé (procédé Bethell)	39,093	313,209	4 15	182,034	123,624	46,624
TOTAUX	49,413	375,849		231,327	137,252	56,683
ENSEMBLE.....		425,262			368,579	

N° XXV.

État des billes mises hors de service pendant l'année 1866.

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^e TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD	Bruxelles à Malines						
	Malines à Anvers	1,622	1	183	900	»	60
	Contich à Lierre						
EST	Malines à Louvain						
	Louvain à Tirlemont	433	»	362	1,819	316	463
	Tirlemont à Waremmé						
	Waremmé à Ans						
VESDRE	Ans à la Meuse	363	»	1	4,207	217	173
	Liège à la frontière						
OUEST	Malines à Gand	1,591	179	3,470	2,489	9	3,889
	Gand à Ostende	206	97	38	3,143	923	»
	Gand à Courtrai	730	323	1,248	1,800	388	3,813
	Courtrai à Tournai						
	Tournai à Jurbise	176	73	297	138	»	1,187
	Dendre-et-Waes	37,737	2	»	14,297	118	»
MIDI	Bruxelles à Tubise						
	Tubise à Soignies	6,124	1,012	»	3,101	11	73
	Soignies à Mons						
	Mons à Quiévrain						
NAMUR	Broine-le-Comte à Namur	2,213	»	75	6,462	»	»
	Mons à Manège	979	»	»	1,843	399	»
		32,084	1,887	3,674	40,221	2,381	9,664
		39,643			32,466		

3 ^e TRIMESTRE.			4 ^e TRIMESTRE.			TOTAUX.			BILLES EN FER.	Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES		
1,900	"	"	1,729	"	1,501	6,131	1	1,744	"	
4,068	2,440	774	5,102	656	3,518	9,512	3,392	3,119	"	
4,191	171	"	3,525	187	1,616	12,286	573	1,702	"	
1,594	213	2,208	2,442	"	2,009	7,716	405	11,666	"	
1,842	"	377	1,303	960	819	6,786	1,089	1,254	"	
1,265	1,784	1,907	1,791	2,622	3,193	5,606	3,317	12,163	"	
1 6	216	183	133	786	368	633	1,075	2,033	"	
8,208	673	"	7,363	"	"	67,807	795	"	"	
3,731	264	570	1,820	"	1	14,833	1,287	444	"	
7,173	623	121	8,336	312	30	24,406	937	246	"	
1,508	283	"	2,033	462	"	6,383	1,144	"	"	
53,498	6,673	6,030	34,322	5,974	13,077	162,123	17,115	36,445	"	
48,201			33,573			215,683				

N° XXVI. — *Compte de l'emploi du combustible*

DÉNOMINATION DES ARTICLES.	UNITÉ.	QUANTITÉS restant en approvisionnement au 1 ^{er} janvier 1885.		LIVRAISONS des fournisseurs payées sur les fonds du budget.		RÉCEPTIONS en dehors du budget.		EXCÉDANTS.
		QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ
			Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.	
Bois à brûler	M ³	"	"	20	229 "	"	"	"
Petits fagots	Pièce.	"	"	9,900	198 "	"	"	"
Copeaux	Sac.	"	"	100	50 "	"	"	"
Bois vieux	M ³	3,113,603	13,378 03	"	"	13,714,260	78,371 30	"
Fagots	Pièce.	151,202	21,431 75	58,000	6,510 "	17,692	2,470 88	"
Briquettes	1,000 k.	2,037,427	26,583 48	36,325,038	396,566 18	"	"	150,436
Charbon gailleteux.	1,000 k.	2,602,394	26,417 06	59,297,900	796,067 39	"	"	538,360
Charbon maigre	1,000 k.	972,820	7,479 42	71,403,412	615,968 73	"	"	81,300
Coke.	1,000 k.	73,463	1,024 59	420,000	8,820 "	"	"	3,036
Charbon de bois.	Hect.	284	649 50	1,263	2,892 27	"	"	"
			99,166 25		2,026,881 39		81,048 18	
Torches-falots	Pièce.	24,826	27,684 32	60,000	52,200 "	"	"	"
Huile de pétrole.	Kil.	32,204.5	26,969 99	300,033.0	229,927 03	"	"	"
Huile épurée	Kil.	63,868.5	66,736 93	183,156.0	207,086 87	"	"	"
			121,411 46		489,213 90		"	
Huile de graissage	Kil.	64,742.5	71,312 71	436,171.0	543,849 65	"	"	702
Suif.	Kil.	6,564.0	7,189 75	50,158.5	60,789 47	"	"	"
Graisse pour voiture	Kil.	13,014.0	6,820 13	"	"	80,400	48,399 18	"
Huile de palmier.	Kil.	"	"	3,957.0	3,582 31	"	"	"
Résidus d'huile	Kil.	"	"	"	"	3,141	1,370 50	"
			206,734 08		1,099,433 31		49,960 68	

et des corps gras en 1866. — SITUATION GÉNÉRALE.

TOTAL DES ENTRÉES.		MANQUANTS.	TOTAL DE LA CONSOMMATION.		RESTANT AU 31 DÉCEMBRE 1866		Observations.
QUANTITÉ.	VALEUR.		QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	
20	Fr. c. 229 »	»	20	Fr. c. 229 »	»	»	Les réceptions en dehors du budget comprennent 417m3,416 de déchets de bois provenant des ateliers de l'arsenal de Malines; 15,296m3,844 de bois d'allumage vieux, provenant des vieilles billes hors d'usage livrées par le service des voies et travaux; 17,692 fagots livrés par le même service et provenant de l'émondage et de la taille des plantations établies le long des voies.
9,900	198 »	»	9,900	198 »	»	»	
100	30 »	»	100	30 »	»	»	
18,829,865	94,149 33	»	13,070,309	65,551 55	3,759,556	28,797 78	
206,984	50,218 63	»	118,963	17,844 75	88,019	12,373 88	
38,713,921	622,951 66	»	34,762,075	561,407 48	3,951,848	61,544 18	
72,238,834	822,485 05	»	70,950,350	808,853 99	1,308,504	13,631 06	
72,459,532	625,448 17	»	66,972,093	575,960 02	5,487,437	47,468 15	
498,521	9,844 39	»	344,307	6,886 14	154,214	2,958 25	
1,547	3,541 77	»	1,214 5	2,769 06	332 5	772 71	
	2,207,096 »			2,039,509 99		167,586 01	Le manquant de l'huile de pétrole doit être attribué à la volatilité de l'article, celui de l'huile épurée à un dépôt que laisse celle-ci au fond des tonneaux; le premier est entièrement perdu, le second se retrouve dans les résidus.
84,825	79,884 52	»	62,317 0	58,765 98	22,509 0	21,118 54	
332,257 5	256,897 02	5,574 5	232,191 0	181,108 98	94,492 0	75,788 04	
247,024 3	275,843 82	4,718 0	202,185 3	228,469 62	40,121 0	45,374 20	
	610,625 36			468,544 58		142,280 78	
321,615 5	615,162 54	»	460,975 0	543,930 50	60,640 5	71,211 84	Les 80,400 kilogrammes de graisse pour voitures sont le produit de la fabrication de la dite graisse par les ateliers de l'arsenal de Malines; les 3,141 kilogrammes de résidus d'huile proviennent des fonds de tonneau des approvisionnements.
56,722 5	67,979 20	»	45,801 0	54,061 20	10,921 5	15,018 »	
95,414 0	55,219 36	»	78,914 0	45,770 12	16,500 0	9,449 24	
5,957 0	5,882 51	»	2,010 0	1,909 50	3,947 0	3,672 81	
5,141 0	1,570 50	»	3,141 0	1,570 50	»	»	
	1,536,139 07			1,116,506 40		239,632 67	

N° XXVII. — *Compte de l'emploi du combustible et des corps gras,*

DÉNOMINATION DES ARTICLES.	UNITÉ.	PRIX MOYEN de l'UNITÉ.	DIRECTION GÉNÉRALE et services spéciaux y annexés.		MAGASIN CENTRAL et commission de réception.		SERVICE DES VOIES ET TRAVAUX.	
			QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.
		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
Bois à brûler	M ³	11 43	20.0	229 "	"	"	"	"
Copeaux	Sac.	" 50	100	50 "	"	"	"	"
Petits fagots	Pièce.	" 02		"	"	"	"	"
Bois vieux	M ³	5 "	1.0	5 "	"	"	28,210	141 03
Fagots	Pièce.	" 13	"	"	"	"	"	"
Briquettes	1,000 k.	16 13	"	"	"	"	"	"
Charbon	1,000 k.	11 40	333,300	3,822 42	47,400	540 56	110,840	1,263 58
Charbon gailloteux			"	"	"	"	"	"
Charbon maigre	1,000 k.	8 60	"	"	"	"	2,673,230	23,007 13
Coke	1,000 k.	20 "	"	"	"	"	"	"
Charbon de bois	Hectol.	2 28	"	"	"	"	103	234 84
				4,086 42		540 56		24,646 62
Huile de pétrole	Kilog.	" 78	2,102.0	1,639 56	90.0	70 20	18,818	14,678 04
Huile épurée	Kilog.	1 15	4,913.0	5,331 69	245 0	276 83	6,897	7,793 61
Torches-falots	Pièce.	" 94	"	"	"	"	11,248	10,873 12
				7,191 23		347 03		53,044 77
Huile de graissage	Kilog.	1 18	"	"	"	"	7,735	9,148 54
Suif	Kilog.	1 20	6.0	7 20	4.5	5 40	7.0	8 40
Graisse pour voiture	Kilog.	" 58	"	"	"	"	"	"
Huile de palmier	Kilog.	" 95	"	"	"	"	"	"
Résidus d'huile	Kilog.	" 50	"	"	"	"	"	"
				7,198 43		552 43		42,201 71

en 1866. — SUBDIVISION DE LA CONSOMMATION PAR NATURE D'EMPLOI.

