

1

(N° 77.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION DE 1863-1864.

CHEMIN DE FER.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1863.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



BRUXELLES,

EMM. DEVROYE, IMPRIMEUR DU ROI,

50, RUE DE LOUVAIN, 42.

1864

2

Messieurs,

Conformément aux prescriptions de l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, j'ai l'honneur de remettre aux Chambres législatives le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pendant l'année 1863, suivi de l'exposé des opérations du service des télégraphes électriques pendant le même exercice.

Bruxelles, le 12 mai 1864.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.



4

CHEMIN DE FER.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1863.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

En général, l'année 1863 a comprimé plutôt que favorisé le développement des recettes des chemins de fer. Ainsi, pour les lignes françaises considérées dans leur ensemble, le revenu brut qui, en 1862, avait atteint la somme de 43,319 francs par kilomètre, est descendu, en 1863, à 42,999 francs, ce qui accuse une diminution de 2,320 francs ou 5.12 p. %.

Il est vrai qu'il y a, parmi ces lignes, des sections qui ont été trop récemment ouvertes à l'exploitation pour pouvoir être parvenues à une situation normale. Mais si l'on s'en tient aux lignes qui composent ce que l'on appelle l'*ancien réseau*, et même si, dans cet *ancien réseau*, l'on ne prend que les exploitations dont la longueur n'a pas varié en 1863 par rapport à 1862, on constate que les réductions suivantes ont affecté le montant du produit brut kilométrique : chemin de fer de l'Est, 1.05 p. %; chemin de fer du Midi, 3.51 p. %; ligne de Ceinture, 0.74 p. %; chemin de Carmaux-Albi, 24.16 p. %⁽¹⁾. En ce qui concerne les lignes du Nord, d'Orléans et de Paris à la Méditerranée (*ancien réseau*), lignes dont le développement n'est pas resté en 1863 ce qu'il était en 1862, les tantièmes proportionnels dont voici l'indication donnent la mesure de la décroissance du revenu kilométrique : pour le Nord, 2.74 p. %; pour Orléans, 2.73 p. %; pour Paris-Lyon-Méditerranée, 1.40 p. %.

L'exploitation de l'État belge a eu un meilleur sort, car elle a réalisé un accroissement de 4.11 p. %. La recette brute était de 32,548,000 francs en 1862, et elle s'est élevée à 33,886,000 francs en 1863; ce qui donne une

⁽¹⁾ Ce chemin n'a que 15 kilomètres d'étendue.

augmentation de 1,338,000 francs. En 1862, il n'avait été recueilli que 617,000 francs de plus qu'en 1861.

Malheureusement, l'accroissement de la dépense a été plus considérable que l'accroissement de la recette, puisqu'il est évalué à 1,686,000 francs. Toutefois, il faut se hâter de faire observer que cette dernière différence est, en grande partie, due à une circonstance exceptionnelle et qui, par conséquent, ne doit point se reproduire d'une manière permanente : la loi du 21 avril dernier a alloué au Département des Travaux Publics un crédit de 1,075,000 francs pour effectuer des *réparations extraordinaires* au matériel des transports, et ce crédit a été rattaché au budget. Une compagnie aurait procédé autrement, en couvrant la dépense au moyen d'une émission d'obligations dont l'amortissement se serait échelonné sur une longue série d'années ; on reconnaîtra, dans tous les cas, que cette dépense devrait, pour l'appréciation des résultats obtenus, ne pas grever exclusivement les comptes de 1863, mais se répartir sur plusieurs exercices, et alors l'influence qu'elle exercerait sur le produit net de chaque année deviendrait peu sensible.

Quoi qu'il en soit, d'ailleurs, cette charge anormale n'a pas empêché la recette nette de l'année 1863 de représenter 6.81 p. % du capital moyen utilisé. Si l'on avait fait abstraction du crédit prémentionné de 1,075,000 francs et des fonds employés à la construction de la ligne, *encore improductive*, de Bruxelles à Louvain, le tantième de 6.81 p. % aurait été remplacé par celui de 7.317 p. %, lequel dépasserait tous les tantièmes de produit net obtenus jusqu'à ce jour.

En 1862, le kilomètre de route exploité avait rapporté fr. 43,478-50 ; cette moyenne s'est accrue de fr. 1,787-55, pour atteindre fr. 45,266-05, en 1863.

L'augmentation de 1,338,000 francs appartient aux voyageurs, à concurrence de 480,000 francs, et aux marchandises (petits paquets, articles de messagerie et transports de la petite vitesse réunis), à concurrence de 786,000 francs.

Pour les grosses marchandises, le mouvement de 1861 avait excédé de 427,027 tonnes celui de 1860 ; en 1862, la différence, comparativement à 1861, n'avait plus été que de 171,451 tonnes en plus ; l'accroissement de 1863 sur 1862 s'est relevé à 202,161 tonnes. Ces chiffres démontrent que les événements politiques de l'extérieur sont loin d'avoir cessé de faire sentir leur influence sur la progression des transports.

Une autre cause a mis obstacle à ce que la recette reprît complètement les allures qu'elle avait avant 1862 : les tarifs ont, comme on le sait, été notablement réduits, et la diminution de produits occasionnée par l'abaissement des taxes, n'a pu être rachetée par un développement équivalent dans le mouvement des expéditions confiées au chemin de fer.

Il n'est pas moins vrai, et ceci semble mériter une attention spéciale, que les grosses marchandises (y compris les frais accessoires de tous les tarifs), ont produit, en 1863, une recette dépassant de 1,792,000 francs la recette correspondante de 1860 : en 1861, il y a eu amélioration de 1,635,000 francs; en 1862, il s'est produit une diminution de 193,000 francs; 1863 amène une augmentation de 350,000 francs.

Des détails seront donnés, dans le courant du présent rapport, sur les faits constatés en 1863, et sur le rapprochement de ces faits avec les résultats de 1862.

Mais si l'on remonte, pour la comparaison, jusqu'à la date du 31 décembre 1858, on ne peut se défendre d'étonnement en voyant les progrès remarquables que les différents services de l'exploitation ont accomplis pendant la dernière période quinquennale qui vient d'être parcourue.

L'étendue des chemins de fer existant en Belgique (concessions comprises) s'est accrue de 320 kilomètres de route.

Les parties du réseau de l'État qui étaient encore établies à simple voie ont diminué de plus de 31 kilomètres. Il a été construit 26 kilomètres de voies *principales* et 87 kilomètres de voies *accessoires*.

Des rails forts ont été substitués à des rails faibles, sur une longueur de 457,108 mètres (228,554 mètres de voie).

L'application des éclisses boulonnées à la consolidation des rails a gagné 749 kilomètres en augmentation de développement.

Le nombre des billes *préparées* a été presque triplé : il était de 264,385, et il est de 758,156; différence, 493,771 traverses, soit, en moyenne, 98,754 par année.

Le nombre des locomotives et celui des voitures de toute catégorie, ont été portés respectivement de 243 à 272 et de 7,403 à 9,539.

Il a été ajouté 20,477,000 francs au chiffre des dépenses de premier établissement.

Au 1^{er} janvier 1859, les comptes de la situation financière du chemin de fer soldaient par un *déficit* de 13,935,000 francs; cinq ans plus tard, ce déficit avait fait place à un *boni* de 21,647,000 francs; de sorte qu'en cinq ans, l'amélioration a été de 35,582,000 francs, ou 7,116,400 francs par année.

D'un autre côté, le montant de la créance du trésor public, à la charge du railway, est descendu de 52,706,000 francs à 29,789,000 francs; réduction de 22,917,000 francs; ce qui signifie, en d'autres termes, que l'exploitation a procuré annuellement au Trésor, un revenu moyen de 4,583,400 francs, de 1859 à 1863. Et encore n'est-ce là qu'une *moyenne*, car le chiffre réel a été de 5,571,000 francs en 1863, tandis qu'il ne dépassait pas 1,618,900 francs en 1858, et 1,882,000 francs en 1859.

La recette nette de 1858 équivalait à 5.70 p. % du capital de

193,700,000 francs *utilisé* au 1^{er} janvier 1839; la recette nette de 1863 représente, comme il est dit plus haut, 6.84 p. % du capital de 220,300,000 francs *utilisé* au 31 décembre dernier. Ainsi que la remarque en a déjà été faite, on pourrait même prétendre, dans certaine mesure, que le tantième de 6.84 p. % devrait être porté à 7.317 %.

Le bénéfice réalisé en 1838 reste de 4,294,000 francs au-dessous de celui de 1863.

La recette brute de l'exploitation a été de 27,278,000 francs en 1838; elle est de 33,886,000 francs pour 1863: augmentation de 6,608,000 francs.

La dépense des deux années précitées a été respectivement de 14,698,000 et 16,868,000 francs: augmentation de 2,170,000 francs; l'augmentation de dépense ne serait même que de 1,093,000 francs, si l'on n'avait pas égard aux frais extraordinaires faits, en 1863, pour le matériel des transports.

De 1838 à 1863, le mouvement des expéditions s'est développé comme suit: augmentation de 2,178,004 voyageurs, de 106,013 quintaux de petits paquets et de petites marchandises, de 1,288,280 tonnes de grosses marchandises, de 154,003 groups de finances.

Rapportées à l'unité du kilomètre de route exploité, les recettes se sont accrues de fr. 7,703-42, et les dépenses de fr. 2,648-12 seulement. Ce chiffre de fr. 2,648-12 tomberait même à fr. 1,212-12, si l'on faisait abstraction de la dépense passagère de 1,075,000 francs déjà signalée.

Il n'y a donc pas un seul point sur lequel la situation ne se soit sensiblement améliorée. Sous ce rapport, les rapides indications qui précèdent peuvent se passer de commentaires.

Pour ce qui touche l'année 1863 prise isolément, on verra dans les pages qui vont suivre que l'excédant de recette, toutes dépenses quelconques étant acquittées, s'est élevé à fr. 8,132,886-19, savoir :

Valeur effective des capitaux amortis	2,561,549 52
Versement fait au trésor.	5,571,336 67

La prospérité est donc soutenue, et elle apparaîtrait bien plus évidente encore, si l'on pouvait faire état des sommes que les expéditeurs ont gagnées à la faveur des réductions de tarifs dont l'administration a doté la généralité des transports.

Le Gouvernement ne perd point de vue les mesures qui doivent compléter la réforme des taxes. On trouvera sur ce sujet des explications développées, dans le chapitre IV, § 4, ainsi que dans les lignes qui servent de conclusion au présent rapport.



CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION. — SITUATION DE LA VOIE.

I.

Chemins de fer existant en Belgique.

A la date du 31 décembre 1862, les chemins de fer en exploitation sur le territoire de la Belgique avaient, dans leur ensemble, un développement de 1,906 kilomètres 107 mètres. Un an plus tard, soit au 31 décembre 1863, ce développement atteignait une longueur de 2,011 kilomètres et 759 mètres, ou 402,53 lieues de 5,000 mètres chacune.

La comparaison de ces chiffres entre eux révèle un accroissement de 105 kilomètres 652 mètres, lequel représente l'étendue des lignes ou sections de lignes qui se sont ouvertes à la circulation dans le courant de l'année 1863.

Les dites lignes ou sections de lignes sont les suivantes : Athus à la frontière (2,287 mètres), Dinant à la frontière, vers Givet (18,911 mètres), Louvain à Hérentals (37,615 mètres), Maldegheem à Bruges (18,780 mètres), Bruges à Blankenberghe (14,560 mètres) et enfin Tongres à Munsterbilsen (13,499 mètres).

L'étendue des lignes exploitées par le Gouvernement n'a pas varié en 1863; elle est restée stationnaire à. 748 kil. 606 mètres.

Les chemins de fer administrés par l'industrie privée

mesuraient en totalité, au 1^{er} janvier 1864 1,263 — 153 —

Comme ci-dessus. 2,011 — 759 —

Les lignes en construction, à la même date, avaient un développement de 422 kilomètres 594 mètres; d'un autre côté, les lignes décrétées, mais pour lesquelles les travaux n'étaient pas encore entamés, équivalaient, en étendue, à 1,168 kilomètres 150 mètres. — Quand tout le réseau prévu sera achevé, il aura une longueur de 3,602 kilomètres 503 mètres, non compris les concessions accordées depuis le 1^{er} janvier dernier.

La session législative de 1862-1863 a été fertile en concessions nouvelles. La loi du 31 mai 1863 comprend, en effet, les lignes dont voici la nomenclature : Beverst à Hasselt, — Saint-Nicolas à la frontière néerlandaise, vers Hulst, —

Termonde à la ligne de Malines à Terneuzen, — Bouillon à Saint-Vith, avec embranchements sur Wiltz et Hotton, — de la Meuse à Vielsalm, — Bouillon à Rochefort, avec raccordement vers Mézières, — Landen à Huy et Aye, — Piéton à Senefte. — Courtrai à Denderleeuw, — Grammont à Nieuport, — Péruwelz vers Condé, — Anvers vers Dusseldorf, — Poperinghe vers Hazebrouck, — Thielt à Lichtervelde.

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 18 mars 1864, le Ministre des Travaux Publics a fait connaître la situation de ces diverses concessions, au point de vue de l'avancement des travaux et de l'achèvement ultérieur des lignes qui sont encore à construire.

II.

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

Depuis la fin de l'année 1861, la voie est doublée sur une longueur de 727,666 mètres de route ; il ne reste donc que 20,940 mètres de simple voie, ou 2.80 p. % de l'étendue totale des lignes exploitées par le Gouvernement. Ces deux derniers chiffres se réduiraient même respectivement à 8,559 mètres et 1.14 p. %, si l'on faisait abstraction de la partie du réseau qui, sous le rapport du doublement de la voie, peut, sans inconvénient, rester dans son état actuel.

Dans le courant de l'année 1863, les voies *principales* se sont accrues de 500 mètres, de sorte que leur développement total atteignait 1,458,667 mètres, à la date du 1^{er} janvier 1864. — L'accroissement a été de 13,824 mètres en ce qui concerne les voies *accessoires*, ce qui porte à 312,254 mètres la longueur de cette catégorie de voies, ou environ 23 p. % du développement des voies principales.

Les rails pesant plus de 34 kilogrammes, placés antérieurement au 1^{er} janvier 1863, ne mesuraient qu'une étendue de 342,690 mètres ; un an plus tard, on en comptait 411,241 mètres, savoir : 396,483 mètres de rails Vignole, du poids de 38 kilogrammes, et 14,758 mètres de rails à deux bourrelets symétriques, pesant 38 1/2 kilogrammes au mètre courant. L'augmentation constatée appartient aux rails Vignole, à concurrence de 55,793 mètres, et aux rails à deux bourrelets symétriques, à concurrence de 14,758 mètres ; ensemble, 68,551 mètres.

Des rails forts ont été substitués à des rails faibles, en 1863, sur une longueur de 59,780 mètres, dont 20,291 dans les voies principales, et 19,489 dans les voies accessoires. A la fin de l'année, il ne restait plus que 256,326 mètres de rails faibles, savoir : 21,884 dans les voies principales, et 254,442 dans les voies accessoires. On entend par rails faibles ceux dont le poids n'excède pas 27 kilogrammes au mètre courant. — Les renforcements effectués en 1863 équivalent à une plus-value de fr. 67,564-55.

Les éclisses boulonnées avaient été appliquées à la consolidation des abouts de rails, sur une étendue de 1,058,484^m.04 courants de voies, à la fin de 1862. En 1863, des éclisses ont été ajoutées sur 122,947^m.57 de voies. La situation, au 31 décembre 1863, se traduit donc par 1,181,451^m.61 de voies éclissées.

La durée moyenne des rails ôtés des voies jusqu'au 1^{er} janvier 1864, ainsi que la durée moyenne des rails existant encore dans les voies à la même date, sont indiquées dans le tableau ci-annexé sous le n° I^a.

Le tableau n° I^a contient aussi des renseignements développés sur l'emploi des rails et de leurs accessoires, sur les prix auxquels ils ont été successivement achetés, sur le développement du réseau, etc., depuis la construction de la première partie du railway belge jusqu'à ce jour.

III.

Billes.

En 1863, le nombre des billes existant dans les voies s'est accru comme suit :

	Au 1 ^{er} janvier 1863.	Au 1 ^{er} janvier 1864.	Augmentation.	Diminution.
Billes non préparées. . . .	1,100,242	1,040,703	—	59,537
Billes préparées	674,846	758,156	86,310	—
Billes de systèmes divers. . .	6,750	3,421	—	1,309
Totaux. . . .	1,778,818	1,804,282	86,310	60,846
En plus	23,464		23,464	

L'amélioration porte, on le voit, exclusivement sur les billes *préparées*, lesquelles représentent, dans leur ensemble, 42.02 p. % du nombre total des billes existantes au 31 décembre 1863.

Les faits constatés, pendant l'année dernière, au sujet de la préparation des bois et de leur conservation, confirment l'opinion émise dans le compte rendu de 1862; comme conséquence, l'administration continue à remplacer les billes préparées d'après le procédé Boucherie, et à opérer, tant les renouvellements que les constructions nouvelles, au moyen de billes créosotées (système Bethell) et de billes de chêne.

Au 31 décembre 1863, il existait dans les voies, comparativement à ce qui avait été constaté le 31 décembre 1862 : *en moins*, 17,449 billes préparées d'après le système Boucherie, et *en plus*, 104,067 billes soumises au procédé Bethell.

La statistique de l'emploi des billes, de leur remplacement, de leur durée, de leur prix, etc., se trouve dans le tableau ci-annexé sous le n° II, lequel fournit, en outre, le dénombrement des billes suivant leur essence, suivant le procédé de conservation auquel les bois ont été soumis, et, enfin, suivant les espèces de traverses mises en usage.

IV.

Dépenses de premier établissement.

Le montant des dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État augmente chaque année, et nul ne saurait prévoir, avec précision, à quel chiffre le capital de construction s'arrêtera. Cet accroissement continu n'a rien qui doive surprendre ou inspirer la moindre crainte pour l'avenir de l'entreprise :

« à cet égard, le chemin de fer de l'État se trouve dans la même situation que
 » tout grand établissement industriel. Des besoins nouveaux peuvent surgir de la
 » nécessité d'étendre le développement des voies, d'agrandir les stations existantes
 » ou d'en créer de nouvelles, d'augmenter l'outillage et les moyens d'exploitation.
 » Il suffit, pour amener cette nécessité, que la progression des transports se
 » maintienne pendant quelques années.

» Mais des dépenses qui auraient pour cause le développement de l'exploit-
 » tation et par suite l'augmentation des recettes, ne sauraient être considérées
 » comme une aggravation des charges de l'État. Ce que l'on peut affirmer, c'est
 » que le chemin de fer une fois achevé, toute dépense nouvelle doit désormais
 » avoir pour but direct un accroissement sensible dans le produit proportionnel
 » de l'exploitation. Elle n'aurait autrement pas de raison d'être (¹). »

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

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

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

» Or, les faits ont répondu péremptoirement.. (²). »

Le compte de capital n'est donc pas encore clos et, à certains égards, on peut même désirer qu'il ne le soit pas de sitôt. La somme à consacrer à l'augmentation du matériel des transports serait évidemment l'indice d'une prospérité croissante; en thèse générale, on peut dire que le développement du trafic doit avoir, au point de vue de la dépense de premier établissement, des conséquences que l'on doit ne point redouter; au contraire, les capitaux qui viendront s'ajouter au capital déjà employé rendront celui-ci plus productif, tout en constituant par eux-mêmes un placement avantageux.

Est-il surprenant, d'ailleurs, que les fonds de construction n'aient cessé de s'accroître jusqu'à ce jour? On ne peut en être étonné quand on songe à l'état d'inachèvement relatif dans lequel se trouvait le railway national, sous le rapport des bâtiments et des dépendances des stations. A Bruxelles, sur deux stations,

(¹) Rapport sur la situation financière du chemin de fer, en date du 30 septembre 1837, p. 15.

(²) *Compte rendu des opérations du chemin de fer pour 1839*, p. 26.

il y en avait une qui n'était pas commencée et une qui n'était point terminée. Combien d'exemples analogues ne pourrait-on pas citer? Au surplus, ce n'est pas aux Chambres législatives qu'il faut exposer ces faits, parce qu'elles ont, depuis longtemps, su les apprécier en se rendant exactement compte des besoins de la situation.

Au 31 décembre 1862, les crédits votés pour la construction du chemin de fer de l'État s'élevaient, en totalité, à la somme de . . . fr. 217,123,652 29

Aucun crédit nouveau n'a été alloué par les Chambres législatives dans le courant de l'année 1863; mais la ville de Gand a fait, dans les caisses du Trésor public, un versement de . . . fr. 104,000 »
à titre de participation, en numéraire, dans les frais de l'agrandissement de la station de Gand et de l'aménagement de ses abords. en exécution d'une convention approuvée par arrêté royal du 19 juillet 1860.

Le montant de ce versement est venu s'ajouter aux fonds de premier établissement du railway national, lesquels fonds atteignaient, par conséquent, à la date du 31 décembre 1863, le chiffre de . . . fr. 217,227,652 29

Toutefois, il y a lieu de retrancher de ce total . . . fr. » 60
demeurés disponibles sur un crédit de 1,500,000 francs, et abandonnés faute d'emploi.

Il reste donc. . . fr. 217,227,651 69

Au 1^{er} janvier 1864, il avait été prélevé, sur les allocations votées, une somme de . . . fr. 210,971,097 26

ce qui réduit à . . . fr. 6,256,554 45

l'excédant de crédits engagé dans les travaux projetés ou en cours d'exécution.

La somme déjà employée se répartissait ainsi :

Route proprement dite	fr. 134,702,765 85
Stations et dépendances	28,542,276 07
Frais généraux de construction.	5,252,301 57
Matériel des transports	41,955,849 57
Fr.	210,253,193 06

Frais d'exploitation imputés sur le produit des emprunts, principalement en 1835 et 1836, c'est-à-dire avant qu'il existât un budget annuel fr. 700,979 58

Sommes restées sans emploi, ordonnances prescrites au profit du Trésor, avances faites à la Société Cockerill sur les fonds des emprunts et remboursées par la cession de bénéfices provenant des houillères de Wandre fr. 16,924 82

Total égal aux imputations constatées. . . fr. 210,971,097 26

D'après les indications qui précèdent, la dépense soldée en 1863 pour travaux de premier établissement, ressortit à fr. 6,349,588-97, savoir :

Route proprement dite	fr.	1,595,007 18
Stations et dépendances		2,261,051 36
Frais généraux		41,917 58
Matériel des transports		2,451,613 05
Ci.	fr.	6,349,588 97

En ce qui concerne la route proprement dite, la plus grosse partie de la somme dépensée a été consacrée à l'acquisition des terrains et aux travaux de terrassement du chemin direct de Bruxelles à Louvain ; ce chemin a absorbé, à lui seul, 1,143,000 francs. Il ne reste donc que 450,000 francs pour les autres sections du réseau ; parmi celles-ci, l'on doit citer les suivantes : Charleroi à Namur (153,000 francs), Bruxelles à Malines (53,000 francs), Bruges à Ostende (43,000 francs), Mons à Manage (37,000 francs), et enfin Malines à Louvain (33,000 francs).

On n'ignore pas que l'érection ou l'amélioration des bâtiments des stations et de leurs dépendances a spécialement occupé l'attention de l'administration depuis quelques années. En 1863, il a été employé : à la station de Bruxelles (Nord), 131,000 francs ; à celle d'Anvers, 102,000 francs ; à Gand, 167,000 francs ; à Bruxelles (Midi), 221,000 francs ; à Namur, 174,000 francs ; à Farciennes, 98,000 francs ; à Floreffe, Tamines, Châtelineau, Moustier et Auvclais, ensemble 292,000 francs, etc., etc.

Il a été acheté des excentriques, rails mobiles, évitements et des plates-formes, pour une somme de 222,000 francs ; enfin, le pavage des abords des stations a coûté 208,000 francs, en 1863.

La dépense effectuée pour le matériel des transports se répartit ainsi : locomotives et accessoires, 431,000 francs ; — voitures et approvisionnements y relatifs, 1,967,000 francs ; — main-d'œuvre de construction, 52,000 francs.

Le chiffre des frais de premier établissement est renseigné ci-dessus à fr. 210,253,193 06

Il figure, dans ce total :

1° Pour la ligne directe, non achevée, de
Bruxelles à Louvain. fr. 1,157,089 81

2° Pour travaux de parachèvement et
d'amélioration exécutés sur les lignes de Mons
à Manage, Saint-Trond à Hasselt, Tournai
à Jurbise, Bruxelles à Gand, par Alost, et
Ath à Lokeren, une somme de. fr. 1,811,869 90

Ensemble. fr. 2,968,959 71

Les lignes construites aux frais du trésor public et déjà
livrées à l'exploitation ont donc absorbé, jusqu'à ce jour, un
capital de. fr. 207,284,233 55

Réparti entre 569,405 mètres de voies principales, ce capital répond à une moyenne de fr. 564,228-45, par kilomètre de route. Ce dernier chiffre se subdivise comme suit :

Route proprement dite.	fr. 252,526 79
Stations et dépendances	48,770 94
Dépenses générales.	9,208 24
Matériel des transports	73,722 51
Soit	fr. 564,228 45

Cette moyenne tomberait à fr. 546,551-24, si elle était calculée, quant au matériel des transports, d'après la longueur des voies *exploitées* par l'État, y compris les sections construites par des compagnies. Ainsi établi, le calcul serait évidemment plus rationnel que si la proportionnalité repose exclusivement sur le développement des lignes créées par le Gouvernement.

Dans les chiffres qui viennent d'être cités, l'on n'a rien compris du chef des prélèvements faits sur les budgets annuels, pour couvrir la dépense de travaux d'amélioration, de parachèvement ou d'extension. Pendant l'année 1863, des prélèvements de cette nature ont été faits sur les allocations réservées à l'exploitation, pour une somme totale de fr. 156,519-85, ainsi qu'il résulte du tableau ci-annexé sous le n° V. Un coup d'œil jeté sur ce tableau démontrera que ce n'est nullement le fonds de la construction qui sert à couvrir des dépenses d'exploitation; ce sont, au contraire, les crédits du budget, qui viennent en aide au capital de premier établissement et supportent des dépenses qui, en réalité, incombent à ce capital.

On trouvera, dans le tableau n° III, la répartition du capital consommé à la date du 31 décembre 1863; cette répartition est accompagnée de l'indication du coût moyen kilométrique de chacune des parties du réseau.

CHAPITRE II.

SITUATION FINANCIÈRE.

I.

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

On a vu, dans le chapitre précédent, que les frais de premier établissement du railway de l'État s'élevaient, le 1^{er} janvier 1864, à la somme totale de fr. 240,285,195 06

La rente consentie par l'État pour le rachat de la ligne de Mons à Manage fait ressortir à fr. 13,255,505 54
la valeur immédiate de cette ligne, en capitalisant les annuités successives et en comptant l'intérêt à 5 p. %.

Les voies ferrées qui font, dès maintenant, partie du domaine public et sur lesquelles s'exerce l'exploitation du Gouvernement, représentent donc un capital de fr. 223,488,698 57

Toutefois, cette somme comprend, entre autres, fr. 578,262-12 appliqués aux lignes de Dendre-et-Waes, Saint-Trond à Hasselt et Tournai à Jurbise, ainsi que fr. 1,228,805-24 employés à la construction de la section de Landen à Saint-Trond (route proprement dite).

Il va de soi, d'un autre côté, que le capital prémentionné de fr. 223,488,698-57 ne comprend pas : 1^o la partie des crédits votés qui n'était pas encore sortie des caisses du Trésor, à la date du 31 décembre 1863; 2^o les frais d'amélioration prélevés sur le budget annuel; 3^o les subsides payés en travaux ou en numéraire par différentes localités qui sont intervenues dans les dépenses de construction de certaines portions du railway.

II.

Quels sont les résultats des recettes et des dépenses?

Il est constaté par le dernier compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État que ces opérations soldaient, à la date du 31 décembre 1862, par un boni, en faveur de l'entreprise, de fr. 14,478,154-32

D'autre part. fr. 14,478,154 52

En 1863, cette situation est devenue plus belle encore, non-seulement sous le rapport des faits accomplis pendant l'année courante, mais aussi parce qu'il a été effectué, en 1863, des recettes et des dépenses afférentes à des exercices antérieurs.

Ainsi, le compte rendu de 1862 évaluait les dépenses de l'exploitation pour 1862, à la somme de fr. 15,181,867-87, tandis que les dépenses réellement consommées à la clôture du budget n'ont pas excédé fr. 15,023,336-41 ⁽¹⁾; il en résulte une différence, en amélioration, de fr.

158,531 46

D'un autre côté, la ville de Gand a remboursé, de 1858 à 1862, une somme de fr. 100,000 » à valoir sur l'avance de 200,000 francs qui lui a été faite, en exécution de la loi du 21 avril 1848, pour le raccordement de la station à l'entrepôt de cette ville. Le remboursement s'opère par acomptes annuels de 20,000 francs, et jusqu'à présent il n'en a été renseigné aucun dans les comptes du chemin de fer ⁽²⁾.

Le boni eût donc été de fr. 14,736,683 78 si l'on n'avait payé, en 1863, des dépenses

afférentes à 1853, pour fr. 1,962 30

— à 1860, — 44,770 60

— à 1861, — 138,486 05

Ensemble à déduire fr. 185,218 95

D'où un excédant de recettes de. fr. 14,551,466 83 à la clôture du budget de 1862.