SERVICE DES TRANSPORTS.		TIMBRES. — Fabrication de la graisse.		ARSENAL DE MALINES.		TRACTION : LOCOMOTIVES ET MACHINE de Haut-Pré.		Observations.
QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.	
"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	
^(a) 96,370	481 85	"	"	630,500	3,282 50	11,618,539	58,092 80	(a) Dont 62,150 mètres cubes pour calage de tonneaux.
407	61 05	"	"	"	"	110,619	16,592 85	
8,240	153 08	"	"	1,245,000	20,074 45	33,342,800	538,486 22	
311,660	3,532 92	"	"	4,412,020	50,297 03	33,783,400	613,153 56	(b) Consommation de la ma- chine de Haut-Pré.
"	"	"	"	"	"	^(d) 4,338,870	49,691 12	
23,800	204 68	"	"	"	"	63,223,800	543,741 88	
"	"	"	"	200,622	4,012 44	"	"	
"	"	"	"	708	1,614 24	"	"	
	4,433 58		"		79,250 66		1,819,758 43	
		Timbres.						
49,190 5	58,373 61	160	124 80	160	124 80	"	"	
111,315	126,011 95	"	"	7,527	8,279 81	"	"	
44,708	42,023 52	"	"	347	326 18	"	"	
	206,413 08		124 80		8,750 49		"	
		Fabricat ⁿ de la graisse.						
140,822	166,169 96	5,199	6,154 82	21,945	25,893 10	^(c) 1,015 239,448	1,197 70 306,148 64	(c) Fr. 547-50 ont été reçus du jardin zoologique d'Anvers, pour travail de la machine fixe.
471	565 20	31,458	37,749 60	1,294	1,552 80	9,583 ^(d) 1,193	11,490 60 1,431 60	
73,304	42,516 32	"	"	4,200	2,436 "	"	"	(d) Consommation de la ma- chine de Haut-Pré.
"	"	2,010	1,909 50	"	"	"	"	
"	"	3,141	1,570 50	"	"	"	"	
			47,364 42					
			124 80					
	415,064 56		47,480 22		38,614 59		320,277 54	

N° XXVII (suite). — *Compte de l'emploi du combustible et des corps gras,*

DÉNOMINATION DES ARTICLES.	UNITÉ.	PRIX MOYEN de l'UNITÉ.	STATIONS.		MACHINES FIXES autres — QUE CELLE DE HAUT-PRÉ.		ATELIERS DES LOCOMOTIVES.	
			QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.
		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
Bois à brûler.	M ³	11 43	"	"	"	"	"	"
Copeaux.	Sac.	" 30	"	"	"	"	"	"
Petits fagots.	Pièce.	" 02	"	"	"	"	"	"
Bois vieux.	M ³	3 "	512,200	1,561 "	290 "	1,430 "	48,600	243 "
Fagots.	Pièce.	" 13	5,946	591 90	5,064	489 60	856	83 40
Briques.	1,000 k.	16 15	72,314	1,167 87	95,719	1,545 86	"	"
Charbon.	1,000 k.	11 40	5,672,020	41,861 03	2,540,470	28,961 56	821,740	9,567 83
Charbon gailleux.			"	"	"	"	"	"
Charbon maigre.	1,000 k.	8 60	111,330	957 01	819,315	7,047 83	87,700	754 22
Coke.	1,000 k.	20 "	"	"	"	"	143,683	2,875 70
Charbon de bois.	Hectol.	2 28	3.0	6 84	"	"	57.5	131 10
				46,146 28		39,464 63		13,453 28
Huile de pétrole.	Kilog.	" 78	145,157.5	113,222 83	250.0	179 40	14,660 0	11,434 80
Huile épurée.	Kilog.	" 13	36,475.5	65,817 32	840.0	949 20	12,723.0	14,376 99
Torches-filots.	Pièce.	" 94	"	"	9	8 46	6,086.0	5,720 84
				177,040 17		1,137 06		31,552 63
Huile de graissage.	Kilog.	" 18	"	"	1,847.0	2,179 46	11,265.0	13,292 70
Suif.	Kilog.	" 20	"	"	109.0	130 80	992.5	1,191 "
Graisse pour voiture.	Kilog.	" 58	"	"	1,110.0	643 80	"	"
Huile de palmier.	Kilog.	" 95	"	"	"	"	"	"
Résidus d'huile.	Kilog.	" 50	"	"	"	"	"	"
				177,040 17		4,001 12		46,010 53

en 1866. — SUBDIVISION DE LA CONSOMMATION PAR NATURE D'EMPLOI.

ATELIERS DES VOITURES.		ATELIERS DES LAMPISTES.		ATELIERS DES PEINTRES.		POSTES : BUREAUX AMBULANTS.		TÉLÉGRAPHES.		SOMMES
QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	TOTALES.
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	229 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 "
"	"	"	"	"	"	9,000	198 "	"	"	198 "
24,870	124 38	"	"	"	"	"	"	"	"	65,351 53
247	75 05	"	"	"	"	"	"	126	18 90	17,844 75
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	561,407 48
510,260	5,816 96	2,500	26 22	1,320	15 05	19,000	216 60	21,750	247 95	808,855 99
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
28,680	246 65	"	"	"	"	"	"	"	"	575,960 02
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,886 14
"	"	225	513 "	"	"	"	"	118	269 04	2,769 06
	6,225 01		559 22		15 05		414 60		535 80	2,059,509 99
1,547	1,050 66	90.0	70 20	40.0	"	124.0	96 72	15.0	10 14	181,108 98
745.0	859 89	37.0	41 81	"	51 20	"	"	470.0	551 10	228,469 62
119	111 86	"	"	"	"	"	"	"	"	58,765 95
	2,002 11		112 01		51 20		96 72		541 24	468,344 58
11,681.0	15,785 58	"	"	"	"	"	"	"	"	545,950 50
535.0	663 60	150.0	156 "	"	"	"	"	"	"	54,961 20
300.0	174 "	"	"	"	"	"	"	"	"	45,770 12
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,909 50
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,570 50
	16,625 29		268 01		51 20		96 72		541 24	1,116,506 40

N° XXVIII. — *Relevé de la dépense faite, en 1866, pour le chauffage, l'éclairage*

DÉSIGNATION DES STATIONS.	CHAUFFAGE.							
	SALLES D'ATTENTE et bureau.	MACHINES FIXES.		ATELIERS				TOTAL de LA DÉPENSE du chauffage.
		VALEUR du combustible.	FORCE en chevaux.	des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	des peintres.	
Anvers (Station, bureau de ville et bassin)	Fr. c. 1,619 21	Fr. c. 1,935 39	3 25	Fr. c. 590 20	Fr. c. 319 20	»	»	Fr. c. 4,462 »
Malines	1,315 74	»	»	170 97	»	»	»	1,484 71
Louvain (Station et bassin)	»	3,090 17	1 50	»	»	»	»	3,090 17
Autres stations du dépôt de l'arsenal.	2,641 15	»	»	»	»	»	»	2,641 15
Bruxelles (Nord)	541 24	1,560 02	3 25	779 78	432 31	26 22	»	3,159 57
Bruxelles (Allée-Verte).	492 23	»	»	31 92	242 11	»	»	766 26
Autres stations du dépôt de Bruxelles (Nord)	3,216 58	»	»	»	»	»	»	3,216 58
Bruxelles (Midi).	1,102 94	671 85	4 »	461 25	482 55	»	15 05	2,755 62
Ath	448 36	2,260 05	4 »	123 12	242 74	»	»	5,074 27
Tournai	1,256 24	1,646 74	1 50	503 81	196 08	»	»	3,402 87
Autres stations du dépôt de Bruxelles (Midi)	2,662 87	»	»	»	»	»	»	2,662 87
Tirlemont	296 93	2,697 41	5 64	245 68	242 64	»	»	3,482 66
Wareme	322 82	1,030 97	2 20	»	»	»	»	1,353 79
Ans	727 77	689 70	6 »	1,081 06	542 37	»	»	2,841 10
Liège (Station et bureau de ville).	1,463 05	4,270 67	10 »	2,225 04	»	»	»	7,958 76
Verviers	804 93	1,546 90	4 »	440 50	508 58	»	»	3,100 91
Autres stations du dépôt de Liège.	3,432 42	»	»	»	»	»	»	3,432 42
Termonde	332 20	866 68	3 »	»	»	»	»	1,198 88
Gand (Station et bureau de ville).	745 44	3,616 86	4 »	982 92	119 70	»	»	5,432 92
Ostende	552 56	»	4 »	74 10	245 56	»	»	872 22
Alost	185 16	950 30	4 »	59 67	306 81	»	»	1,461 94
Courtrai	718 20	893 15	1 50	»	»	»	»	1,611 35
Mouscron	435 85	»	4 »	151 04	26 22	»	»	612 81
Autres stations du dépôt de Gand.	5,299 49	»	»	»	»	»	»	5,299 49
A reporter	30,609 08	27,304 86		7,671 06	3,707 05	26 22	15 05	69,535 52

et le graissage dans les stations et dans les ateliers qui en dépendent.