Voici quels ont été (approximativement) les résultats financiers de l'exercice 1863 :

Recettes de l'exploitation (part de l'État) fr. 31,739,264 37

Produits indirects recouvrés par le Département des Finances fr. 111,566 89

Sixième acompte payé par la ville de Gand, sur les 200,000 francs lui avancés en 1848 fr. 20,000 »

Valeur effective des capitaux amortis, calculée au taux de l'émission des emprunts fr. 2,561,549 52

A reporter fr. 48,983,847 61

⁽¹⁾ Non compris toutefois les sommes *reportées* au budget de 1863.

⁽²⁾ La somme mentionnée, de 200,000 francs, est complètement distincte de celle de 104,000 francs dont il est parlé ci-dessus, p. 15.

Report fr. 48,983,847 61

Dont à déduire :

Dépenses de l'exploitation (évaluation). fr.	16,867,853 46
Intérêts sur les fonds de premier établissement et sur la dette de Mons-Manage . .	6,570,635 64
Capitaux affectés à l'amortissement . .	2,832,897 62
Frais d'amortissement	12,481 13
Frais divers relatifs aux emprunts. . .	15,626 74
Ensemble à retrancher fr.	26,299,494 59

Excédant des recettes sur les dépenses, à la date du 1^{er} janvier 1864 fr. 22,684,353 02

Les comptes de l'année 1863 (rectification faite des opérations de comptabilité concernant les exercices antérieurs) donnent donc un *bénéfice net* de fr. 8,152,886-19, lequel a été versé au trésor public, à concurrence de. fr. 5,571,336 67

Le surplus, ou 2,561,549 52
représente la valeur effective des capitaux amortis.

Ensemble fr. 8,152,886 19

Le bénéfice de l'année 1862 avait atteint la somme de fr. 8,442,922-74, laquelle dépasse de fr. 310,036-55 le bénéfice qui vient d'être indiqué pour 1863.

La diminution provient de ce qu'il y a eu :

Dans les produits indirects, diminution de fr.	3,118 77
Dans la valeur des capitaux amortis, diminution de	76,414 54
Dans les dépenses d'exploitation, augmentation de	1,685,985 59
Fr.	1,765,518 90

Dans les produits directs de l'exploitation, augmentation de ⁽¹⁾ fr. 1,191,939 71

Dans le montant des intérêts soldés, diminution de 165,813 20

Dans le montant des capitaux d'amortissement, diminution de 92,379 60

Dans le montant des frais d'amortissement, diminution de 537 95

Dans le montant des frais divers relatifs aux emprunts, diminution de 4.811 89

• Fr. 1,455,482 55

Comme ci-dessus fr. 310,036 55

(1) Part de l'État seulement.

Les différences constatées en ce qui concerne le montant des intérêts et les dépenses dérivant du service des emprunts se justifient d'elles-mêmes; les différences provenant de l'exploitation proprement dite seront expliquées dans la suite du présent rapport. Toutefois, on fera remarquer, dès à présent, que l'accroissement qu'a éprouvé le chiffre de la dépense d'exploitation doit être attribué : 1° à l'augmentation générale des traitements et des salaires; 2° à l'organisation d'un service de nuit pour le transport des marchandises; 3° aux frais exceptionnels résultant du vote d'un crédit de 1,075,000 francs pour renouvellement extraordinaire du matériel des transports.

Il est à peine nécessaire de faire remarquer que cette dernière dépense n'a aucun caractère de permanence, et que des compagnies privées ne l'imputeraient vraisemblablement point sur leur budget annuel. — On reviendra plus loin sur ce point.

En résumé, les recettes et les dépenses, envisagées dans leur ensemble, se sont comportées comme suit, depuis le 1^{er} mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1863 :

Recettes de l'exploitation	fr.	447,165,090	50
Produits indirects.		5,588,394	43
Valeur effective des capitaux amortis		53,191,463	59
Total.	fr.	503,744,948	52
Dépenses d'exploitation	fr.	251,983,325	78
Intérêts		171,801,140	77
Capitaux employés à l'amortissement		54,231,275	30
Frais d'amortissement.		303,905	72
Frais divers relatifs aux emprunts		2,740,949	73
	Fr.	481,060,595	30
Excédant des recettes	fr.	22,684,353	02

A la date du 1^{er} janvier 1864, les opérations de l'amortissement (abstraction faite des frais) laissaient un découvert de fr. 1,039,809-71, c'est-à-dire que le rachat des capitaux amortis avait coûté fr. 1,039,809-71 de plus que ces mêmes capitaux n'avaient produit au moment de l'émission des titres. Pour l'année 1863 prise isolément, la perte est de fr. 271,548-10; cela est évidemment la conséquence de l'élévation des cours de la bourse et de la situation éminemment satisfaisante du crédit public.

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?

Les dépenses consommées à la date du 1^{er} janvier 1864, en considérant comme effective la dépense présumée de 1863, n'ont pas absorbé complètement

la recette; on vient de voir qu'il s'en est fallu de. . . . fr. 22,684,553 02

Mais le chemin de fer était, en réalité, débiteur, envers les porteurs des titres d'emprunts, du montant des fractions de semestres d'intérêts courues depuis la dernière échéance (1^{er} août ou 1^{er} novembre 1863) jusqu'à la fin de l'année.

De ce chef, le boni se réduit de. . . . fr. 1,037,379 75

L'excédant de recettes descend donc à fr. 21.646.973 29
lorsqu'on tient compte des intérêts prémentionnés.

IV.

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

Toutes les dépenses *annuelles* du chemin de fer de l'État ont été payées par le trésor public; ainsi qu'il est dit ci-dessus à la p. 19, ces dépenses ont absorbé une somme qui s'élève à fr. 481,060,593 30

Dans cette somme, il figure cependant fr. 700,979 38
qui ont été imputés à la charge des fonds de premier établissement et qui n'ont, par conséquent, pas été fournis par le Trésor. (*Voir* ci-dessus, p. 13.)

Reste . . . fr. 480,359,613 92

D'autre part, le Trésor a reçu et encaissé les recettes produites par l'exploitation, ci. . . . 447,163,090 30

Le Trésor a perçu, en second lieu, les produits indirects du railway 3,388,394 43

Il a perçu enfin les 16,924 82
mentionnés à la p. 13.

Soit. . . fr. 450,570,409 55

Le compte du trésor public envers la voie ferrée soldait donc, au 31 décembre 1863, par un crédit en faveur du premier, et ce crédit s'élevait à fr. 29,789,206 37

La créance du Trésor à la charge du railway montait, au 1^{er} janvier 1863, à la somme de fr. 35,431,855 53

Cette somme s'est diminuée, en 1863, de. . . . 73,312 51
par suite de dépenses et de recettes faites pour les années 1853, 1860, 1861 et 1862.

Il restait donc, en dehors des résultats propres à l'exercice 1863. . . . fr. 35,360,543 04

Le chemin de fer s'est dégrevé, pour 1863, à concurrence de 5,571,336 67

Partant, la créance est réduite à fr. 29,789,206 37

Le § II du présent chapitre contient le détail des chiffres qui viennent d'être alignés.

La situation générale est exposée, sous forme synoptique, dans les trois tableaux que voici :

TABLEAU N° 1.

Compte capital ou situation financière du chemin de fer de l'État, au 31 décembre 1863.

ACTIF.

PASSIF.

		DÉPENSES	DÉPENSES	TOTAL			RESTE A AMORTIR :				
		au 31 décembre 1862.	faites en 1863.	DES DÉPENSES au 31 décembre 1863.			Valeurs nominales.	Valeurs effectives, au taux de l'émission.			
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.			Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.		
CONSTRUCTION.	{	Route proprement dite.	133,107,758 07	1,595,007 18	134,702,765 85	CAPITAL	{	Emprunt de 1830 (4 p. %).	11,908,899 95	10,842,569 71	101,123,364 03
		Stations et dépendances.	28,081,224 71	2,261,051 36	28,342,276 07			— de 1838 (3 p. %).	18,523,353 88	13,032,810 92	
		Frais généraux	5,210,384 19	41,917 38	5,252,301 57			— de 1857 (4 ½ p. %).	1,355,278 91	1,362,055 57	
		Matériel des transports.	39,504,236 52	2,451,613 05	41,955,849 57			— de 1860 (4 ½ p. %).	4,703,550 03	4,703,550 03	
		Totaux. . .	203,903,604 09	6,349,588 97	210,253,193 06			Dette de 1853 (4 ½ p. %).	101,326,200 30	97,426,283 28	
							Ensemble.	137,877,295 13	127,447,281 51		
							Ressources ordinaires	36,293,783 88	36,293,783 88		
							Villes de Bruxelles et de Gand .	382,200 24	382,200 24		
							Totaux.	174,553,376 25	164,123,364 03		
LIGNE DE MONS A MANAGE. . . .	Valeur équivalente au prix d'achat.			13,235,505 81	LIGNE DE MONS A MANAGE.	Reste à amortir				13,148,328 96	
VALEURS DIVERSES	{	Valeurs en caisse chez le directeur de la Régie, et restant disponible sur ses crédits		157,441 71	PORTEURS D'INSCRIPTIONS DES EMPRUNTS.	{ Intérêts échus au 31 décembre 1863, mais non exigibles, sur les semestres au 1 ^{er} février et au 1 ^{er} mai 1864, des parties non amorties des emprunts 3 p. % et 4 ½ p. %				1,037,370 73	
		Reste disponible sur les crédits législatifs		6,027,058 33	ÉTAT BELGE	{ Avances faites pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'art. 5 de la loi du 1 ^{er} mai 1854 (1)				29,729,200 37	
		versements faits par la ville de Gand.		72,054 39	BALANCE.	Excédant des recettes annuelles sur les dépenses (2)				21,646,973 29	
				229,745,253 "						229,745,253 "	

(1) Voir tableau n° 2.

(2) Voir tableau n° 3.

(1) Voir tableau n° 2.

(2) Voir tableau n° 3.

(21)

[N° 77.]

TABLEAU N° 2.

Situation du trésor public envers le chemin de fer.

DOIT.		AVOIR.	
	Fr. c.		Fr. c.
Renseigné en trop dans les dépenses d'exploitation de 1862.	138,551 46	Solde au 31 décembre 1862. . .	53,453,853 53
Recettes de l'exploitation en 1863 (part de l'Etat)	31,739,264 57	Dépenses d'exploitation de 1863, payées en 1865	1,962 50
Produits indirects recouvrés en 1865.	111,566 89	Dépenses d'exploitation de 1860, payées en 1865	44,770 60
Six premiers acomptes versés par la ville de Gand, en remboursement de l'avance de 200,000 fr. autorisée par la loi du 21 avril 1848	120,000 »	Dépenses d'exploitation de 1861, payées en 1865	138,486 05
Solde au 31 décembre 1863. . .	29,789,206 57	Dépenses d'exploitation de 1865 (évaluation).	16,867,833 46
		Intérêts des emprunts et de la dette de Mons-Manage	6,570,655 64
		Capitaux d'amortissement. . . .	2,852,897 62
		Frais d'amortissement	12,481 15
		Frais divers relatifs aux emprunts.	15,626 74
TOTAL.	61,918,569 09	TOTAL.	61,918,569 09

TABLEAU N° 3.

Compte des recettes et des dépenses de 1863.

DOIT.		AVOIR.	
	Fr. c.		Fr. c.
Dépenses d'exploitation de 1863, payées en 1865	1,962 50	Solde au 31 décembre 1862. . .	14,478,154 52
Dépenses d'exploitation de 1860, payées en 1865	44,770 60	Renseigné en trop dans les dépenses d'exploitation de 1862.	138,551 46
Dépenses d'exploitation de 1861, payées en 1865	138,486 05	Recettes de l'exploitation en 1863 (part de l'Etat)	31,739,264 57
Dépenses d'exploitation de 1865 (évaluation).	16,867,833 46	Produits indirects recouvrés en 1865.	111,566 89
Intérêts des emprunts et de la dette de Mons-Manage. . . .	6,570,655 64	Six premiers acomptes versés par la ville de Gand, en remboursement de l'avance de 200,000 fr. autorisée par la loi du 21 avril 1848.	120,000 »
Capitaux d'amortissement. . . .	2,852,897 62	Valeur effective des capitaux amortis.	2,861,549 52
Frais d'amortissement	12,481 15		
Frais divers relatifs aux emprunts.	15,626 74		
Solde créditeur au 31 décembre 1863 (1).	22,684,353 02		
TOTAL.	49,169,066 56	TOTAL.	49,169,066 56

(1) Ce solde créditeur descendrait à fr. 21,646,873-29, si l'on en retranchait fr. 1,037,379-73, du chef des intérêts échus en 1863 mais exigibles seulement en 1864.

D'après ce qui précède, les recettes de l'exploitation (part de l'État seulement) se sont élevées, en 1863, à fr. 31,739,264 37

Il a été perçu, du chef des produits indirects du railway, y compris 20.000 francs payés par la ville de Gand fr. 151,566 89

Ensemble. fr. 31,870,831 26

De leur côté, les dépenses de l'exploitation ont absorbé. fr. 16,867,853 46

On a donc recueilli un excédant de recette de fr. 15,002,977 80

Cet excédant a été réparti ainsi :

43.80 p. % pour paiement d'intérêts fr. 6,570,633 64

18.88 p. % pour les capitaux d'amortissement 2,832,897 62

0.08 p. % pour les frais d'amortissement. 12,481 13

0.10 p. % pour les frais divers relatifs aux emprunts . . . 15,626 74

37.14 p. % pour extinction de la créance du Trésor. 5,571,336 67

Total égal. fr. 15,002,977 80

Le capital *moyen utilisé*, en 1863, a été de fr. 220,513,904-08, savoir :

a. Capital employé au 1^{er} janvier fr. 203,903,604 09

b. Valeur de la section de Mons à Manage 13,233,503 31

c. Moitié des capitaux dépensés en 1863 3,174,794 48

Ensemble. fr. 220,513,904 08

Le capital *engagé* dans la construction, y compris la partie non encore dépensée, était, au 31 décembre 1863, de 229,745,253 francs. La *dette du railway* était, à la même date, de fr. 208,098,279-71.

L'excédant de la recette sur la dépense équivaut respectivement à 6.81 p. %, 6.53 p. % et 7.209 p. % de ces trois capitaux, et ces tantièmes proportionnels ont été appliqués comme suit :

	P. %.	P. %.	P. %.
Intérêts	2.983	2.860	3.158
Amortissement.	1.286	1.233	1.361
Frais d'amortissement.	0.005	0.005	0.006
Frais divers concernant les emprunts . . .	0.007	0.007	0.007
Versement fait au Trésor.	2.529	2.425	2.677
Ci.	<u>6.810</u>	<u>6.530</u>	<u>7.209</u>

Proportionnellement au *capital moyen utilisé*, l'excédant de recette équivalait : pour 1858, à 5.70 p. % ; pour 1859, à 5.864 p. % ; pour 1860, à 6.602 p. % ; pour 1861, à 7.312 p. %, et pour 1862, à 7.229 p. %.

Il s'est donc produit une légère diminution de 0.419 p. % en 1863, par rapport à 1862 ; mais il importe de noter que le tantième afférent à 1863 s'applique à un capital de 220,514,000 francs, tandis que le tantième de 1862 était calculé seulement sur 214,129,000 francs. Il faut remarquer, en outre, que le capital *moyen* utilisé en 1863 comprend fr. 578,728-65 consacrés à la ligne, *encore improductive*, de Bruxelles à Louvain. Enfin on doit ne pas perdre de vue que,

dans la dépense d'exploitation de 1863, il figure notamment un crédit anomal et exceptionnel de 1,075,000 francs destiné à un renouvellement *extraordinaire* de matériel de transport.

Si l'on faisait abstraction de la ligne directe de Bruxelles à Louvain et du crédit prémentionné de 1,075,000 francs, le tantième de l'excédant de recette, par rapport au capital moyen utilisé, monterait à 7.317 p. %, au lieu de rester à 6.81 p. % ; cela donnerait une augmentation de 0.088 p. % comparativement à 1862, et cela conduirait à un taux qui serait même supérieur à celui de tous les tantièmes de produit net obtenus jusqu'à ce jour.

Tous les tantièmes, aussi bien ceux des années antérieures que ceux de 1863, apparaîtraient plus élevés encore, si le capital dépensé avait été diminué de la somme de plus de 1,200,000 francs, employée à l'embranchement de Landen à Saint-Trond, lequel ne rapporte rien au trésor public, parce que les revenus de cet embranchement ont été abandonnés à la Société concessionnaire de Saint-Trond à Hasselt et Tournai à Jurbise.



CHAPITRE III.

EXPLOITATION.

I.

Longueur exploitée en 1863.

La longueur des voies ferrées exploitées par l'État belge n'a pas varié depuis le 22 octobre 1860, date de l'ouverture de l'embranchement du Kattendyk, à Anvers. Cette longueur a donc été, en 1863 comme en 1862 et en 1861, de 748 kilomètres 606 mètres, savoir :

Nord.	56	kilomètres	748	mètres.
Est	454	—	864	—
Ouest	561	—	018	—
Midi	493	—	979	—
Ensemble. . . .	748	kilomètres	606	mètres.

II.

Recettes et dépenses de 1863.

Les produits directs de l'exploitation, pendant l'année 1863, se sont élevés :

Pour la part de l'État, à	fr.	31,739,264	37
Pour la part de la Compagnie de Tournai à Jurbise, à		742,721	02
— de Dendre-et-Waes, à		1.404,450	20
Soit. . . . fr.		33,886,435	59

Les dépenses d'exploitation sont évaluées, pour l'exercice 1863, à fr. 16,867,853 46
sauf déduction d'une somme de 156,519 55
qui a été employée à des travaux d'amélioration et de parachèvement, bien qu'elle ait été prélevée sur le budget.

La dépense effective de l'exploitation est donc de. . . . fr.	16,711,333	91
et, par conséquent, l'excédant de recette se calcule à. . . . fr.	17,174,901	68

Établi de la même manière, l'excédant de 1862 était de fr. 17,649,791-47 ; la diminution constatée en 1863, n'excède pas 474,889-79, malgré l'accroissement considérable de dépense résultant des trois circonstances déjà indiquées : amélioration du sort des employés en général, renouvellement extraordinaire de matériel des transports et organisation des trains de nuit.

Quoi qu'il en soit, la dépense d'exploitation, telle qu'elle résulte des dépenses budgétaires, représente 49.32 p. % de la recette brute.

Le kilomètre de route exploité a produit fr. 43,266-03 ; il a coûté fr. 22,523-34. et a laissé un excédant de recette qui ressortit à fr. 22,942-31 ⁽¹⁾. A ce dernier chiffre se substituerait celui de fr. 24,378-31, si la dépense moyenne était établie sans avoir égard au crédit déjà cité de 1,075,000 francs affecté au matériel roulant, et le rapport de la dépense à la recette descendrait alors à 46.14 p. %.

La recette nette prémentionnée, de fr. 22,942-31, reste de fr. 634-37 au-dessous de la recette nette de l'année 1862, laquelle a atteint fr. 23,576-88 : la différence provient de ce qu'il y a eu augmentation de dépenses à concurrence de fr. 2,421-92 et augmentation de recette brute à concurrence de fr. 1,787-33 seulement. Mais on ne peut s'abstenir d'insister sur ce point que la recette nette de 1863, comparée à la recette nette de 1862, aurait présenté un accroissement de fr. 801-63, si le renouvellement du matériel n'avait pas exigé un sacrifice anomal de plus d'un million de francs ; l'accroissement de dépense, par kilomètre de route, eût été de fr. 983-92 seulement, au lieu d'être de fr. 2,421-92.

Ainsi qu'il est dit à la p. 15, le tableau ci-annexé sous le n° V contient la désignation et l'évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration dont le montant a été prélevé sur le budget de l'exercice 1863.

Il a été employé :

1° A des travaux exécutés dans les bâtiments des stations et dans leurs dépendances.	fr. 26,263 »
2° A la réfection de la route proprement dite.	62,490 »
3° Au remplacement de rails faibles par des rails de 34 et de 58 kilogrammes au mètre courant, en comptant la différence de poids comme constituant seule une plus-value pour la voie . . .	67,564 55
Ensemble.	fr. 156,319 55

Les travaux effectués dans ces conditions ajoutent évidemment à la valeur intrinsèque du railway, et cependant les tableaux de la situation financière, tels qu'ils sont dressés ci-dessus (pp. 21 et 22), ne tiennent aucun compte de ce fait, parce que les relevés analogues à celui qui fait l'objet de l'annexe n° V n'ont été formés par l'administration qu'à partir de l'année 1857. On doit donc se borner à

⁽¹⁾ Ces chiffres s'élèveraient respectivement à fr. 43,266-03, à fr. 22,552-53 et à fr. 22,753-70, si l'on ne faisait point la déduction de la dépense des travaux de parachèvement et d'amélioration ; et, dans ce cas, la proportion de la dépense d'exploitation relativement à la recette brute monterait à 49.78 p. %. Dans le présent rapport, on a calculé la recette nette en opérant la déduction de la susdite dépense de travaux de parachèvement et d'amélioration ; c'est ainsi, d'ailleurs, qu'il a été procédé dans les précédents comptes rendus.

prendre acte des imputations signalées et à répéter que les budgets annuels supportent de véritables dépenses de construction, bien que le contraire ait été avancé.

Quant aux *produits indirects* du chemin de fer, renseignés à fr. 111,566-89, voici en quoi ils consistent :

Droits de magasin pour les marchandises déposées, sous le régime d'entrepôt, dans le hangar situé au quai nord du petit bassin, à Anvers.	fr. 27,059 77
Location de terrains réservés.	11,508 53
— de buffets-restaurants.	29,867 15
— d'herbages	9,518 27
— de vidanges.	1,012 63
— de bâtiments.	1,145 95
Argent non réclamé	665 98
Vente de terrains.	1,681 68
— de mobilier et matériel hors d'usage.	10,825 50
— d'objets non réclamés.	4,275 15
— d'arbres, plantations, herbages, etc.	14,406 70
Total.	fr. 111,566 89

Ce total présente, comparativement aux résultats obtenus en 1862, une diminution de fr. 3,118-77, qui est tellement insignifiante que l'on pourrait peut-être s'abstenir de la faire remarquer.

On vient de dire que les comptes de la situation financière font abstraction des dépenses d'amélioration imputées sur les budgets annuels ; ils ne mentionnent pas, non plus, les services rendus gratuitement aux différentes administrations publiques qui, comme la poste et la douane, usent du chemin de fer, sans bourse délier ; de même, il n'est pas fait état, dans les comptes, des réductions accordées sur les tarifs normaux, aux transports militaires ou de la marine royale, aux expéditions du Ministère de la Justice pour le service cellulaire ou pour le service des prisons, etc. Les faveurs de cette nature, consenties en 1863, représentent une somme de fr. 1,794,851-56, laquelle s'élèverait à fr. 1,951,801-70, si l'on y ajoutait les remises de taxes dont ont joui des émigrants, des indigents, etc. Cette somme de fr. 1,951,801-70 n'est indiquée que pour mémoire ; on en trouvera le détail dans le tableau ci-annexé sous le n° VI.

Les recettes de l'exploitation pour l'année 1863 sont résumées et groupées dans le relevé suivant ; les deux dernières colonnes de ce relevé font connaître la part proportionnelle que chaque espèce de produit apporte dans le revenu général ou dans le revenu spécial auquel ce produit appartient.

NATURE DES TRANSPORTS.			EXPLOI	
			PART DE L'ÉTAT.	
			Mouvement général (°).	Recette.
1			2	3
Voyageurs.	{ Trains express.....	1 ^{re} classe.....	286,359	2,019,500 11
		2 ^e id.	127,743	726,426 31
	{ Trains ordinaires.....	1 ^{re} classe.....	414,199	1,526,177 94
		2 ^e id.	1,163,198	1,933,749 95
		3 ^e id.	6,354,121	3,630,807 05
		Transports militaires ..	80,498	110,801 62
		Id. extraordinaires	131,747	238,215 32
Id. d'enfants	80,908	75,408 18		
TOTAUX du tarif des voyageurs.....			8,818,932	12,120,884 84
Bagages | Transports.....	{	au minimum.....	117,993	63,207 07
		au poids taxé (quintaux).....	104,989	467,596 97
TOTAUX du tarif des bagages.....			"	530,804 04
Petites marchandises. (Tarifs nos 1 et 2.)	{ Grande vitesse..... (Petits paquets.)	Colis de 2 kilogrammes et moins (quintaux) (°)	4,030	188,443 26
		Id. de 2 à 5 kilogrammes (id.) (°)	7,408	113,501 60
		Id. de 5 à 10 kilogrammes (id.) (°)	13,332	133,687 14
		Id. au delà de 10 kilogrammes (id.).....	7,484	60,859 61
	{ Service accéléré..... (Articles de messagerie.)	Expéditions taxées au minimum (id.) (°)	101,522	410,483 16
		Id. taxées au poids (id.).....	804,331	1,588,963 88
	TOTAUX des tarifs nos 1 et 2. (Petites marchandises).....			938,127	2,299,922 63
Grosses marchandises. (Tarif n° 3.)	{ Petite vitesse..... (Articles de roulage.)	Expéditions taxées au minimum (tonneaux) (°)	19,678	162,359 30
		1 ^{re} classe (tonneaux).....	454,269	3,231,722 31
		2 ^e id. (id.).....	775,443	3,516,819 14
		3 ^e id. (id.).....	3,206,393	7,829,002 06
	{ Frais accessoires	3 ^e id. par abonnement (tonneaux)	22,837	72,893 44
		Chargement, déchargement, camionnage, bulletins et provision.....	"	733,864 59
TOTAUX du tarif n° 3. (Grosses marchandises).....			4,478,641	13,586,643 04
Fi- nances.	{ Transports	Groupes de 1,000 francs et au-dessous.....	143,728	53,984 58
		Id. au-dessus de 1,000 francs.....	235,682	68,481 07
TOTAUX du tarif des finances			397,410	124,463 43
Tarif des équipages (par voiture).....			333	16,599 22
Chevaux et bestiaux.	{ Grande vitesse (par expédition)	1 ^{re} catégorie (par expédition).....	4,731	133,508 66
		2 ^e id. (id.).....	3,213	26,394 83
	{ Petite vitesse.....	2 ^e id. (id.).....	2,637	52,132 82
		3 ^e id. (id.).....	12,094	230,861 93
TOTAUX du tarif des chevaux et des bestiaux.....			22,693	424,418 26
Produits extraordinaires.....			"	633,726 87
TOTAUX GÉNÉRAUX DES RECETTES....			"	31,739,264 57
A ajouter, pour transports gratuits ou à prix réduits. Pour mémoire. (Voir tableau annexé sous le n° VI.)			"	1,931,801 70
TOTAUX.....			"	33,671,066 07

TATION PAR L'ÉTAT.				TOTAUX GÉNÉRAUX DES RECETTES.	PROPORTION pour cent RELATIVEMENT à la recette		Observations.
PART DE LA SOCIÉTÉ DE DENDRE-ET-WAES.		PART DE LA SOCIÉTÉ DE TOURNAI A JURBISE.		(Colonnes 3, 5 et 7.)	de chaque tarif.		
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.				
4	5	6	7					8	9	10
2,393	7,849 94	1,991	4,191 50	2,031,341 35	13.76	5.99	(1) On a compté le poids moyen 1 kil. par colis. (2) On a compté le poids moyen 4 kil. par colis. (3) On a compté le poids moyen 8 kil. par colis. (4) On a compté le poids moyen 20 kil. par expédition. (5) On a compté le poids moyen 400 kil. par expédition. (6) Cette colonne comprend le mouvement général des lignes exploitées par l'État, y compris le chemin de fer de Dendre-et-Waes et celui de Tournai à Jurbise.
3,423	11,040 79	3,137	5,353 20	741,030 30	3.75	2.19	
26,811	44,519 53	19,189	24,749 21	1,593,446 48	10.83	4.12	
93,483	83,781 82	53,531	40,848 94	2,082,380 69	16.16	6.13	
364,242	372,836 41	381,372	143,539 81	6,169,263 25	47.86	18.20	
10,642	7,960 85	2,263	484 19	119,246 66	0.93	0.33	
10,173	7,871 08	9,466	4,580 73	270,663 33	2.10	0.80	
7,704	5,849 00	4,783	1,333 84	78,813 02	0.61	0.23	
721,082	331,729 22	477,334	223,533 22	12,888,147 28	100.00	38.03	
6,870	2,201 63	3,192	1,432 89	66,861 39	12.29	0.20	
3,666	5,078 40	4,616	4,399 63	477,273	57.71	1.41	
•	7,280 03	•	6,032 32	544,136 39	100.00	1.61	
236	10,823 13	231	2,144 04	201,413 33	8.13	0.39	
323	6,982 49	477	1,730 37	124,214 66	3.03	0.37	
938	8,447 18	936	2,286 14	146,420 46	3.92	0.43	
124	833 89	244	478 20	62,471 70	2.31	0.18	
11,237	41,366 69	7,833	8,478 28	460,330 15	18.62	1.36	
64,122	69,829 83	33,844	18,609 24	1,477,402 93	39.77	4.36	
77,220	138,303 23	63,673	33,727 37	2,471,933 23	100.00	7.29	
2,141	14,133 37	1,888	3,894 37	180,589 44	1.08	0.34	
34,666	134,196 73	37,481	63,902 34	5,449,321 38	20.39	10.18	
32,196	122,477 47	68,536	84,162 13	5,723,438 76	22.22	10.99	
133,023	391,181 03	363,632	301,333 14	8,321,318 23	30.83	23.13	
3,113	8,644 23	9,860	6,897 33	38,437 02	0.33	0.26	
•	30,611 21	•	10,994 24	793,469 84	4.73	2.34	
227,141	701,266 04	481,197	471,133 79	16,739,094 87	100.00	49.46	
13,122	3,013 36	12,397	981 73	61,984 67	46.96	0.18	
7,019	1,176 63	7,024	334 36	69,992 26	33.04	0.21	
22,141	6,193 19	19,421	1,316 29	131,976 93	100.00	0.39	
4	98 48	31	381 60	16,879 30	100.00	0.03	
281	4,930 12	293	1,962 06	142,230 84	32.43	0.42	
136	398 63	269	602 43	27,393 96	6.23	0.08	
126	802 00	133	423 12	33,379 94	7.61	0.10	
677	3,393 21	333	1,426 83	233,384 01	33.69	0.69	
1,220	9,376 01	1,032	4,416 48	438,410 73	100.00	1.29	
•	•	•	107 73	633,834 62	100.00	1.88	
•	1,404,430 20	•	742,721 02	33,886,433 39	•	100.00	
•	•	•	•	1,931,801 70	•	•	
•	1,404,430 20	•	742,721 02	33,818,237 29	•	•	

De leur côté, les dépenses de l'exploitation pour 1863 sont évaluées aux chiffres que voici, lesquels forment, dans leur ensemble, un total de fr. 16,867,833-46.