ÉCLAIRAGE A L'HUILE.							GRAISSAGE.					
SALLES D'ATTENTE et bureaux.	MACHINES fixes.	ATELIERS				TOTAL de LA DÉPENSE de l'éclairage.	MACHINES fixes.	ATELIERS			TOTAL de LA DÉPENSE du graissage.	
		des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	des peintres.			des locomotives.	des voitures.	des lampistes.		
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
2,704 87	°	884 60	71 76	°	°	3,661 23	425 98	231 88	6 °	°	683 86	
2,120 91	°	52 78	°	°	°	2,173 69	°	131 94	°	°	131 94	
2,526 23	84 78	586 47	°	°	°	2,907 45	283 24	°	°	°	283 24	
9,242 49	°	°	°	°	°	9,242 49	°	°	°	°	°	
226 °	°	2,158 79	521 68	112 01	°	2,798 48	°	2,296 74	537 60	136 °	2,990 34	
359 58	°	°	°	°	°	359 58	°	°	°	°	°	
19,154 10	°	°	°	°	°	19,154 10	°	°	°	°	°	
6,210 80	°	3,153 58	28 20	°	31 20	9,403 58	59 °	475 69	1 80	°	536 49	
1,729 93	°	498 53	121 68	°	°	2,330 16	82 60	117 49	12 °	°	212 09	
3,014 57	°	584 20	57 64	°	°	3,456 41	48 42	533 56	°	°	381 78	
10,263 93	°	°	°	°	°	10,263 93	°	°	°	°	°	
1,065 92	7 80	155 76	44 55	°	°	1,232 03	48 54	°	°	°	48 54	
1,283 60	5 39	°	°	°	°	1,286 99	18 °	°	°	°	18 °	
5,516 36	239 12	952 56	464 16	°	°	5,172 20	823 16	480 26	3,871 58	°	5,173 °	
1,816 58	°	7,561 86	°	°	°	9,178 24	°	3,686 88	°	°	3,686 88	
4,851 72	6 78	614 23	154 20	°	°	5,606 93	74 54	230 62	3,520 52	°	3,643 48	
14,060 48	°	°	°	°	°	14,060 48	°	°	°	°	°	
804 43	°	°	°	°	°	804 43	78 06	°	15 20	°	91 26	
6,119 59	144 64	2,714 99	142 46	°	°	9,121 48	110 22	667 50	524 04	°	1,510 76	
1,097 58	°	58 54	27 50	°	°	1,165 42	°	°	4 80	°	4 80	
166 53	°	554 61	76 42	°	°	797 56	116 82	74 50	218 92	°	410 24	
1,109 12	°	°	°	°	°	1,109 12	9 °	°	°	°	9 °	
4,992 03	°	143 62	°	°	°	5,135 67	°	58 48	556 96	°	615 44	
17,485 02	°	°	°	°	°	17,485 02	°	°	°	°	°	
115,702 05	486 48	20,192 92	1,490 05	112 01	31 20	158,014 69	2,186 58	8,825 54	9,067 42	186 °	20,235 14	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	CHAUFFAGE.							
	SALLES D'ATTENTE et bureau.	MACHINES FIXES.		ATELIERS				TOTAL de LA DÉPENSE du chauffage.
		VALEUR du combustible.	FORCE en chevaux.	des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	des peintres.	
Report	Fr. c. 50,609 08	Fr. c. 27,504 86	»	Fr. c. 7,671 06	Fr. c. 3,707 08	Fr. c. 26 22	Fr. c. 15 08	Fr. c. 69,535 52
Braine-le-Comte	1,599 80	1,784 21	11 »	101 20	659 08	»	»	4,124 29
Manage	642 59	»	»	333 04	»	»	»	1,197 43
Charleroi	1,950 61	3,903 50	4 »	3,643 25	657 06	»	»	10,156 20
Namur (Station et bureau de ville).	1,752 03	1,525 12	4 »	872 92	48 70	»	»	3,996 88
La Louvière	581 35	972 21	5 »	»	749 03	»	»	2,103 49
Mons (Station et bureau de ville).	1,733 71	1,954 57	1 30	121 60	290 54	»	»	4,102 22
Quiévrain	575 53	2,242 58	4 »	486 20	152 74	»	»	3,454 85
Autres stations du dépôt de Char- leroi	6,881 73	»	»	»	»	»	»	6,881 75
Consommation spéciale de charbon de bois	»	»	»	»	»	515 »	»	515 »
TOTAUX . . .	46,146 25	59,464 08		13,433 25	6,225 01	539 22	15 08	105,845 43

ÉCLAIRAGE A L'HUILE.							GRAISSAGE.					
SALLES D'ATTENTE et bureau.	MACHINES fixes.	ATELIERS				TOTAL de LA DÉPENSE de l'éclairage.	MACHINES fixes.	ATELIERS			TOTAL de LA DÉPENSE du graissage.	
		des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	des peintres.			des locomotives.	des voitures.	des lampistes.		
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
118,702 03	486 48	20,192 92	1,490 03	112 01	51 20	138,014 69	2,186 38	8,828 54	9,067 42	136 »	20,258 14	
2,548 34	323 47	»	»	»	»	2,871 81	81 44	90 62	469 32	»	641 38	
3,884 32	»	1,248 »	»	»	»	5,099 52	»	140 26	»	»	140 26	
4,926 70	»	3,839 43	282 22	»	»	9,048 57	128 62	2,553 72	26 40	»	2,808 74	
3 12	188 94	1,673 37	151 80	»	»	2,014 43	133 70	273 66	4,288 28	»	4,697 64	
2,283 42	18 48	»	67 12	»	»	2,569 02	27 78	»	41 42	»	69 20	
2,147 75	»	»	10 92	»	»	2,158 67	132 16	13 60	728 54	»	876 10	
2,151 67	122 60	4,581 60	»	»	»	6,836 03	261 98	2,784 50	»	»	5,046 48	
43,442 82	»	»	»	»	»	43,442 82	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
177,040 17	4,137 06	51,852 65	2,002 11	112 01	51 20	211,855 18	2,954 06	14,485 70	14,621 18	136 »	32,214 04	

N° XXIX. — Importance des services internationaux

NATURE DES TRANSPORTS.		TRANSPORTS											
		FRANCO-BELGE.				BELGE-RHÉNAH.				BELGE-PRUSSIEH.			
		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
			Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
Voyageurs.	Trains express. 1 ^{re} classe .	20,608	122,821 40	24,709	153,746 10	11,530	67,447 50	11,226	89,588 50	165	1,954 »	189	2,485 60
	2 ^e id.	7,777	33,013 50	6,294	28,020 55	50	324 80	»	»	»	»	26	115 20
	Id. ordinaires. 1 ^{re} id.	13,090	35,183 50	10,881	23,963 65	3,391	13,492 97	2,343	8,559 50	23	125 30	38	293 60
	2 ^e id.	26,038	42,742 60	21,053	31,765 75	6,941	15,750 70	7,627	18,115 80	62	149 90	97	301 80
	3 ^e id.	106,151	171,094 51	159,789	127,552 10	22,346	28,384 60	27,439	38,036 50	137	264 90	175	339 45
	extraordinaires.	2,047	1,912 14	1,947	1,540 83	515	1,001 68	3,372	10,400 75	»	»	2	20 »
	Bagages. Quintaux .	5,063	29,140 01	5,339	18,508 99	5,610	27,144 83	5,574	29,242 33	105	853 87	114	742 11
	Équipages. Expéditions.	20	901 80	11	439 40	14	1,143 10	16	804 »	1	45 20	»	»
	Animaux. Id.	273	6,256 23	284	7,743 56	140	6,950 60	1,321	48,199 40	4	196 60	1,878	69,600 »
	Finances. Groups. .	53,530	12,442 72	75,387	12,145 05	52	46 40	928	928 »	»	»	52	52 »
	Petits paquets. . . . Kil. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Petites marchandises. Quintaux. .	41,232	95,663 69	27,944	72,446 97	10,397	35,646 44	11,218	37,485 24	745	2,237 29	8,773	37,850 47
	Grosses marchandises. Tonneaux. .	901,152	2,104,355 13	88,806	410,658 82	72,585	363,726 85	60,636	259,049 85	16,271	58,678 88	11,215	38,364 08
	Produits extraordinaires.	»	65,534 05	»	52,005 62	»	31,914 08	»	24,961 61	»	2,791 86	»	4,264 39
	TOTAUX.		2,721,961 28		941,439 39		593,204 55		565,461 68		67,097 80		154,429 30
					3,663,400 67				1,158,966 23				221,527 10

et du transit, pendant l'année 1866.

INTERNATIONAUX.