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.	298,648 82		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois	1,998,793 61		
Billets, rails et accessoires, matériel fixe.....	1,529,994 22		
Travaux et fournitures diverses.	714,092 43		
		4,542,429 08	25.74
TRACTION ET ARSENAL.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	249,348 51		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois.....	2,301,946 »		
Primes d'économie et de régularité.....	85,001 17		
Combustibles et consommations pour la traction des convois.	1,550,074 52		
Entretien, réparation et renouvellement du matériel.....	3,693,600 »		
Redevances aux compagnies pour emploi du matériel	66,030 92		
		7,817,420 92	46.33
TRANSPORTS.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	1,352,446 88		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois.....	1,706,124 79		
Frais d'exploitation.....	606,998 53		
Camionnage	482,454 82		
Pertes et avaries	89,998 21.		
		4,238,025 23	25.12
SERVICES EN GÉNÉRAL (*).			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	91,590 48		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois	60,147 02		
Matériel et fournitures de bureau.....	223,480 68		
Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers .	20,000 »		
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	58,604 37		
		453,822 53	2.53
RÉGIE.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	31,897 53		
Frais de bureau et de loyer (*).....	2,260 15	34,157 68	0.21
Total.....		16,867,833 46	100.00

En deux mots et en chiffres ronds :

1° La recette brute de l'exploitation (part de l'État, part de la Compagnie de Tournai à Jurbise et part de la Société de Dendre-et-Waes réunies) donne, par

(*) 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.

(*) Non compris les dépenses de chauffage, de fournitures de bureau, etc., prélevées sur les allocations générales de l'administration centrale, depuis que le service de la régie a été réuni à cette administration.

rapport à la recette brute de 1862, une *augmentation* de . . fr. 1,558,000

2° La dépense d'exploitation de 1863 (y compris 1,073,000 francs consacrés exceptionnellement au renouvellement d'une partie du matériel des transports) est évaluée à une somme qui est supérieure de 1,686,000
à la dépense correspondante de 1862.

Les comptes de 1863, rapprochés de ceux de 1862, soldent donc par une *diminution de recette nette* s'élevant à fr. 548,000

D'où provient cette diminution? D'où vient l'augmentation de recette brute? A quoi doit-on attribuer l'accroissement de la dépense? C'est ce que l'on essayera d'établir, avec détails et développements, dans les pages suivantes du présent travail.

Les tableaux ci-annexés sous les n°s VII à XIV serviront de base aux renseignements statistiques qui vont être donnés : ces tableaux contiennent, dans la forme ordinairement adoptée pour les comptes rendus précédents, le relevé, par mois et par station, du mouvement et de la recette des transports.



CHAPITRE IV.

STATISTIQUE.

I.

Machines fixes et locomotives.

A la date du 31 décembre 1862, l'exploitation de l'État belge disposait de 33 machines fixes ⁽¹⁾ affectées soit à la remorque des convois sur les plans inclinés, soit à la mise en mouvement de l'outillage de l'arsenal et des ateliers, soit enfin à l'alimentation des pompes des stations; ces 33 machines avaient ensemble une force de 562.84 chevaux-vapeur. — Un an plus tard, on comptait une machine en moins, et la force des 32 machines continuant de subsister était calculée à 562.54 chevaux.

Le nombre des locomotives s'est, au contraire, accru : il a été porté de 237 à 272; leur force, qui équivalait à 27,697 chevaux, s'est élevée à 31,306.68 chevaux; ce dernier chiffre donne une moyenne de 115,09 chevaux par remorqueur; la moyenne correspondante n'allait pas au delà de 108,55 chevaux à la fin de 1862, et même de 104,20 chevaux à la fin de 1861. — Il y a donc une amélioration, non-seulement quant au nombre, mais surtout quant à la force collective et quant à la force moyenne des machines.

Au 1^{er} janvier 1863, il n'y avait que 209 locomotives qui fussent en état d'être utilisées; il s'en trouvait 215, à la date du 1^{er} janvier 1864.

Parmi les locomotives mises nouvellement en service pendant l'année 1863, on en remarque 24 dont les cylindres ont 450 millimètres de diamètre.

De plus, et indépendamment du matériel dont il vient d'être parlé, 17 locomotives étaient en reconstruction ou en renouvellement, au 31 décembre dernier. Si ces machines n'avaient point été retenues sur les chantiers, le nombre total des remorqueurs (y compris 57 locomotives en simple réparation) aurait été de 289.

Le nombre des tenders a diminué en 1863, comme il avait diminué en 1862; il est descendu de 242 à 239, treize tenders ayant été démolis, tandis que 10 tenders neufs ont été montés à l'arsenal.

Le tableau ci-annexé sous le n° XV contient le relevé, par mois et par espèce

(1) Non compris les générateurs qui servent au chauffage des bâtiments de la station de Gand et de la station du Nord, à Bruxelles.

de locomotives, de la situation du matériel de traction, pendant l'année 1863, ainsi qu'une comparaison détaillée de la composition de ce matériel, d'une part, au 1^{er} janvier 1863 et, d'autre part, au 1^{er} janvier 1864. Le même tableau renferme des renseignements analogues en ce qui concerne les tenders.

On peut voir dans ledit tableau que les ateliers de l'arsenal ont monté 4 des locomotives neuves qui ont été mises en service dans le courant de l'année 1863; 16 locomotives ont été fournies par la société Cockerill.

Voilà quelles sont, en termes généraux, les modifications apportées au nombre des locomotives; voici maintenant quelle a été l'utilisation de ces machines.

Les locomotives ont fourni, en 1863, un parcours de 6,567,086 kilomètres, savoir :

ESPÈCES DE TRAINS REMORQUÉS.		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI. (¹)	ENSEMBLE.	PROPORTION p. o/o.
Trains de voyageurs.	Express . . .	Locom.-kil. 157,500	Locom.-kilom. 224,554	Locom.-kilom. 272,544	Locom.-kilom. 219,080	Locom.-kilom. 835,278	12.99
	Ordinaires..	234,548	428,544	1,049,953	737,681	2,490,506	37.92
	Spéciaux....	15,708	10,297	16,003	5,881	45,891	0.67
Trains de marchandises.	Ordinaires..	290,502	603,861	898,101	1,220,132	3,014,616	43.91
	Spéciaux....	13,689	21,621	44,527	83,338	164,993	2.51
Totaux		709,547	1,290,477	2,280,910	2,286,132	6,567,086	100.00
Proportion p. o/o .		10.80	19.63	54.74	54.81	100.00	"

Le parcours des locomotives a été de 5,980,300 kilomètres, en 1862; les trajets fournis en 1863 dépassent donc ceux de l'année précédente de 586,786 kilomètres ou 9.81 p. o/o. Les trois accroissements annuels antérieurs n'excédaient pas 244,595, 216,955 et 196,807 locomotives-kilomètres, en remontant de 1862-1861 à 1860-1859. L'augmentation de 1863 sur 1862 se répartit ainsi (²) :

ESPÈCES DE TRAINS REMORQUÉS.		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI. (¹)	ENSEMBLE.
Trains de voyageurs.	Express . . .	Locom.-kilom. + 26,376	Locom.-kilom. + 16,089	Locom.-kilom. + 86,487	Locom.-kilom. + 44,908	Locom.-kilom. + 174,060
	Ordinaires..	— 400	+ 40,512	+ 52,780	+ 56,484	+ 129,576
	Spéciaux....	+ 10,056	+ 5,004	+ 6,830	+ 1,079	+ 20,989
Trains de marchandises.	Ordinaires..	+ 54,154	+ 48,820	+ 80,183	+ 107,111	+ 290,248
	Spéciaux....	+ 2,304	+ 1,667	— 23,992	— 6,066	— 27,887
Totaux		+ 92,870	+ 110,092	+ 200,508	+ 183,516	+ 586,786

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

(²) On a employé le signe + pour marquer une augmentation en 1863 sur 1862, et le signe — pour indiquer, au contraire, une diminution.

L'augmentation s'est produite sur toutes les espèces de trains, sauf seulement sur les trains *spéciaux* de marchandises ; les convois *ordinaires* de marchandises prennent environ la moitié de l'accroissement total.

La fréquentation s'est aussi accrue pour chaque ligne envisagée isolément, et elle s'est accrue dans des proportions qui sont sensiblement supérieures à l'augmentation de 1862 sur 1861, ainsi qu'on pourra le constater en comparant les chiffres qui précèdent à ceux de la page 31 du dernier compte rendu.

La ligne du *Nord* a été parcourue 42,504 fois dans toute son étendue, soit 1,636 fois de plus qu'en 1862.

— de l' <i>Est</i>	—	9,569	—	—	817	—
— de l' <i>Ouest</i>	—	6,318	—	—	555	—
— du <i>Midi</i>	—	44,665	—	—	937	—
Le réseau entier a été parcouru	8,772	—	—	—	784	—

En 1863, la recette brute, la dépense et la recette nette, ramenées à l'unité de la locomotive-kilomètre, se sont respectivement élevées aux chiffres que voici :

Recette brute	fr. 5.16004
Dépense.	2.54474
Excédant de recette.	fr. 2.61530

Comparés aux chiffres correspondants de l'année 1862, ceux de 1863 présentent :

En diminution sur la recette brute.	fr. 0.28254
En augmentation de dépense.	0.05348
Et en diminution sur l'excédant de recette.	0.33602

Il va de soi que la diminution sur la recette brute provient exclusivement d'un accroissement de mouvement dans le parcours des locomotives, le produit de l'exploitation en 1863 ayant dépassé le produit de l'exploitation de 1862, ainsi que cela a été dit plus haut.

II

Matériel des transports (voitures).

Le nombre des voitures employées par l'exploitation des chemins de fer dont l'administration est concentrée dans les mains du Gouvernement, s'accroît chaque année, sans discontinuation. Il était de 9,130, à la date du 31 décembre 1862, et on le trouve à 9,539, au 1^{er} janvier 1864 ; ce qui donne une augmentation de 409 voitures. L'accroissement s'est réparti de la manière indiquée ci-après :

Pour le service des voyageurs, des bagages et des articles de messagerie	193
Pour le service des marchandises.	221
Un bureau ambulant pour la poste et un wagon pour le service des ateliers	2
Ensemble.	416

Mais il a été démoli 2 voitures cellulaires, 3 wagons servant au transport du coke et 2 wagons employés au service des ateliers, ci.	7
Reste.	409

Vingt diligences, 17 chars à banes, 99 wagons couverts, 4 voitures mixtes et 53 wagons pour bagages et articles de messagerie; tel est le contingent de la première des catégories prémentionnées.

En ce qui concerne le matériel à marchandises, l'accroissement comporte notamment 426 wagons de 10 tonnes et 1 wagon de 20 tonnes.

En outre, 148 voitures étaient en construction, à la date du 31 décembre 1863, soit 78 pour le service des voyageurs (dont 49 diligences) et 70 pour le service des marchandises. Ce dernier nombre comprend 50 wagons de 10,000 kilogr. et 20 wagons de 20 tonnes.

Si ces 148 voitures étaient en service, on en compterait, en moyenne, 12.94 par kilomètre exploité; la moyenne ne dépassait pas 10.08, au 31 décembre 1858.

Les marchés conclus en 1863, pour l'amélioration et l'augmentation du matériel des transports, représentent, dans leur ensemble, une dépense de fr. 946,043-45, imputable sur le budget annuel à concurrence de fr. 214,929-52, et sur les crédits spéciaux de premier établissement à concurrence de fr. 731,113-93.

Ces marchés comportent les fournitures dont voici l'indication :

- 53 diligences à 2 caisses et à 2 coupés ;
- 26 diligences à 3 caisses ;
- 50 wagons à haussettes mobiles, de 10 tonnes ;
- 25 — plats à 8 roues, de 20 tonnes ;
- 15 — freins pour trains de marchandises ;
- 20 — à bagages.

Le tableau ci-annexé sous le n° XVI indique la répartition du matériel des transports, suivant sa destination et, pour ce qui concerne le service des marchandises, suivant la capacité des wagons. On remarquera, d'après ce tableau, que les voitures qui pouvaient être utilisées à la date du 31 décembre 1862, étaient au nombre de 8,742; il en existait 9,062 à la date du 31 décembre 1863; l'augmentation ressortit à 320 voitures, dont 112 pour le service des voyageurs et des articles de messagerie, et 206 pour le service des marchandises. Il est à peine nécessaire de dire que cette augmentation, relativement considérable, constitue une amélioration sensible dans le service de l'exploitation.

Les véhicules de toute espèce employés par l'exploitation de l'État belge ont fourni, en 1863, un parcours de 118,073,237 kilomètres; mais dans ce chiffre, il figure 528,532 kilomètres afférents aux freins-traineaux des plans inclinés de la ligne de l'Est; le trajet développé des voitures proprement dites ressortit donc à 117,746,705 kilomètres. Ce trajet s'est réparti comme suit :

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI. (¹)	ENSEMBLE.	PROPORTION p. %.
Trains de voyageurs.	Voit.-kilom. Express	Voit.-kilom. 2,599,353	Voit.-kilom. 1,914,403	Voit.-kilom. 1,489,782	Voit.-kilom. 6,529,768	3.53
	Ordinaires..	3,253,124	3,267,900	9,836,693	7,556,489	23,614,213
	Spéciaux...	277,368	153,086	240,191	32,887	703,732
Trains de marchandises.	Ordinaires..	8,068,261	20,074,063	21,073,686	52,233,122	81,473,114
	Spéciaux...	236,831	539,441	949,333	1,880,049	5,423,876
Totaux.....	12,382,012	28,233,836	33,736,308	43,194,329	117,746,703	100.00
Proportion p. % .	10.69	23.98	28.63	36.68	100.00	.