BELGE-ALLEMAND.				PRUSSO-NÉERLANDO-BELGE.				HOLLANDO-BELGE.				A REPORTER.			
SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
975	15,132 90	655	10,049 40	3	76 50	169	1,086 "	4,510	20,538 76	1,945	9,080 20	37,809	227,971 06	38,893	286,035 80
1,018	16,279 10	1,485	23,880 40	"	"	"	"	"	"	45	53 01	8,851	49,617 40	7,850	52,969 16
"	"	16	121 60	333	1,790 65	121	710 90	625	2,201 50	2,121	7,637 25	17,457	52,793 92	15,520	41,288 50
"	"	9	47 80	515	1,940 95	322	1,259 50	1,573	4,276 41	2,893	8,854 30	35,129	64,860 56	32,901	60,344 95
"	"	"	"	1,620	4,099 74	1,176	2,926 70	3,209	5,840 60	3,201	5,823 65	223,553	210,784 35	191,760	174,678 40
"	"	1,548	2,076 84	8	11 45	"	"	"	"	1	1 35	2,570	2,925 27	6,870	14,039 77
214	3,179 61	370	3,164 03	302	1,314 57	388	1,690 13	2,394	6,806 19	2,510	7,263 10	13,768	68,239 08	14,255	60,610 69
"	"	"	"	"	"	"	"	15	497 "	"	"	50	2,587 10	27	1,333 40
"	"	"	"	"	"	19	544 80	22	503 80	"	"	448	13,907 23	3,502	126,087 76
"	"	52	47 50	182	32 37	889	417 88	715	246 67	26	8 69	54,479	12,768 16	77,334	13,599 12
"	"	"	"	4,134	391 87	2,946	341 61	37,351	1,593 63	15,188	624 46	41,485	1,935 30	18,134	966 07
834	3,214 87	932	3,133 31	1,143	2,478 60	462	1,281 09	3,300	5,067 37	3,491	5,396 09	57,651	144,308 26	52,820	157,573 17
7,170	50,154 90	6,630	42,105 65	4,878	17,577 76	4,521	23,373 24	3,590	23,129 40	6,501	44,728 63	1,005,028	2,617,623 01	178,309	818,280 87
"	2,085 55	"	1,930 07	"	1,705 85	"	1,953 63	"	5,803 "	"	5,736 74	"	109,864 39	"	90,852 26
...	90,046 93	...	86,556 60	...	31,420 11	...	35,565 48	...	76,504 42	...	95,207 47	...	3,580,235 00	...	1,878,659 92
176,803 53				66,985 59				171,711 89				5,458,895 01			

Voir la page suivante.

[N° 183.]

INTERNATIONAUX. (Suite.)

GENERAL STEAM COMPAGNIE.											
VIA OSTENDE.				VIA ANVERS.				A REPORTER.			
SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
1	10 50	"	"	26	184 50	118	635 50	41,597	275,178 41	42,529	309,035 20
3	24 "	"	"	23	161 80	114	464 "	10,715	63,998 70	8,957	62,090 68
81	790 40	16	156 60	158	565 "	72	317 90	17,696	54,149 32	15,608	41,763 "
125	940 "	6	48 "	130	308 20	58	208 20	35,384	66,168 76	32,965	60,601 15
"	"	"	"	"	"	"	"	223,553	210,784 35	191,780	174,678 40
"	"	"	"	"	"	86	381 "	2,570	2,925 27	6,906	14,420 77
"	"	"	"	7	21 84	11	38 28	14,484	76,387 32	14,763	68,253 57
"	"	"	"	"	"	"	"	50	2,587 10	27	1,333 40
"	"	"	"	"	"	"	"	443	13,907 23	3,502	126,087 76
"	"	"	"	"	"	"	"	54,470	12,768 16	77,334	13,599 12
"	"	"	"	"	"	"	"	41,485	1,085 30	18,134	966 07
"	"	"	"	"	"	"	"	57,651	144,308 26	52,820	157,873 17
"	"	"	"	"	"	"	"	1,005,626	2,617,623 01	178,309	818,280 87
"	"	"	"	"	"	"	"	"	109,864 30	"	90,852 26
.....	1,764 90	.....	204 60	.....	1,301 34	.....	2,044 88	.....	3,654,635 58	.....	1,939,535 40
1,969 50				3,346 20				5,594,170 98			

Voir la page suivante.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS INTERNATIONAUX. (Voir la page précédente.) — REPORT.				TRANSPORTS							
					SERVICE INTERNATIONAL PAR LE LUXEMBOURG.				FINANCES ET			
									ANGLO-BELGE.			
	SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	Trains express. 1 ^{re} classe .	41,597	Fr. c. 275,178 41	42,529	Fr. c. 309,035 20	"	"	"	"	"	"	"
	2 ^e id.	10,715	65,603 70	8,957	62,090 66	"	"	"	"	"	"	"
	Id. ordinaires. 1 ^{re} classe .	17,696	54,149 32	15,608	41,763 "	"	"	"	"	"	"	"
	2 ^e id.	35,384	68,168 76	32,985	69,601 15	"	"	"	"	"	"	"
	3 ^e id.	223,553	210,784 35	191,760	174,678 40	"	"	"	"	"	"	"
	extraordinaires	2,570	2,925 27	6,966	14,420 77	"	"	"	"	"	"	"
Bagages Quintaux . .	14,484	70,387 32	14,783	68,253 57	"	"	"	"	"	"	"	"
Équipages Expéditions.	50	2,587 10	27	1,333 40	"	"	"	"	"	"	"	"
Animaux Id.	448	13,907 23	3,502	126,187 76	"	"	"	"	"	"	"	"
Finances Groups . . .	54,479	12,768 16	77,334	13,593 12	"	"	"	"	481	127 25	382	72 75
Petits paquets Kil.	41,485	1,985 30	18,134	966 07	"	"	"	"	70,400	8,070 24	53,608	7,762 52
Petites marchandises. Quintaux . .	57,651	144,308 26	52,820	157,573 17	1,319	1,262 09	107	107 11	"	"	"	"
Grosses marchandises. Tonneaux . .	1,005,026	2,617,623 01	178,309	818,280 87	111,813	251,363 33	641	1,081 92	"	"	"	"
Produits extraordinaires.	"	109,864 30	"	90,852 26	"	5,859 71	"	49 35	"	1,323 39	"	"
TOTAUX		3,654,635 58		1,939,535 40		258,485 13		1,237 39		9,520 88		7,865 27
				5,594,170 98				259,722 51				17,386 15

INTERNATIONAUX. (Suite.)										Observations.
PETITS PAQUETS.				TOTAL.				TOTAL GÉNÉRAL, ENTRÉES ET SORTIES RÉUNIES.		
PRUSSO-BELGE.										
SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.				
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette..	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.	
"	"	"	"	41,597	275,178 41	42,529	309,035 20	84,126	584,213 61	
"	"	"	"	10,715	63,898 70	8,957	62,090 66	19,672	128,089 36	
"	"	"	"	17,696	54,149 32	15,608	41,763 "	33,304	95,912 32	
"	"	"	"	35,384	66,168 76	32,905	60,601 15	68,349	126,769 91	
"	"	"	"	223,553	210,784 35	191,780	174,678 40	415,333	385,462 75	
"	"	"	"	2,570	2,925 27	6,966	14,420 77	9,536	17,346 04	
"	"	"	"	14,484	76,387 32	14,783	68,253 57	29,267	144,640 69	
"	"	"	"	50	2,587 10	27	1,333 40	77	3,920 50	
"	"	"	"	448	13,907 23	3,502	126,087 76	3,950	139,996 99	
11,272	2,819 45	12,224	3,000 80	66,232	15,714 86	89,940	16,732 67	156,172	32,447 53	
135,423	22,749 46	118,738	22,415 07	247,368	32,805 "	190,480	31,173 66	437,848	63,978 66	
"	"	"	"	58,970	145,570 35	52,927	157,680 28	111,897	303,250 63	
"	"	"	"	1,124,641	2,868,986 34	178,950	619,362 79	1,303,591	3,668,349 13	
"	390 62	"	" 75	"	117,447 11	"	90,901 36	"	208,348 47	
.....	25,968 53	.....	25,476 62	.....	3,948,610 12	.....	1,974,114 67	.....	5,922,724 79	
51,445 15				5,922,724 79				5,922,724 79		

Voir la page suivante.

NATURE DES TRANSPORTS.		FRANCO-BELGE-RHÉNAN.												
		DE LA FRANCE VERS LES RHÉNANS.						DES RHÉNANS VERS LA FRANCE.						
		PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs.	Trains express. . .	1 ^{re} classe.	305	Fr. c. 7,437 15	1	Fr. c. 15 "	4,838	37,252 60	246	Fr. c. 6,027 "	11	Fr. c. 232 90	6,050	46,834 90
		2 ^e id.	10	185 "	"	" "	1,266	7,342 80	4	74 "	"	"	7	30 60
	Id. ordinaires. . .	1 ^{re} classe.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		2 ^e id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		3 ^e id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	extraordinaires	11	134 75	"	"	104	381 95	22	269 50	"	"	306	913 37	
Décharges Quintaux .	72	1,035 39	"	1 80	1,018	4,635 10	44	646 80	1	5 60	2,416	11,116 11		
Équipages Expéditions.	"	"	"	"	12	735 "	1	153 "	"	"	"	"		
Animaux Id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	33 "		
Finances Groups . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Petits paquets Kil.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Petites marchandises . Quintaux .	305	1,701 63	44	141 45	7,666	15,152 92	174	941 86	34	108 93	4,325	7,496 10		
Grosses marchandises. Tonneaux .	1,580	14,718 99	730	4,222 71	11,028	32,062 91	3,302	24,682 80	1,395	6,644 84	11,143	30,281 28		
Produits extraordinaires	"	27 14	"	20 45	"	14 "	"	34 93	"	49 65	"	1,251 80		
TOTAUX		...	25,240 05	...	4,401 41	...	97,627 28	...	32,829 89	...	7,041 92	...	97,957 16	

265,097 71

SIT.

FRANCO-BELGE-PRUSSIEN.												A REPORTER.	
DE LA FRANCE VERS AIX-DUSSELDORF-RUHRORT.						D'AIX-DUSSELDORF-RUHRORT VERS LA FRANCE.							
PAR MOUSCROX.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		PAR MOUSCROX.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
8	Fr. c. 196 "	"	Fr. c. "	150	Fr. c. 1,155 "	31	Fr. c. 269 50	"	Fr. c. "	238	Fr. c. 1,817 20	11,856	Fr. c. 101,237 25
"	"	"	"	55	319 "	"	"	"	"	5	29 "	1,347	7,980 40
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	2	6 75	"	"	"	"	"	"	445	1,706 32
1	17 64	"	"	26	130 64	3	45 57	"	"	32	147 66	3,615	17,832 31
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	888 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	33 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
32	175 44	4	12 35	539	942 46	40	263 75	25	82 51	5,875	10,278 82	19,063	37,268 25
85	797 26	39	223 17	3,320	9,738 84	1,116	10,894 07	341	2,064 98	2,644	7,982 96	36,723	144,284 81
"	" 74	"	"	"	1 "	"	5 86	"	2 74 "	"	170 86	"	1,579 17
.....	1,157 06	.....	235 52	.....	12,293 69	.....	11,478 75	.....	2,150 26	.....	20,426 50	.....	312,839 51
47,741 80												312,839 51	

Voir la page suivante.

SIT. (Suite.)

ANGLO-BELGE-RHÉNAN.								ANGLO BELGE-ALLEMAND.								A REPORTER.	
DE LONDRES VERS LES RHÉNANS.				DES RHÉNANS VERS LONDRES.				DE LONDRES VERS LE NORD ET LE SUD DE L'ALLEMAGNE.				DU NORD ET DU SUD DE L'ALLEMAGNE VERS LONDRES.					
PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.		PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.		PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.		PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
709	Fr. c. 18,069 50	2,750	Fr. c. 67,173 "	915	Fr. c. 23,332 50	2,694	Fr. c. 64,537 50	161	Fr. c. 4,012 70	1,152	Fr. c. 28,210 55	103	Fr. c. 4,156 50	1,166	Fr. c. 28,567 "	25,546	Fr. c. 371,370 60
249	4,722 30	580	10,586 10	371	7,123 20	641	11,758 50	458	11,616 20	1,832	44,944 05	576	14,749 20	2,373	58,114 "	18,347	251,893 15
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	415	1,706 32
95	2,560 93	459	6,817 66	134	3,605 25	398	5,983 25	73	1,961 37	331	4,954 12	89	2,398 95	433	6,512 25	8,322	65,450 85
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	888 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	I	33 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	27,397	53,375 10
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46,460	189,197 20
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,129 28
...	25,352 73	...	84,606 76	...	34,060 95	...	82,259 25	.....	17,593 27	...	78,108 72	.....	21,304 65	...	93,193 15	.....	936,043 50
226,279 69								210,199 89								936,043 50	

Voir la page suivante.

SIT. (Suite.)

GENERAL-STEAM-NAVIGATION.								A REPORTER.		Observations.
DE LONDRES VERS LES RHÉNANS.				DES RHÉNANS VERS LONDRES.						
PAR OSTENDE.		PAR ANVERS.		PAR OSTENDE.		PAR ANVERS.				
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
23	Fr. c. 586 50	109	Fr. c. 1,711 30	103	Fr. c. 2,793 90	144	Fr. c. 2,249 40	27,300	Fr. c. 396,976 90	
"	"	44	519 20	"	"	74	873 20	18,676	256,467 45	
3	61 50	74	925 "	3	61 50	8	100 "	88	1,148 "	
25	387 50	118	1,121 "	50	775 "	49	465 50	242	2,749 "	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	445	1,706 32	
"	"	14	135 36	23	353 08	41	389 63	8,479	67,209 93	
"	"	"	"	"	"	"	"	13	888 "	
"	"	"	"	"	"	"	"	1	33 "	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	27,397	53,375 10	
"	"	"	"	"	"	"	"	46,469	189,197 20	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,120 28	
...	1,035 50	...	4,411 86	...	3,083 48	...	4,077 73	...	971,880 18	
13,508 57								971,880 18		

Voir la page suivante.

TRANSIT.

NATURE DES TRANSPORTS.	REPORT DES TRANSPORTS en TRANSIT.		FINANCES ET							
			FRANCE VERS PRUSSE.				PRUSSE VERS FRANCE.			
			PAR MOUSCRON.		PAR ERQUELINNES.		PAR MOUSCRON.		PAR ERQUELINNES.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
Voyageurs.	Trains express. . . 1 ^{re} classe. . .	27,360 390,976 90	»	»	»	»	»	»	»	»
	2 ^e id. . .	18,676 258,467 45	»	»	»	»	»	»	»	»
	Id ordinaires. . .	1 ^{re} classe. . .	88	1,148 »	»	»	»	»	»	»
		2 ^e id. . .	242	2,749 »	»	»	»	»	»	»
		3 ^e id. . .	»	»	»	»	»	»	»	»
	extraordinaires.	445 1,700 32	»	»	»	»	»	»	»	»
	Bagages. Quintaux. . . .	8,479 67,209 93	»	»	»	»	»	»	»	»
	Équipages. Expéditions . .	13 888 »	»	»	»	»	»	»	»	»
	Animaux. Id.	1 33 »	»	»	»	»	»	»	»	»
	Finances. Groups.	» »	2,129 567 50	27,236 6,809 »	313 156 50	23,740 5,934 90				
	Petits paquets . . . Kil.	» »	6,654 1,219 80	318,211 20,175 38	2,030 724 15	122,538 12,014 17				
	Petites marchandises. Quintaux. . .	27,397 53,375 10	»	»	»	»	»	»	»	»
	Grosses marchandises. Tonneaux. . .	46,469 189,197 20	»	»	»	»	»	»	»	»
	Produits extraordinaires.	» 2,129 28	»	»	»	»	»	»	»	»
	TOTAUX	971,880 18	»	1,787 30	»	26,984 38	»	680 65	»	17,949 07
		971,880 18						82,867 60		

(Suite.)

PETITS PAQUETS.										TRANSPORTS INTERNATIONAUX.		TOTAL GÉNÉRAL des transports internationaux ET DU TRANSIT.	
TOTAL.								TOTAL GÉNÉRAL A LA SORTIE ET A L'ENTRÉE					
ANGLETERRE VERS PRUSSE.				PRUSSE VERS ANGLETERRE.									
PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.		PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.							
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
"	"	"	"	"	"	"	"	27,366	396,976 90	84,126	584,213 61	111,492	981,190 51
"	"	"	"	"	"	"	"	18,676	259,467 45	19,672	129,069 36	38,348	384,556 81
"	"	"	"	"	"	"	"	88	1,148 "	33,304	95,912 32	33,302	97,060 22
"	"	"	"	"	"	"	"	242	2,749 "	68,349	126,799 91	68,591	129,518 91
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	415,333	385,462 75	415,333	385,462 75
"	"	"	"	"	"	"	"	445	1,706 32	9,536	17,346 04	9,961	19,052 36
"	"	"	"	"	"	"	"	8,479	67,209 93	29,267	144,640 89	37,746	211,850 82
"	"	"	"	"	"	"	"	13	888 "	77	3,020 50	90	4,808 50
"	"	"	"	"	"	"	"	1	33 "	3,950	139,091 99	3,951	140,027 90
"	"	238	61 "	"	"	3,707	1,025 "	57,363	14,553 90	156,172	32,447 53	213,535	47,001 43
175,132	26,914 20	10	1 75	97,716	17,198 75	288	61 50	723,479	78,313 70	437,848	63,078 66	1,161,327	142,292 36
"	"	"	"	"	"	"	"	27,397	53,375 10	111,897	303,250 63	130,294	356,625 73
"	"	"	"	"	"	"	"	46,460	189,197 20	1,303,591	4,688,340 13	1,350,060	3,877,546 33
"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,129 28	"	208,348 47	"	210,477 75
...	26,914 20	...	62 75	...	17,198 75	...	1,090 50	...	1,064,747 78	...	5,922,724 79	...	6,987,472 57
								1,064,747 78		5,922,724 79		6,987,472 57	

N° XXX.

Résultats comparés du service intérieur et des services internationaux.