Le mouvement des voitures est absorbé par les convois de marchandises à concurrence de 72.09 p. %; et la ligne du Midi prend, à elle seule, 36.68 p. % du parcours total.

En 1862, il avait été compté 105,971,694 voitures-kilomètres, ce qui était de 11,775,011 voitures-kilomètres au-dessous des trajets fournis en 1863. L'accroissement de 1862 sur 1861 était seulement de 6,634,722 voitures-kilomètres.

La différence prémentionnée de 11,775,011 voitures-kilomètres équivaut à 11.11 p. % du parcours de 1862; voici, d'ailleurs, comment elle s'est répartie, entre les quatre lignes du réseau et entre les cinq espèces de trains (²) :

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI. (¹)	ENSEMBLE.
Trains de voyageurs.	Voit.-kilom. Express.....	Voit.-kilom. + 57,358	Voit.-kilom. + 420,128	Voit.-kilom. + 339,444	Voit.-kilom. + 910,920
	Ordinaires....	+ 464,879	+ 132,080	+ 556,915	+ 1,053,512
	Spéciaux.....	+ 48,023	+ 120,733	+ 8,784	+ 405,730
Trains de marchandises.	Ordinaires....	+ 1,487,326	+ 5,283,018	+ 2,831,496	+ 9,690,776
	Spéciaux.....	+ 58,617	- 373,607	+ 216,867	- 265,747
Totaux.....	+ 2,562,920	+ 2,096,233	+ 5,582,332	+ 3,753,304	+ 11,775,011

Il n'y a donc de diminution qu'en ce qui concerne les trains spéciaux de marchandises sur les lignes de l'Ouest. Déjà une diminution de 314,713 voitures-

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

(²) On a employé le signe + pour marquer qu'il y a eu augmentation en 1863 sur 1862, et le signe — pour indiquer, au contraire, une diminution.

kilomètres s'était produite, pour la même ligne et pour la même espèce de trains, en 1862 par rapport à 1861.

Si l'on envisage le mouvement des voitures au point de vue des expéditions faites à *charge* et des parcours fournis à *vide*, on obtient les résultats qui font l'objet du relevé suivant :

TRACTION	Matériel à voyageurs.		Matériel à marchandises.		TOTAL.	
	Voit. — Kilom.	Pour cent.	Voit. — Kilom.	Pour cent.	Voit. — Kilom.	Pour cent.
A charge . .	24,913,284	97.06	71,424,609	77.57	96,337,893	81.82
A vide . . .	735,280	2.94	20,655,552	22.45	21,408,812	18.18
TOTAUX . .	25,668,564	100.00	92,078,141	100.00	117,746,705	100.00

Les parcours à vide sont revenus aux tantièmes proportionnels de 1861 ; ils avaient fléchi en 1862 ; pour cette dernière année, les parcours à charge équivalaient à 82.84 p. % du mouvement total, tandis qu'on les voit à 81.82 p. % seulement, en 1863 ; une diminution analogue se remarque aussi bien en ce qui concerne le matériel à voyageurs qu'en ce qui touche le matériel à marchandises pris isolément.

L'accroissement en chiffres exacts est cependant beaucoup plus considérable quant aux parcours à charge que pour les parcours à vide. En effet, voici les nombres absolus et la comparaison à laquelle ils donnent lieu :

			MATÉRIEL A CHARGE.	MATÉRIEL A VIDE.
			Voit. — Kilom.	Voit. — Kilom.
1863.	Trains de voyageurs	Express.	6,476,185	55,585
		Ordinaires	25,426,282	187,953
		Spéciaux	510,171	193,561
	Trains de marchandises.	Ordinaires	61,622,405	19,850,711
		Spéciaux.	2,502,852	1,125,024
	Ensemble		96,337,895	21,408,812
Mouvement de 1862		87,786,790	18,184,904	
Augmentation en 1863 . . .		8,551,103	5,223,908	
Comme ci-dessus		11,775,011		

En 1862, il s'était produit, par rapport à 1861, une augmentation de

6,818,598 voitures-kilomètres dans les parcours effectués à *charge*, et une diminution de 183,876 voitures-kilomètres dans les parcours faits à *vide*.

La comparaison entre le mouvement de 1863 et celui de 1862 peut également se traduire comme suit :

ESPÈCES DE TRAINS.	MATÉRIEL A CHARGE.		MATÉRIEL A VIDE.	
	AUGMENTATION	DIMINUTION	AUGMENTATION	DIMINUTION
	en 1863.	en 1863.	en 1863.	en 1863.
Trains de voyageurs.	Voit.-Kilom. 858,644	Voit.-Kilom. "	Voit.-Kilom. 52,309	Voit.-Kilom. "
	Express . . .	"	"	82,218
	Ordinaires . . .	"	"	"
Trains de marchandises.	Spéciaux . . .	"	151,473	"
	Ordinaires . . .	"	3,216,842	"
	Spéciaux . . .	151,247	"	414,500
TOTAUX	8,702,350	151,247	3,420,626	496,748
AUGMENTATION . . .	8,551,403		3,223,908	

Le nombre des voitures chargées, par locomotive, a été comme suit, de 1857 à 1863 :

		1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863
Trains de voyageurs.....	{ Express.....	6.68	6.62	7.14	7.29	7.60	8.27	7.39
	{ Ordinaires ...	8.94	9.00	8.87	9.55	10.05	10.29	10.21
	{ Spéciaux	9.99	11.43	12.17	14.78	12.76	11.26	11.62
Trains de marchandises ..	{ Ordinaires....	14.61	16.88	16.09	17.87	19.28	20.24	20.44
	{ Spéciaux	8.02	15.35	10.00	10.85	12.20	12.72	13.96
Tous les trains réunis.....		11.49	12.21	12.59	13.11	14.11	14.68	14.67

La moyenne générale est donc la même en 1863 qu'en 1862.

Rapportées à la voiture *chargée*, les recettes et les dépenses de l'exploitation, en 1863, reviennent :

En recette brute, à	fr. 0.35173
En dépense, à	0.17347
En recette nette, à	0.17828

Comparativement aux résultats obtenus en 1862, on constate :

Une augmentation de recette brute, de	0.01901
— — — de dépenses, de	0.00376

et, par suite, une diminution de 0.02277
sur l'excédant de recette.

III

Convois.

Le mouvement développé des convois a été, en 1863, de 6,573,738 kilomètres, savoir :

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI. (¹)	ENSEMBLE.	PROPORTION p. ‰.
Trains de voyageurs.	Conv.-Kil. 157,056	Conv.-Kil. 255,510	Conv.-Kil. 272,544	Conv.-Kil. 219,080	Conv.-Kil. 862,170	15.12
	Express. . .	Ordinaires . .	Spéciaux . .	Ordinaires . .	Spéciaux . .	38.07
	232,184	447,467	1,046,718	756,435	2,502,802	0.66
Trains de marchandises.	15,596	40,513	15,864	5,852	45,625	43.65
	Ordinaires . .	Spéciaux . .	Ordinaires . .	Spéciaux . .	Ordinaires . .	2.52
	278,466	661,852	862,887	1,196,299	2,999,484	
Totaux	694,725	1,375,777	2,242,290	2,260,948	6,573,738	100.00
Proportion p. ‰.	10.57	20.95	54.11	54.39	100.00	»

Le mouvement de 1862 avait été relevé à 5,996,242 convois-kilomètres, ce qui restait, de 577,496 convois-kilomètres au-dessous du chiffre de 1863. La différence se répartit comme suit, entre les diverses lignes du réseau et entre les diverses espèces de trains : (²)

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI. (¹)	ENSEMBLE.
Trains de voyageurs...	Conv.-Kil. + 26,512	Conv.-Kil. + 16,485	Conv.-Kil. + 86,487	Conv.-Kil. + 44,908	Conv.-Kil. + 174,192
	Express...	Ordinaires.	Spéciaux ..	Ordinaires.	Spéciaux ..
	— 584	+ 44,579	+ 57,732	+ 55,989	+ 157,516
Trains de marchandises.	+ 9,804	+ 5,046	+ 6,808	+ 1,085	+ 20,745
	Ordinaires.	Spéciaux ..	Ordinaires.	Spéciaux ..	Ordinaires.
	+ 50,350	+ 50,759	+ 80,669	+ 91,782	+ 273,540
Totaux.....	+ 2,456	+ 755	— 25,840	— 5,864	— 28,493
	Ordinaires.	Spéciaux ..	Ordinaires.	Spéciaux ..	Ordinaires.
	+ 88,518	+ 113,422	+ 203,856	+ 167,900	+ 577,496

Si l'on n'envisage que l'ensemble du mouvement, on constate une augmentation sur chacune des quatre lignes du réseau; au point de vue des espèces de trains organisés, il n'y a, également dans l'ensemble, que les trains *spéciaux* de

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

(²) Le signe + indique qu'il y a eu augmentation en 1863, comparativement à 1862; le signe — marque le contraire.

marchandises qui aient donné, en 1865, un mouvement moins considérable que celui de 1862.

La fréquentation de chaque ligne peut, d'ailleurs, être exprimée ainsi :

LIGNES.	CONVOIS DE VOYAGEURS.		CONVOIS DE MARCHANDISES.		ENSEMBLE.	
	Nombre de convois-kilomét.	Soit par kilomètre de voie.	Nombre de convois-kilomét.	Soit par kilomètre de voie.	Nombre de convois-kilomét.	Soit par kilomètre de voie.
Nord	402,616	7,095	292,107	5,147	694,723	12,242
Est.	691,490	5,127	684,287	5,074	1,375,777	10,201
Ouest.	1,535,126	5,698	907,164	2,515	2,442,290	6,211
Midi.	979,565	4,997	1,281,585	6,559	2,260,948	11,556
Le réseau.	5,408,597	4,555	5,165,141	4,228	6,573,758	8,781

Pour l'année 1865 comparée à l'année 1862, l'augmentation de parcours équivalait :

A 1,556 fois la longueur de la ligne du Nord.
 A 856 — — de l'Est.
 A 571 — — de l'Ouest.
 A 856 — — du Midi.
 et à 774 — du réseau entier.

Ce dernier accroissement appartient aux convois de voyageurs, à concurrence de 444 fois le développement du réseau, et aux trains de marchandises, à concurrence de 527 fois le même développement.

En 1865, le parcours des convois a dépassé de 6,652 kilomètres le parcours des locomotives, savoir : ⁽¹⁾

ESPÈCES DE TRAINS.		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.
Trains de voyageurs.	Express.....	Kilom. + 264	Kilom. — 9,156	Kilom. "	Kilom. "	Kilom. — 8,892
	Ordinaires....	+ 2,164	— 19,125	+ 5,215	+ 1 248	— 12,496
	Spéciaux	+ 512	— 216	+ 141	+ 29	+ 266
Trains de marchandises.	Ordinaires....	+ 12,056	— 35,971	+ 55,214	+ 25,855	+ 15,152
	Spéciaux	+ 48	— 854	+ 50	+ 74	— 662
Différence finale.....		+ 14,824	— 85,500	+ 58,620	+ 25,204	— 6,652

⁽¹⁾ Le signe + indique un nombre de locomotives-kilomètres supérieur au nombre de convois-kilomètres ; le signe — marque le contraire.

Sous réserve de ce qui a pu se produire sur les parties de la ligne de l'Est qui sont en deçà et au delà des plans inclinés de Haut-Pré, les convois de voyageurs n'ont, d'après les chiffres qui précèdent, été remorqués par deux locomotives que sur un parcours insignifiant de 7,373 kilomètres :

Le tableau suivant fait connaître quelle a été la composition moyenne des trains :

DÉSIGNATION DES TRAINS.		NOMBRE DE VOITURES CHARGÉES, POUR VOYAGEURS.	NOMBRE DE VOITURES CHARGÉES, POUR MARCHANDISES.	NOMBRE DE VOITURES VIDES.	TOTAL — VOITURES.
Trains de voyageurs.	Express . .	4.549	2.962	0.093	7.606
	Ordinaires .	7.646	2.315	0.099	10.258
	Spéciaux . .	9.998	1.696	4.454	16.148
	Ensemble. .	6.893	2.616	0.154	9.665
Trains de marchandises.	Ordinaires .	0.461	20.085	6.697	27.241
	Spéciaux . .	0.214	13.687	6.784	20.685
	Ensemble. .	0.448	19.749	6.701	26.898
Tous les trains réunis.		5.790	10.865	5.506	17.961

Les trois principales de ces moyennes (celles qui concernent respectivement l'ensemble des trains de voyageurs, l'ensemble des trains de marchandises et tous les trains réunis) donnent, comparativement aux moyennes de 1862, les augmentations ou les diminutions indiquées ci-dessous :

DÉSIGNATION DES VOITURES.	ENSEMBLE des trains de voyageurs.		ENSEMBLE des trains de marchandises.		TOUS LES TRAINS RÉUNIS.	
	Augmenta- tion.	Diminution.	Augmenta- tion.	Diminution	Augmenta- tion.	Diminution
Voiture chargée, pour voyageurs	Voiture. »	Voiture 0.118	Voiture. »	Voiture. 0.043	Voiture. »	Voiture. 0.047
— — marchandises.	»	0.185	0.317	»	0.062	»
— vide	0.027	»	0.315	»	0.227	»
TOTAUX	0.027	0.503	1.050	0.043	0.289	0.047
Différence en 1865 par rapport à 1862.	— 0.276		+ 0.983		+ 0.242	

Les différences constatées sont donc sans importance.

Au point de vue de la recette et de la dépense, le convoi-kilomètre a, en 1863, rapporté et coûté, savoir :

Recette brute	fr. 5.15482
Dépense	2.54216
Excédant de recette	fr. 2.61266

En 1862, l'excédant de recette, ramené à la même base ou unité, s'élevait à fr. 2.94347; de sorte qu'il s'est manifesté une diminution de fr. 0.33081, provenant de ce qu'il y a eu :

Diminution de recette brute, l'augmentation du produit n'ayant pas été proportionnelle à l'accroissement du mouvement.	fr. 0.27329
Augmentation de dépense.	0.05752
Comme ci-dessus.	fr. 0.33081

IV.

Tarifs.

On connaît le plan de conduite que le Département des Travaux Publics s'est tracé, en ce qui touche les tarifs du chemin de fer de l'État. Ses principes ont été nettement exposés, notamment dans la séance de la Chambre des Représentants du 21 mars 1863, ainsi qu'il est rappelé à la page 41 du compte rendu des opérations de 1862.

Englober les traités particuliers dans des tarifs spéciaux, et ultérieurement englober les tarifs spéciaux dans le tarif général. — Tel était le programme du Gouvernement, et l'on sait que ce programme a reçu en partie son exécution; les raisons pour lesquelles l'administration n'a pas été au delà de ce qu'elle a fait ont été indiquées à la Chambre des Représentants, dans ses séances du 15 janvier 1864 et du 10 mars suivant.

Voici, à grands traits, ce que l'on a fait, en 1863, dans la voie que l'on se proposait de suivre : des prix réduits avaient été concédés, à titre d'essai, par des contrats particuliers, pour les transports de houille, fontes brutes, scories et minerais, entre les stations de la ligne de Mons à Manage et les stations du bassin de Charleroi; ces prix ont été généralisés; un tarif spécial a été substitué aux contrats particuliers conclus pour les expéditions prémentionnées.

Il existait un tarif spécial applicable à la houille, au coke et aux briquettes de charbon provenant du bassin de Liège en destination de Louvain. Ce tarif a été étendu aux transports de *minerais*, qui ont lieu de Louvain vers les localités du bassin de Liège.

Un tarif spécial a été introduit, à partir du 15 août 1863, pour les *perches* et les *bois de houillères* échangés entre les stations du bassin de Charleroi et les stations des bassins du Centre et de Mons.

Il est dit, à la page 40 du compte rendu de 1862, que les *minima de TAXES* pour les marchandises de la 1^{re} classe du tarif n° 3 ont été considérablement réduits, à dater du 1^{er} janvier 1863. Il a été décidé, au mois de mars 1863, que les envois d'un poids inférieur à 300 kilogrammes peuvent, à la demande expresse des expéditeurs, être transportés à *petite vitesse*, en payant les *minima*

de taxes fixés pour le tarif n° 3. — Il en résulte qu'il n'existe plus de *minimum de poids* à taxer pour les marchandises de la 1^{re} classe du tarif n° 3, mais seulement des *minima de taxes*; de sorte que les expéditeurs ont la faculté de réclamer l'application du tarif n° 3 (*minimum* de la 1^{re} classe), même pour les marchandises dont le poids reste entre 10 et 300 kilogrammes.

Le discours du Trône, prononcé à l'ouverture de la session législative de 1865-1864, contenait l'expression des projets du Ministre, au sujet des réformes que réclament les prix de transport du railway national. « Des modifications, » favorablement accueillies, ont été apportées aux tarifs des chemins de fer de » l'État. Mon Gouvernement s'occupe d'y introduire encore des réductions, en » cherchant à concilier les exigences financières avec les intérêts du commerce et » de l'industrie. »

Ainsi s'exprimait le Chef de l'État.

L'accomplissement de cette promesse a été vivement sollicité en plusieurs circonstances, et particulièrement au nom de la section centrale de la Chambre des Représentants qui a fait rapport sur le projet de loi prorogeant l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835 concernant les péages sur les chemins de fer.

La réponse que le Gouvernement a adressée à ladite section fait connaître et les bases des tarifs que l'on se proposait d'adopter et les raisons pour lesquelles l'approbation de ces tarifs a été ajournée. Il semble utile de reproduire ici cette réponse :

« En présence du grand intérêt qui s'attache, pour l'industrie et le commerce, » à la modification des tarifs du chemin de fer, et de la circonstance que ce tra- » vail, ainsi que le rappelle la section centrale, a été annoncé comme se trouvant » complètement élaboré, il semble juste de céder au vœu de la section centrale, » en faisant connaître les bases de la réforme projetée, réforme formellement » promise d'ailleurs par le discours du Trône.

» Le but que l'administration s'est proposé dans le projet auquel il est fait » allusion, a été de réduire les taxes existantes, spécialement en ce qui concerne » les marchandises pondéreuses, dans la mesure où les besoins de l'industrie et » ceux du Trésor lui ont paru se concilier, et, subsidiairement, d'introduire dans » les tarifs la plus grande simplicité et la plus grande uniformité possibles par » l'absorption, dans les taxes normales nouvelles, des tarifs et des traités » spéciaux.

» Le moyen qu'elle a considéré comme le plus propre à atteindre ce but a été » une application plus large et plus rigoureuse du principe si équitable et si » rationnel des taxes progressivement diminuées à la distance, et de l'octroi de » certaines faveurs particulières aux transports s'effectuant dans des conditions » déterminées de quantité et de régularité.

» I. Il serait créé une 4^e classe de grosses marchandises sur le pied des prix » suivants :

» La 1^{re} lieue serait taxée à fr. 1-20 la tonne; l'augmentation serait de 20 cen- » times par lieue, jusques et y compris la 10^e lieue. A partir de la 11^e lieue, » jusque et y compris la 15^e, la progression serait de 15 centimes par lieue; au » delà de la 15^e lieue, la progression ne serait plus que de 5 centimes par lieue, » jusqu'à l'extrémité du réseau.

» Seraient rangés, entre autres, dans cette classe nouvelle, le charbon, les minerais et les engrais.

» II. Un certain nombre d'articles passeraient de la 2^e à la 3^e classes actuelles, notamment ceux qui présentent la moindre valeur relative, comme les bois, les fers, les pierres de taille, les betteraves, etc. En prenant pour base du déclassement la valeur relative, on évite tout arbitraire.

» III. Une réduction de 25 centimes par tonne sur les prix des quatre classes du tarif n° 3 serait accordée à ceux qui s'engageraient à effectuer, chaque jour, pendant six mois au moins, le transport d'un ou de plusieurs wagons.

» IV. L'échelle des prix des 2^e et 3^e classes serait rectifiée, en continuant, jusqu'à 52 lieues, la progression descendante.

» V. La réduction de 50 centimes serait appliquée aux transports mixtes des 1^{re}, 2^e et 4^e classes, comme elle l'est déjà à ceux de 3^e classe.

» VI. Enfin la taxe de 3 centimes par kilomètre serait introduite, à titre d'essai, pour les charbons exportés par l'un des ports de mer du pays, là où la taxe normale serait supérieure à ce taux.

» Les Compagnies concessionnaires seraient naturellement invitées à accepter, dans son ensemble, le système nouveau, afin, d'une part, de généraliser les bienfaits du tarif projeté, et, d'autre part, de consacrer, pour autant que cela dépend de l'État, l'uniformité des taxes sur toutes les lignes de chemins de fer.

» En supposant l'accession des Compagnies, et en supposant, d'ailleurs, que par l'une ou l'autre cause, telle que l'influence exercée par les événements politiques extérieurs, le mouvement d'accroissement des recettes, qui a si heureusement marqué jusqu'ici l'exploitation des chemins de fer de l'État, vint à s'arrêter momentanément, le déficit qui résulterait de l'application du nouveau tarif monterait à 1,800,000 francs.

» Dans l'hypothèse contraire, celle où le mouvement d'accroissement persisterait et prendrait même un essor plus grand, du chef des modérations nouvelles de taxes, il y aurait à pourvoir, dans des limites qu'il n'est pas possible de déterminer exactement, à une certaine augmentation de la dépense d'exploitation, mais surtout, et ceci est le côté le plus sérieux de la question envisagée sous cette face, il y aurait nécessité urgente à affecter un crédit plus ou moins considérable à la construction de matériel, sous peine de soulever de vives protestations dans l'industrie et de se trouver réduit à refuser le trafic supplémentaire qui, selon les prévisions, doit venir combler la lacune que laisserait dans les recettes l'abaissement de l'unité des prix de transport.

» Que l'on s'arrête à la première ou à la seconde de ces hypothèses, il est donc constant que la mise en vigueur du tarif projeté entraîne des conséquences financières importantes — perte des recettes, dans un cas, — allocation d'un capital élevé, dans l'autre. Dans les circonstances politiques du moment, il a paru au Gouvernement qu'il y avait pour lui un strict devoir de loyauté à tenir en suspens une mesure qui influencerait aussi notablement la situation du Trésor ; il n'appartient à personne de s'assurer les honneurs d'une réforme, s'il

» n'a, en même temps, à porter la responsabilité de ses conséquences éventuelles.
 » à plus forte raison, de ses conséquences prévues (1). »

Les ouvriers n'auraient donc pas manqué à l'œuvre ; ce sont les événements de la politique intérieure qui ont seuls empêché la réalisation des vues du Département.

A côté des questions importantes dont il vient d'être parlé, qu'il soit permis de placer l'indication sommaire de quelques mesures qui, sans être de premier ordre, témoignent néanmoins des tendances de l'administration vers tout ce qui peut satisfaire aux exigences légitimes des expéditeurs et des voyageurs.

Ainsi, la taxe de 50 centimes, exigée pour port des avis d'arrivée au delà des premières barrières dans un rayon de 10 kilomètres, a été supprimée à partir du 1^{er} avril 1863.

Les règlements du service de camionnage bornaient la prise et la remise à domicile aux parties des villes et de leur banlieue situées en-deçà des premières barrières. Ces limites ont été reculées ; le rayon du camionnage comprend actuellement les parties agglomérées des villes et de leurs faubourgs et, en général, tout le territoire situé dans un rayon de 3 kilomètres autour de la station prise comme centre.

On n'a pas oublié que des voyages circulaires sont favorisés, chaque année, par des réductions de taxe et des facultés de séjour plus ou moins prolongé dans les principales villes rencontrées par l'itinéraire. En 1863, il a été organisé des excursions de cette nature, savoir :

1^o *Bords du Rhin* (Cologne, Bonn, Coblenze, Mayence, Strasbourg, Paris et Bruxelles) ;

2^o *Hollande et les bords du Rhin* (Anvers, Rotterdam, la Haye, Amsterdam, Utrecht, Cologne, Aix-la-Chapelle, Spa, Liège, Namur, Paris, Valenciennes et Bruxelles) ;

3^o *Belgique, Hollande et bords du Rhin* ;

4^o *Hollande* (Anvers, Dordrecht, Rotterdam, la Haye, Amsterdam, Utrecht et Gouda) ;

5^o *Belgique* (Pays de Waes, les Flandres et le Hainaut) ;

6^o *Bords de la Meuse* (Namur, Huy, Liège, Spa, Chaudfontaine, Verviers, Louvain, Malines et Bruxelles) ;

7^o *Belgique, grand-duché de Luxembourg et les bords du Rhin* (Namur, Arlon, Luxembourg, Conz, Trèves, Sarrebruck, Creuznach, Bingerbrück, Coblenze, Bonn, Cologne, Aix-la-Chapelle, Spa, Liège et Bruxelles).

En ce qui concerne les grosses marchandises, il n'y a plus que trois points du réseau auxquels elles n'ont pas encore un facile accès, les bureaux de Jette, de Wichelen et d'Oostcamp étant les seuls qui soient dépourvus de voies d'évitement.

Des déclassements plus ou moins nombreux ont eu lieu pour la tarification des transports de la petite vitesse. De nouvelles haltes ont été érigées ; des haltes existantes ont été transformées en station ; et, bien que le présent paragraphe soit destiné exclusivement aux *tarifs*, on signalera comme une mesure éminemment avantageuse l'organisation de trains de nuit pour le service des marchandises.

(1) Documents parlementaires, session de 1863-1864, n° 46.

V

Voyageurs.

En 1862, 8,131,685 voyageurs avaient pris place dans les voitures du chemin de fer de l'État. Pour l'année 1863, le nombre correspondant s'est élevé à 8,818,952, ce qui donne un accroissement de 687,267 personnes ou 8.45 p. $\frac{1}{100}$. Il n'y a pas une seule classe ou catégorie de voyageurs qui n'ait apporté sa part dans l'augmentation constatée ; on en jugera par les chiffres du tableau suivant :

DÉSIGNATION DES TRAINS.		NOMBRE DE VOYAGEURS.		DIFFÉRENCE EN FAVEUR DE 1863.
		EN 1862.	EN 1863.	
Trains express...	Voyageurs de 1 ^{re} classe.....	276,456	286,350	10,105
	— de 2 ^e —	95,789	127,743	55,936
	— de 1 ^{re} —	415,844	414,199	535
Trains ordinaires.	— de 2 ^e —	1,157,070	1,163,198	26,128
	— de 3 ^e —	5,984,502	6,554,121	549,819
	— militaires.....	76,290	80,493	4,203
	— extraordinaires.....	91,508	151,747	40,259
	— enfants.....	58,446	80,908	22,462
Totaux.....		8,131,685	8,818,952	687,267

L'accroissement du mouvement de 1862 sur le mouvement de 1861 n'avait pas dépassé 282,091 voyageurs ; il s'était même produit une diminution quant aux voyageurs de la 1^{re} classe (trains ordinaires) et quant aux transports de militaires. L'augmentation n'avait été que de 184,502 en ce qui concerne les voyageurs de 3^e classe.

L'augmentation s'est répartie, d'une manière fort inégale, entre les douze mois de l'année ; ainsi tandis que le mois de juin a donné un abaissement de 13,000 voyageurs, le mois d'août a amené un accroissement de 275,000 personnes. Cette dernière époque correspond aux fêtes jubilaires de Malines, lesquelles ont, comme on sait, attiré une foule de monde. Pour les autres mois de l'année, l'augmentation n'a pas été au-delà de 74,000 personnes (mai), et elle n'est pas descendue au-dessous de 7,000 (septembre).

Sous le rapport des recettes perçues, la comparaison des années 1862 et 1863 s'établit comme suit :

DÉSIGNATION DES TRAINS.		RECETTES.		DIFFÉRENCE entre les recettes de 1863 et celles de 1862.	
		EN 1862.	EN 1863.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Trains express.	Voyageurs de 1 ^{re} classe....	2,109,926 21	2,031,541 33	"	78,384 86
	— de 2 ^e —	677,479 23	741,050 50	63,571 23	"
	— de 1 ^{re} —	1,431,784 "	1,595,446 48	"	56,357 32
Trains ordinaires.	— de 2 ^e —	2,070,768 43	2,082,580 69	2,612 24	"
	— de 3 ^e —	5,753,831 48	6,169,203 23	435,331 77	"
	— militaires.....	110,249 57	119,246 66	8,997 09	"
	— extraordinaires.	203,924 73	270,663 33	64,740 60	"
	— enfants.....	57,188 73	78,815 02	21,624 27	"
Totaux.....		12,408,172 44	12,888,147 28	594,897 22	114,922 38
Augmentation.....		479,974 84		479,974 84	

L'amélioration de recette obtenue est donc loin d'être proportionnelle à l'accroissement constaté dans le mouvement : à une augmentation de 10,103 voyageurs de 1^{re} classe (trains express) correspond une diminution de fr. 78,584-86. Un résultat analogue s'est produit en ce qui concerne les voyageurs de 1^{re} classe des trains ordinaires. Cela tient évidemment à ce qu'il y a eu raccourcissement dans les parcours effectués, et cela prouve que des coupons de 1^{re} classe ont été pris, en 1863, pour des trajets moins longs que ceux qui ont été franchis en 1862 par les voyageurs de cette même classe.

Sur les douze mois de l'année, il y en a trois (juin, juillet et septembre) pendant lesquels il s'est révélé une diminution de recette comparativement à 1862. Le mois d'août solde, au contraire, par une augmentation de 193,000 francs.