NATURE DES TRANSPORTS.	SERVICE INTÉRIEUR.				SERVICES INTERNATIONAUX ET TRANSIT.				SERVICES RÉUNIS.		
	MOUVEMENT.		RECETTE.		MOUVEMENT.		RECETTE.		Mouvement.	Recette.	
	Part dans le mouvement général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.	Part dans le mouvement général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.			
	p. o/o		p. o/o	Fr. c.	p. o/o		p. o/o	Fr. c.		Fr. c.	
Voyageurs.	1 ^{re} classe . . .	81.13	622,741	63.24	1,652,932 89	18.67	144,684	36.76	1,078,250 83	767,625	2,931,203 72
	2 ^e classe . . .	92.95	1,410,254	80.32	2,093,012 48	7.05	106,939	19.68	514,075 72	1,517,193	2,612,088 20
	3 ^e classe . . .	95.44	8,689,390	94.63	7,074,655 02	4.56	415,333	5.17	385,462 75	9,104,723	7,460,117 77
	extraordinaires.	93.98	237,595	91.23	312,924 31	4.02	9,981	5.77	19,052 36	247,876	331,976 70
Bagages.	Au minimum . .	100.00	Expéditions. 120,591	100.00	66,542 76	"	Expéditions. "	"	"	Expéditions. 120,591	66,542 76
	Au poids . . .	63.49	Quintaux. 65,049	52.02	229,698 61	36.51	Quintaux. 37,740	47.98	211,850 82	Quintaux. 103,395	411,549 43
Équipages	66.54	179	60.77	7,448 41	33.46	90	39.23	4,808 50	269	12,256 91	
Animaux	84.09	Expéditions. 20,879	73.80	394,340 65	15.91	Expéditions. 3,951	26.20	140,027 90	Expéditions. 24,830	534,368 85	
Finances	67.13	Groups. 436,135	76.38	151,967 97	32.67	Groups. 213,535	23.62	47,001 43	Groups. 649,670	198,969 40	
Petits paquets	59.29	Kilog. 1,691,478	66.78	285,984 18	40.71	Kilog. 1,161,327	33.22	142,292 36	Kilog. 2,852,805	428,278 54	
Petites marchandises	87.61	Quintaux. 985,438	83.25	1,771,917 39	12.39	Quintaux. 139,294	16.75	356,625 73	Quintaux. 1,124,732	2,128,543 12	
Grosses marchandises	79.33	Tonneaux. 5,182,980	80.38	15,889,333 73	20.67	Tonneaux. 1,350,060	19.62	3,877,546 33	Tonneaux. 6,533,040	19,786,680 06	
Produits extraordinaires . . .	"	"	83.51	1,065,723 15	"	"	16.49	210,477 75	"	1,276,200 90	
TOTAUX			81.71	31,201,501 79			18.29	6,967,472 57		38,168,974 36	

N° XXXI.

*Relevé des accidents arrivés sur les chemins de fer de l'État,
pendant l'année 1866.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
Accidents survenus aux personnes		
11 janvier . .	Un homme.	Atteint par un train en voulant traverser la voie.
11 — . .	—	Pris entre les buttoirs de deux wagons
14 — . .	Un voyageur.	S'est élançé d'un train en marche
21 — . .	Un homme.	Monté sur un train de marchandises.
24 — . .	Un ouvrier étranger. . .	Atteint par la manivelle d'une grue mise en mouvement
2 février . .	Un homme.	Blessé par un wagon en marche en voulant placer un bâton dans les roues. .
2 — . .	—	Pris entre les buttoirs de deux wagons
4 — . .	—	Atteint par des wagons manœuvrés.
11 — . .	—	En traversant la voie.
19 — . .	—	—
19 — . .	Une femme	En descendant d'un train avant l'arrêt
5 mars . .	Un homme.	En examinant des wagons de marchandises
16 — . .	Une fille.	En traversant la voie.
29 — . .	Un homme.	Surpris par des wagons en marche.
9 avril . .	Une demoiselle.	Atteinte par la locomotive d'un train en voulant traverser la station . . .
15 — . .	Un enfant.	Atteint par la locomotive d'un train
17 — . .	Un homme.	Blessé en opérant le déchargement d'un wagon
20 — . .	—	En suivant la voie.
26 — . .	Un voyageur.	Blessé dans une collision entre deux trains
26 — . .	—	—
26 — . .	—	—
26 — . .	—	—
26 — . .	—	—
26 — . .	—	—
26 — . .	—	—
10 mai. . .	Un homme.	Atteint par un train en voulant traverser la voie.
15 — . .	—	S'est jeté volontairement sous un train
17 juin . .	Un voyageur.	Atteint par la locomotive d'un train en descendant de voiture du côté par où la descente était interdite.
22 — . .	Un homme.	Renversé par un train en circulant dans la station
2 juillet. .	—	Atteint par un convoi
2 — . .	Un enfant.	Atteint par un train en voulant traverser la voie.
13 — . .	Un homme.	—
20 — . .	—	Atteint par une rame de wagons en voulant ramasser des scories sur la voie.
19 août . .	Une femme	S'est brisé la jambe en descendant d'un train arrêté.
19 — . .	Un employé de douane .	Atteint par un train en sautant d'un autre train en marche
1 septembre.	Une femme.	Atteinte par un train de voyageurs en voulant traverser la voie

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
étrangères à l'administration.		
Mort	Traverse n° 75.	
Contusions graves à l'abdomen	Bruxelles (Allée-Verte).	
Blessures graves à la tête.	Duffel.	
Pied coupé	Boulevard d'Anderlecht.	
Blessures graves à la jambe, à la joue et à l'œil gauche.	Gand.	
Blessures aux jambes	Melle.	
Mort	Bruxelles (Allée-Verte).	
Deux jambes coupées	Mariemont	Mort des suites de ses blessures.
Un bras et une jambe mutilés.	Charleroi.	
Avant bras coupé	Voie des boulevards.	
Blessure à la jambe	Wespelaar.	
Blessé gravement	Courtrai.	
Morte	Bloemendaal.	
Blessé gravement	Débarcadère de la Chic-Chac	Mort des suites de ses blessures.
Blessures légères	Farciennes.	
Blessures à la tête	Auvclais.	
Cuisse droite fracturée et deux côtes cassées	Grammont.	
Pied coupé	Hal.	
Contusion à la tête.	Gand.	
Blessure au front	—	
Contusion à la jambe.	—	
— à la tête.	—	
—	—	
Légère contusion à la jambe	—	
Blessure légère à la main.	—	
Mort	Santbergen.	
—	Bruges.	
—	Buysingen.	
Jambe écrasée.	Liège	Amputation a été faite.
Mort	Tubise (kil. 19-20).	
Joue tamponnée et pied gauche coupé	Roux	Amputation a été faite ; mort.
Jambe et bras fortement blessés	Quiévrain	Amputation a été faite.
Pied droit écrasé.	Anvers.	
Jambe brisée	Marchiennes.	
Blessures à la tête	Hal (kil. 14-15).	
Morte	Trooz.	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
4 septembre.	Un homme.	Atteint par un train de marchandises en voulant traverser la voie
6 — .	—	Pris entre deux buttoirs en traversant la voie
17 — .	Un enfant.	Atteint par un train en traversant la route
22 — .	Un voyageur.	Blessures en sautant d'un train en marche
29 — .	Une femme	Atteinte par un train en s'obstinant à traverser la voie
30 — .	Un homme.	Atteint par les derniers wagons d'un train pendant qu'il circulait dans la station.
2 octobre .	Une femme	Atteinte par la locomotive d'un train en traversant la voie.
2 — .	—	—
14 — .	Un homme.	Pris entre deux buttoirs en traversant la voie
18 — .	Une femme	Prise —
21 — .	Un voyageur.	Sauté d'un train en marche.
23 — .	Un homme.	Passé sous un train
26 — .	—	Atteint par un train en voulant traverser la voie.
27 — .	—	—
11 novembre .	—	En se couchant sur les rails au passage d'un train (suicide)
11 — .	Une femme	Atteinte par un train en voulant traverser la voie.
13 — .	Un homme.	Pris entre deux buttoirs
18 — .	Un voyageur.	Suite de la collision de deux trains
10 — .	Un homme.	Légèrement atteint par un wagon manœuvré
27 — .	—	Atteint par un train en traversant la voie.
4 décembre .	Un inconnu	Sauté bas d'un train en marche
8 — .	Un homme.	S'est jeté sous un train
24 — .	Un jeune homme.	Pris entre deux buttoirs en voulant traverser la voie

Accidents survenus aux

7 janvier . .	Un garde-convoi	Tombé d'un train
7 — . . .	Un chauffeur de la Compagnie d'Eclloo.	Renversé lors du déraillement d'un train
10 — . . .	Un piocheur.	Renversé par la locomotive d'un train.
12 — . . .	Un garde-barrière	Asphyxié dans sa loge
12 — . . .	Un facteur de la Compagnie du Luxembourg.	Renversé par une locomotive de la Compagnie Nord-Belge.
20 — . . .	Un garde-convoi	Tombé d'un train
24 — . . .	Un visiteur	Atteint par une locomotive
7 février . .	Un ouvrier supplémentaire.	Renversé par une locomotive en traversant la voie.
19 — . . .	Un chauffeur.	Sauté du train
21 — . . .	Un garde-barrière	Atteint par une locomotive
23 — . . .	Un chauffeur	Explosion d'une chaudière de locomotive
16 mars . . .	Un garde des plans	Tombé des buttoirs sur les rails en voulant accrocher deux freins

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
Mort	Section de Louvain à Tirlemont (kil. 51-52).	
Blessé	Anvers.	
Jambe écrasée.	Malines (maisonnette 20).	
Légères contusions à la figure.	Alost.	
Morte	Section de Bruxelles à Malines (porte de Flandre).	
Jambes fracturées	Auvelais	Mort après amputation.
Morte	Charleroi (kil. 73-74).	
—	Nessonvaux.	
Blessé	Anvers.	
Morte	Tournai (kil. 71-72).	
Blessures à la tête.	Hennuyères.	
Deux jambes coupées	Bruxelles (Midi).	Mort.
—	Obourg	Mort.
Légères contusions.	La Louvière.	
Mort	Gand.	
Morte	Bruges.	
Blessures graves.	Anvers.	
Blessures légères	Malines.	
Pas de blessures apparentes.	Lede.	
Mort	Passage à niveau de la rue de Schaerbeek.	
Poignet luxé	Malines.	
Mort	Jemmapes (kil. 62-63)	Suicide.
—	Saint-Ghislain.	

agents de l'administration.

Bout du pied droit coupé.	Vertryck (kil. 54).
Mort	Bruges.
Blessures à la tête et aux bras.	Manage.
Mort	Blandain.
Jambe coupée.	Namur.
Légères contusions.	Ath (kil. 69-70).
Jambe droite coupée.	Landen.
Mort	Liège.
Blessé	Termonde.
Bras droit fracturé, deux côtes enfoncées, con- tusions à la mâchoire.	Pepinster.
Mort	Anvers.
—	Ans.

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
16 mars . . .	Un ouvrier	Main prise entre deux buttoirs en voulant accrocher des wagons
22 — . . .	Un garde-barrière . . .	Atteint par un convoi
30 — . . .	— . . .	Atteint par la locomotive d'un train
30 — . . .	Un chef piocheur . . .	—
30 — . . .	Un chargeur	Écrasé entre deux buttoirs en accrochant des wagons
31 — . . .	Un sous-chef manœuvre .	Pris — — freins-traineaux
9 avril . . .	Un ouvrier supplémen- taire.	Atteint par un convoi de nuit
11 — . . .	Un garde-barrière . . .	— convoi
14 — . . .	— . . .	Renversé par la locomotive d'un train
15 — . . .	Un garde-convoi	Tombé d'un train
15 — . . .	Un machiniste	Atteint par un poteau télégraphique
16 — . . .	Un garde-barrière (pen- sionné).	S'est suicidé en se jetant sous un train
22 — . . .	Un machiniste	Tombé de sa locomotive
24 — . . .	—	Tombé sur la porte du foyer de sa locomotive
26 — . . .	Treize ouvriers	Dans la collision de deux trains
29 — . . .	Un ouvrier terrassier . .	Atteint par un train en voulant traverser la voie
6 mai . . .	Un ouvrier supplémen- taire.	Atteint par la locomotive d'un train
6 — . . .	Un chargeur	Pris entre les buttoirs
7 — . . .	Un piocheur	Atteint par un convoi
7 — . . .	Un ouvrier	—
7 — . . .	Un manœuvre	Échelle sur laquelle il était monté, heurtée par un wagon
11 — . . .	—	Bras gauche pris dans les rayons de la roue d'un chariot qu'il aidait à pousser .
16 — . . .	Un serre-frein	Pied droit pris dans le buttoir d'un wagon
19 — . . .	Un annotateur	Tombé d'un wagon plat
19 — . . .	Un chargeur	Éboulement de terres
26 — . . .	Un manœuvre	Tombé en sautant d'un wagon
2 juin . . .	Un garde-excentrique . .	Écrasé pendant la manœuvre d'un train
2 — . . .	Un garde-frein	Écrasé en voulant graisser le frein d'arrière
5 — . . .	Un brigadier	Renversé en voulant attacher le câble du plan à un wagon
9 — . . .	Un chargeur	Pris entre deux buttoirs
14 — . . .	Un ouvrier	—
14 — . . .	Un machiniste	Atteint par un poteau télégraphique
15 — . . .	Un garde-barrière . . .	Atteint par un convoi en voulant traverser la voie
16 — . . .	Un garde-excentrique . .	Pouce gauche coupé en voulant caler un wagon et atteint un instant après par une locomotive de réserve.
25 — . . .	Un garde-convoi	Atteint par une colonne hydraulique, étant de service à un train
6 juillet . .	Un garde-frein	Tombé sur la voie
13 — . . .	Un ouvrier terrassier . .	Atteint par une locomotive en voulant traverser la voie

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
Trois doigts de la main gauche écrasés	Monseron	Amputation faite.
Blessures graves à la tête, à la cuisse et aux pieds.	Weerde	Amputation faite des doigts de pied.
Bras droit fracturé, blessures sans gravité à la tête et au côté.	Boortmeerbeek.	
Blessures diverses sans gravité	Liège (kil. 139-140).	
Mort	Verviers.	
Fortes contusions	Liège.	
Mort	Denderleeuw (kil. 21-22).	
Côte enfoncée.	Anvers.	
Mort	Section de Hal à Ath (kil. 34-35, barrière 45).	
—	Section de Bruxelles à Tubize (kil. 13-14).	
Blessé à la tête	Marcinelle.	
Mort	Boortmeerbeek.	
Fortes contusions à la tête	Pont tubulaire de Farciennes (kil. 82-83).	
Blessures assez graves	Schendelbeke.	
Légères contusions	Gand.	
Blessures à la figure	Herbesthal.	
Pied gauche écrasé.	Moustier.	
Blessé	Ninove.	
Mort	Malines (pont de Sempst).	
—	Gand.	
Blessé	Liège.	
Fortes contusions	Jemmapes.	
—	Malines.	
Bras démis	Blandain.	
Mort	Welkenraedt.	
Bras écrasé.	Écaussines	Amputation faite.
Mort	Lessines.	
—	Manage.	
Contusions	Ans.	
Fortes contusions	Mouscron.	
Blessures graves.	Liège.	
Blessé	Bruxelles (Midi).	
Mort	Haerlebeke.	
Blessure assez grave et côte enfoncée.	Malines.	
Blessure légère	Grammont.	
Deux doigts de la main droite écrasés	Braquegnies.	
Jambe écrasée	Section de Bruxelles à Malines. .	Amputation faite.

DATES.	DÉSIGNATION. DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
17 juillet. . .	Un garde-barrière . . .	Atteint par un train
25 — . . .	Un machiniste	Déraillement de la locomotive et du wagon à bagages d'un train
	Un chef de convoi	
30 — . . .	Un garde-barrière . . .	Atteint par la locomotive d'un train
31 — . . .	Un ouvrier	Pris entre un chariot et un wagon
6 août . . .	Deux piocheurs	Atteints par un train
16 — . . .	Un garde	Tombé d'un wagon à bagages lors du déraillement d'un train
19 — . . .	—	Tombé d'un train pendant qu'il en faisait le contrôle
20 — . . .	Un garde-frein	Main prise dans les joints de la porte d'un wagon à bagages
22 — . . .	Un garde-excentrique . .	Atteint par une locomotive en traversant la voie
26 — . . .	Un chef manœuvre . . .	Deux jambes broyées en tombant sous un train
28 — . . .	Un garde-barrière . . .	Atteint par la locomotive d'un train
31 — . . .	Un garde-signal	Atteint par un train
10 septembre.	Un machiniste	Tombé de sa locomotive
11 — . . .	Un chargeur	En détachant une voiture
15 — . . .	Un chef manœuvre . . .	Pris entre deux buttoirs en voulant accrocher des wagons
16 — . . .	Un garde-convoi	Tombé d'un train
17 — . . .	Un piocheur	Atteint par la locomotive d'un train en voulant traverser la voie
17 — . . .	Un garde-barrière . . .	—
17 — . . .	Un ouvrier	Tombé du bâtiment en y fixant un drapeau
18 — . . .	—	Tombé d'un wagon sur lequel il était occupé à un chargement
18 — . . .	Un f ^{ons} garde-barrière . .	Atteint par la locomotive d'un train en voulant traverser la voie
18/19 — . .	Un garde-barrière . . .	—
24 — . . .	—	—
7 octobre . .	Un ouvrier	—
14 — . . .	—	Pris entre deux buttoirs
14 — . . .	Un garde-convoi	Tombé d'un train
15 — . . .	Un garde-barrière . . .	Atteint par un train
15 — . . .	Un garde-convoi	Atteint par un wagon chargé, en se penchant au dehors d'une portière pour la fermer
18 — . . .	Un ouvrier	Glissé sous les roues d'une locomotive sur laquelle il voulait monter
24 — . . .	—	Blessé par une vache échappée d'un wagon à bestiaux
25 — . . .	Un garde-excentrique . .	Pris entre deux buttoirs
28 — . . .	Un garde	Tombé d'un train
31 — . . .	Un ouvrier	Pris entre deux buttoirs
5 novembre .	Un garde-barrière . . .	Renversé par un train en voulant traverser la voie
5 — . . .	Un piocheur	Surpris au croisement de deux trains
11 — . . .	Un ouvrier	Tombé sous un wagon pendant les manœuvres

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
Blessures graves à la tête et aux bras.	Section de Bruxelles à Anvers (kil. 37-38).	
Le machiniste est mort de ses blessures.	Section de Gand à Mouscron (kil. 124.)	
Le chef de convoi a eu aux reins des blessures sans gravité.		
Deux côtes enfoncées, blessures graves au front.	Malines (pont de Sempst, kil. 16-17)	
Bras fracturé et contusion à la jambe.	Anvers.	
Morts	Section de Landen à Waremme (kil. 83-86).	
Blessures à la jambe droite	Section de Bruxelles à Malines.	
Mort	Braine.	
Deux doigts de la main gauche écrasés	Quiévrain.	
Mort	Bruxelles (rue Rogier).	
—	Landen.	
—	Section de Mouscron à Tournai (kil. 108-109).	
Blessé	Mariemont.	
Contusions à l'épaule droite.	Vertryck (kil. 54).	
Deux doigts coupés	Anvers.	
Blessures graves	Mouscron.	
Blessures à la tête.	Alost.	
Mort	Malines	
—	Hombek.	
Blessures légères	Ath.	
Blessures à la tête.	Anvers.	
Mort	Section de Manage à Mons (kil. 13 à 14).	
—	Section de Hal à Ath (kil. 76 à 77).	
Fortes contusions à la tête et au côté.	Quatrecht.	
Pied gauche écrasé, fortes contusions à la figure.	Denderleeuw (kil. 24-25).	
»	Anvers.	
Contusion à l'épaule gauche.	Contich (kil. 4-5).	
Deux jambes coupées	Melle.	
Blessure à la tête	La Louvière.	
Pied droit coupé	Bruxelles (Midi).	
Blessures légères	Namur.	
Fortes contusions	Jemmapes.	
Légères contusions	Schoenaerde.	
Omostrate brisée. — Côtes fracturées	Ans.	
Mort	Section de Soignies à Quiévrain.	
Bras gauche emporté.	Liège, Waremme (B. kil. 9).	
Mort	La Louvière.	

DATES.	DÉSIGNATION. DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
14 novembre .	Un agréé	Atteint par un train
14 — .	Un garde	Étant de service à un train, touché par un candélabre à la sortie de la station.
18 — .	—	Tombé d'un train en contrôlant les voitures
18 — .	—	Pris entre une charette et un wagon en voulant arrêter celui-ci
19 — .	Un ouvrier	Glissé sous les roues d'un wagon en voulant abaisser le frein
20 — .	—	Pris entre deux wagons
20 — .	—	Pris entre un wagon et une locomotive de réserve
21 — .	—	Atteint par une locomotive en longeant la voie de trop près
28/29 — .	—	Tombé d'un train
2 décembre .	Un ouvrier	Atteint par la locomotive en longeant la voie de trop près
4 — .	Un garde-frein	Tombé d'un train
5 — .	Un garde-barrière	Atteint par la locomotive d'un train en traversant la voie
6 — .	Un garde-excentrique	Pris entre deux wagons en voulant les accrocher
13 — .	Un garde-barrière	Traversé la voie au passage d'un train
19 — .	Un machiniste	Tombé de sa locomotive et atteint par un convoi qui croisait le sien
19 — .	Un garde-convoi	Tombé du train
20 — .	Un garde-barrière	Atteint par un convoi
20 — .	Un ouvrier	Pris entre deux wagons
20 — .	—	Atteint par la locomotive d'un train en traversant la voie
21 — .	Deux gardes-barrières	Asphyxiés dans leur loge
21 — .	Deux ouvriers	Pris dans les buttoirs de wagons qu'ils poussaient
28 — .	Un machiniste	Renversé par sa machiné en voulant la graisser
29 — .	Un garde-frein de la C ^e du Grand Central.	Atteint par une locomotive en traversant la voie

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX où les ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Mort.	Vertryck.	
Pied gauche écrasé	Marchiennes.	
Contusions peu graves	Forest.	
Blessures légères	Erembodeghem.	
Mort	Bruxelles (Midi).	
Blessures graves à la main droite.	Anvers.	
— au bras et à la poitrine	Bruges.	
Mort	Liège (kil. 104-105).	
Blessures à la tête.	Bruxelles (Allée-Verte).	
Mort	Wacreghem.	
Jambe broyée.	Verviers (courbe d'Angleur).	
Mort	Louvain (traverse 24).	
—	Gosselies.	
—	Buggenhout (B. kil. 41-42).	
—	Herbesthal.	
Blessé à la main.	Malines.	
Mort	Ath (kil. 38-39).	
Fracture de l'omoplate	Mousseron.	
Mort	Malines.	
Morts	Cortenborgh.	
Le premier est mort et le deuxième a eu l'épaule fracturée.	Anvers.	
Mort	Hal.	
—	Châtelainau.	

TABLE DES MATIÈRES.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES	PAGES. 3

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION. — SITUATION DE LA VOIE.

I. Chemins de fer existant en Belgique.	9
II. Doubles voies et voies accessoires. — Rails. — Parties du réseau établies avec éclisses boulonnées	10
III. Billes	11
IV. Dépenses de premier établissement	12

CHAPITRE DEUXIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

I. Combien la construction du chemin de fer a-t-elle coûté?	13
II. Quels sont les résultats des recettes et des dépenses?	ib.
III. Quel est le compte général de l'actif et du passif du chemin de fer, la construc- tion, l'exploitation et le service des emprunts réunis?	17
IV. Quelles dépenses le pays s'est-il imposées dans l'intérêt du railway national?	18
Tableaux de la situation financière	19

CHAPITRE TROISIÈME.

EXPLOITATION.

I. Longueur exploitée en 1866	23
II. Recettes et dépenses de 1866	ib.

CHAPITRE QUATRIÈME.

STATISTIQUE.

I. Machines fixes et locomotives	29
II. Matériel des transports (voitures).	32
III. Convois.	33
IV. Tarifs	36
V. Voyageurs.	37
VI. Bagages	38
VII. Marchandises. { Petits paquets et articles de messagerie.	ib.
Grosses marchandises	39
VIII. Finances, équipages, chevaux et bestiaux	63
IX. Produits extraordinaires	ib.
X. Comparaison résumée avec 1865	66

CHAPITRE CINQUIÈME.**PRINCIPALES DÉPENSES DE 1866. — DÉVELOPPEMENTS.**

I. Rails et fers de la voie	72
II. Billes	75
III. Combustibles	76
IV. Huiles et graisses.	77

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

I. Services mixtes	78
II. Transit et services internationaux.	79

CHAPITRE SEPTIÈME.

Accidents et police	83

CHAPITRE HUITIÈME.

Télégraphes	85
CONCLUSION	92

ANNEXES.

I ^A et I ^B . Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires	97 et 100
II. — des billes	103
III. Dépenses de premier établissement, à la date du 31 décembre 1866.	106
IV. Compte de capital et d'amortissement de la ligne de Mons à Manège.	115
V. Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration payés sur le budget de 1866.	116
VI. Transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1866	119
VII. État récapitulatif, par mois, du mouvement des transports de voyageurs et bagages	122
VIII. État récapitulatif, par mois, de la recette des transports de voyageurs et bagages	124
IX. État récapitulatif, par station, du mouvement des transports de voyageurs et bagages	126
X. État récapitulatif, par station, de la recette des transports de voyageurs et bagages	142
XI. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.	154
XII. État récapitulatif, par mois, des recettes pour transport de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	156
XIII. État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	160
XIV. État récapitulatif, par station, des recettes pour transport de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	174
XV. Situation, par mois, du matériel <i>locomotives</i> , pendant l'année 1866.	198
XVI. — <i>voitures</i> , pendant l'année 1866.	200

XVII. Parcours kilométrique des trains, pendant l'année 1866	202
XVIII. Parcours kilométrique du matériel des transports, pendant l'année 1866.	204
XIX. État récapitulatif, par nature, des marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État et les sociétés mixtes et internationales, en 1866.	206
XX. Charbons et coke expédiés vers la France.	266
XXI. État détaillé des recettes figurant dans les comptes comme <i>produits</i> <i>extraordinaires</i>	268
XXII. Statistique de l'emploi des rails en 1866	280
XXIII. Situation des voies et indication des renouvellements de rails, au 1 ^{er} janvier 1867.	281
XXIV. Statistique de l'emploi des billes en 1866.	286
XXV. Billes mises hors de service en 1866.	287
XXVI. Compte de l'emploi du combustible et des corps gras, en 1866. — Situation générale	290
XXVII. Compte de l'emploi du combustible et des corps gras, en 1866. — Subdivision de la consommation par nature d'emploi.	292
XXVIII. Dépenses faites, en 1866, pour le chauffage, l'éclairage, etc., des stations et des services qui en dépendent.	296
XXIX. Importance des services internationaux et du transit.	300
XXX. Résultats comparés du service intérieur, d'une part, et des services internationaux réunis au transit, d'autre part.	314
XXXI. Accidents arrivés au chemin de fer, en 1866.	315