Les résultats de 1862 comparés à ceux de 1861 avaient été comme suit : 282,091 voyageurs et fr. 627,317-80, en plus. L'année 1861, comparée à 1860, avait donné 437,233 voyageurs et fr. 474,981-11, en plus. Sous une autre forme :

	Voyageurs.	Fr. c.
Accroissement de 1861 sur 1860.	437,233	474,981-11
— 1862 sur 1861.	282,091	627,317-80
— 1863 sur 1862.	687,267	479,974-84

De ces observations, il résulte qu'il est littéralement impossible de déterminer *a priori*, avec quelque garantie d'exactitude ou de précision, quelles seront, au point de vue de la recette, les conséquences des fluctuations plus ou moins nombreuses et plus ou moins considérables qui se manifestent dans le mouvement des transports. Sans doute, quand il s'agira d'expéditions nouvelles qui doivent se faire dans des conditions parfaitement connues, on pourra fixer par à peu près l'influence qu'elles exerceront sur le revenu du railway ; mais la base des appréciations semble faire complètement défaut quand on ne peut procéder que sur des nombres généraux et sur l'ensemble du mouvement.

Pour 1863, la recette effectuée du chef des transports de voyageurs équivalait à 38.03 p. % du produit total de l'exploitation; la proportion avait été de 38.12 p. %, en 1862. A ce point de vue, les deux exercices comparés ont donc abouti au même résultat. Le tableau suivant fait connaître la manière dont ces deux tantièmes proportionnels se sont répartis entre les différentes catégories de voyageurs; le même tableau indique la place que chacune desdites catégories a occupée, en 1862 et en 1863, dans la recette du tarif des voyageurs.

DÉSIGNATION DES TRAINS.		PROPORTION POUR CENT relativement à la recette du tarif des voyageurs.				PROPORTION POUR CENT relativement à la recette totale de l'exploitation.			
		Tantième proportionnel.		Différence de 1863 compara- tivement à 1862.		Tantième proportionnel.		Différence de 1863 compara- tivement à 1862.	
		1862.	1863.	En PLUS.	En MOINS.	1862.	1863.	En PLUS.	En MOINS.
Trains express.....	Voyageurs de 1 ^{re} classe....	17.00	15.76	»	1.24	6.48	5.99	»	0.49
	— de 2 ^e —	5.46	5.75	0.29	»	2.08	2.19	0.11	»
	— de 1 ^{re} —	11.54	10.83	»	0.71	4.40	4.12	»	0.28
	— de 2 ^e —	16.76	16.16	»	0.60	6.39	6.15	»	0.24
Trains ordinaires....	— de 3 ^e —	46.23	47.86	1.63	»	17.62	18.20	0.58	»
	— militaires.....	0.89	0.93	0.04	»	0.31	0.35	0.01	»
	— extraordinaires..	1.66	2.10	0.44	»	0.63	0.80	0.17	»
	— enfants.	0.46	0.61	0.15	»	0.18	0.23	0.05	»
Totaux.....		100.00	100.00	2.55	2.55	38.12	38.03	0.09	1.01
Diminution						0.09		0.09	

Un fait qui certainement fixera l'attention mieux que ceux auxquels s'appliquent les détails précédents, c'est que la recette provenant du transport des voyageurs, s'est accrue de 2,430,000 francs dans le cours des cinq dernières années : cette recette était de 10,458,000 en 1858; on vient de la voir arriver à 12,888,000 francs en 1863; l'accroissement annuel atteint donc une moyenne de 486,000 francs.

L'administration ne possède pas jusqu'ici une statistique qui la mette à même de faire un relevé exact des parcours des voyageurs. Ces parcours, ramenés au voyageur-kilomètre, se calculent donc par approximation, en divisant le produit de chaque catégorie de voyageurs par la base des tarifs, soit :

Fr. 0.10 par kilomètre de parcours, pour la 1 ^{re} classe des trains express;					
» 0.075	—	—	2 ^e	—	—
» 0.08	—	—	1 ^{re}	—	ordinaires;
» 0.06	—	—	2 ^e	—	—
» 0.04	—	—	3 ^e	—	—

Évidemment le résultat du calcul ainsi fait n'est, en définitive, qu'une évaluation, notamment parce que les taxes reposent sur des distances *légales* différentes des distances réelles et parce qu'il existe un *minimum* de perception pour chacune des cinq catégories indiquées. Quoi qu'il en soit, cette évaluation s'établit, pour les années 1862 et 1863, dans les termes suivants :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	NOMBRE DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES.		DIFFÉRENCE EN 1863.	
	EN 1862.	EN 1863.	EN PLUS.	EN MOINS.
Trains express.... { Voyageurs de 1 ^{re} classe.	21,099,262	20,513,414	•	785,848
{ — de 2 ^e —	9,033,035	9,880,673	847,618	•
{ — de 1 ^{re} —	17,897,500	17,443,081	•	454,219
Trains ordinaires. { — de 2 ^e —	54,662,807	54,706,543	43,538	•
{ — de 3 ^e —	143,596,287	154,230,081	10,833,794	•
Totaux.....	226,088,711	256,573,594	11,724,930	1,240,067
Augmentation.....	10,484,883		10,484,883	

D'après ce tableau, les voyageurs de la 1^{re} classe, aussi bien ceux des trains ordinaires que ceux des convois express, ont fourni un parcours développé moins important pour 1863 que pour 1862. L'accroissement obtenu appartient, pour la plus forte part, aux voyageurs de la 3^e classe.

En ce qui touche le parcours moyen de chaque personne embarquée, il y a eu diminution pour toutes les catégories. Le parcours le plus long continue d'être fourni par les voyageurs de la 2^e classe des trains express, et encore ce parcours n'a-t-il pas dépassé 77.34 kilomètres par voyageur. Calculé sur l'ensemble, sans distinction de classe, ce parcours moyen s'abaisse à 27.74 kilomètres, soit environ 5 1/2 lieues métriques seulement. — Pour la classe la plus nombreuse, c'est-à-dire pour la 3^e, la moyenne est encore plus faible, puisqu'elle ne va pas au delà de 23.60 kilomètres.

En moyenne, chaque voyageur transporté a payé fr. 1-46, en 1863.

Ces chiffres sont groupés, avec d'autres, dans le tableau qui suit. On verra combien sont relativement défavorables les conditions faites au railway de l'État belge, sous le rapport du développement des parcours.

DÉSIGNATION DES TRAINS.	PARCOURS MOYEN			PRIX MOYEN		
	FOURNI par chaque voyageur.		Diminution en 1863.	PAYÉ par chaque voyageur.		Diminution en 1863.
	EN 1862.	EN 1863.		EN 1862.	EN 1863.	
Trains express.... { Voyageurs de 1 ^{re} classe.	Kilom. 76.53	Kilom. 70.89	Kilom. 5.44	Fr. c. 7 63	Fr. c. 7 09	Fr. c. 0 54
{ — de 2 ^e —	96.51	77.34	18.97	7 22	5 30	1 42
{ — de 1 ^{re} —	43.25	42.11	1.14	3 46	3 37	0 09
Trains ordinaires. { — de 2 ^e —	50.49	29.84	0.65	1 83	1 79	0 04
{ — de 3 ^e —	23.96	23.60	0.36	0 96	0 94	0 02
Tous les voyageurs réunis (sauf les enfants, les militaires et les voyageurs extraordinaires).	28.39	27.74	0.83	1 52	1 46	0 06

A une très-faible fraction près ($\frac{3}{100}$ de kilomètre), la diminution a été de 19 kilomètres pour un voyageur de 2^e classe des trains express, ce qui correspond à une réduction de fr. 1-42 dans la recette. — La moyenne générale accuse un abaissement de 0.83 kilomètre dans le parcours, et de fr. 0-06 dans le prix payé.

Quant à la répartition proportionnelle des voyageurs transportés, voici des chiffres qui la feront connaître :

DÉSIGNATION DES TRAINS.		SUR 1,000 VOYAGEURS.		DIFFÉRENCE EN 1863.	
		EN 1862.	EN 1863.	EN PLUS.	EN MOINS.
Trains express. . .	Voyageurs de 1 ^{re} classe. . . .	54.0	52.5	"	1.5
	— de 2 ^e —	11.5	14.4	2.9	"
	— de 1 ^{re} —	50.8	47.0	"	3.8
Trains ordinaires. . .	— de 2 ^e —	140.0	131.9	"	8.1
	— de 3 ^e —	756.0	740.9	4.9	"
	— militaires.	9.5	9.2	"	0.1
	— extraordinaires. . .	11.2	14.9	3.7	"
	— enfants.	7.2	9.2	2.0	"
Totaux.		1,000.0	1,000.0	15.5	15.5

Le déclassement est seulement de 1.55 p. %; en 1861, il n'était même que de 0.51 p. %, et, en 1862, il se calculait à 1.31 p. %. — S'il y a une variation, elle est, on le voit, fort peu sensible.

Pour terminer le paragraphe consacré au transport des voyageurs, on fera remarquer que l'augmentation de recette réalisée en 1863, par rapport à 1862, s'est répartie comme suit :

État	fr. 445,281 40
Dendre-et-Waes	34,112 08
Tournai à Jurbise	581 36
Augmentation totale.	fr. 479,974 84

VI.

Bagages.

Les bagages transportés par les chemins de fer dont l'exploitation est placée dans les mains du Gouvernement belge, payent 6 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre, ou, en termes plus précis, 30 centimes par quintal et par lieue. Cette taxe se calcule de 10 en 10 kilogrammes, en négligeant les fractions de dizaine. Le *minimum* de perception est de 50 centimes par expédition.

Depuis longtemps, la recette provenant du transport des bagages est à peu près stationnaire. Ainsi, cette recette s'élevait, dès 1858, à fr. 556,592-61, et,

pour 1863, elle ne dépasse même pas fr. 544,136-59; en 1862, on avait recueilli, du chef desdits transports, un produit brut de fr. 548,592-64. La comparaison entre les deux derniers exercices, tant au point de vue du mouvement qu'au point de vue de la recette, s'établit comme suit :

MODE DE TARIFICATION APPLIQUÉ.	MOUVEMENT.			RECETTE.			
	1862.	1863.	Différence en 1863.	1862.	1863.	Augmentation en 1863.	Diminution en 1863.
Transports au minimum	114,238	117,995	+ 3,757	Fr. c. 66,242 42	Fr. c. 66,861 59	Fr. c. 619 17	Fr. c. "
Id. au poids taxé (quintaux) . .	105,247	104,969	— 258	492,350 22	477,275 "	"	5,075 22
TOTAUX				548,592 64	544,136 59	— 4,456 05	

On voit que la recette obtenue n'a pas une grande importance comparativement à l'ensemble des produits de l'exploitation; elle n'équivaut pas à plus de 1.61 p. % de ceux-ci.

En 1862, il s'était produit une augmentation de fr. 27,025-42 par rapport à 1861; mais, en somme, la recette totale n'était encore que de fr. 548,592-64, et, d'ailleurs, 1860 avait donné une diminution de fr. 33,691-95 sur 1859.

La réduction, de fr. 4,456-05, constatée en 1863, a affecté :

La part de l'État, à concurrence de	fr.	4,715 20
La part de la Compagnie de Tournai à Jurbise, à concurrence de fr.		298 22
Ensemble.	fr.	5,013 42
Par contre, la Société de Dendre-et-Waes a reçu en plus	fr.	557 37
Reste	fr.	4,456 05

En rapprochant la base des tarifs et le montant de la recette réalisée, on trouve que les 104,989 quintaux de bagages taxés au poids ont fourni un parcours développé de 7,954,583 quintaux-kilomètres; le trajet moyen du quintal embarqué revient ainsi à 75.76 kilomètres, soit environ 15 lieues; chaque quintal embarqué a rapporté, l'un portant l'autre, fr. 4.546. Ces deux dernières moyennes se calculaient respectivement à 76.48 quintaux-kilomètres et à fr. 4.585 pour 1862.

Le parcours ainsi établi correspond à celui qui a été trouvé, dans le paragraphe précédent, pour les voyageurs des trains express. C'est là un résultat qui est assez régulièrement obtenu depuis plusieurs années.

Quant aux bagages taxés au *minimum*, ils équivalent seulement à 12.29 p. %, en recettes, du produit des bagages, ou à 0.20 p. % de la recette totale de l'exploitation.

VII.

Marchandises.

a. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIE.

Le mouvement des transports de petits paquets et de petites marchandises, ainsi que la recette provenant de ces expéditions, ont donné, en 1863 comparativement à 1862, d'une part, une diminution de 47,018 quintaux et, d'autre part, une augmentation de fr. 435,703-94. Voici des détails :

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.
	Quint.	Quint.	Quint.	Quint.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Colis de 2 kilogr. et moins...	4,100	4,030	"	70	131,418 57	201,415 35	69,996 78	"
— de 2 à 5 kilogr.....	11,292	7,408	"	"	129,468 95	124,214 66	141,166 17	"
— de 5 à 10 — (¹).....		13,332	9,448	"		146,420 46		"
— de plus de 10 kilogr....	11,680	7,484	"	4,196	96,683 85	62,171 70	"	34,512 15
Expéditions taxées au minimum.	64,758	101,522	36,764	"	203,458 44	460,330 13	256,871 69	"
— — au poids...	893,315	804,351	"	88,964	1,475,221 50	1,477,402 93	2,181 45	"
TOTALS.....	965,145	938,127	46,212	93,230	2,036,251 31	2,471,955 25	470,216 09	34,512 15
Différences.....	- 47,018		- 47,018		+ 435,703 94		+ 435,703 94	

Comme on le voit, les différences constatées se répartissent ainsi : 1° quant aux quantités transportées, *diminution* de 52,200 quintaux de petites marchandises, et *augmentation* de 5,182 quintaux de petits paquets; 2° quant à la recette encaissée, *augmentation* de fr. 176,650-80 pour les petits paquets, et de fr. 259,053-14 pour les articles de messagerie.

Toutefois, il est essentiel de ne pas perdre de vue que l'accroissement de recette est, en réalité, très-notablement inférieur à la somme de fr. 435,703-94, qui vient d'être indiquée; en effet, depuis le 1^{er} septembre 1862, les prix de base des tarifs nos 1 et 2 comprennent les frais de *remise à domicile*, lesquels étaient autrefois perçus séparément et renseignés sous la rubrique *frais accessoires*. Il y a donc ici un véritable transfert dont il est impossible de fixer l'importance, parce que les *frais accessoires* s'appliquent aux transports de tous les tarifs, sans distinction.

Depuis 1858, le mouvement s'est comporté ainsi qu'il est indiqué ci-dessous :

(¹) Les colis de 5 à 10 kilogrammes n'ont pas été renseignés séparément pour les huit premiers mois de 1862.

		Petits paquets.		Articles de messagerie.
En 1858 par rapport à 1857 . .	+	4,197 quintaux.	+	46,511 quintaux.
En 1859 — à 1858 . .	+	4,174 —	+	53,194 —
En 1860 — à 1859 . .	+	2,151 —	+	55,505 —
En 1861 — à 1860 . .	+	1,808 —	+	58,477 —
En 1862 — à 1861 . .	+	2,527 —	—	5,601 —
En 1863 — à 1862 . .	+	5,182 —	—	52,200 —

L'accroissement obtenu ordinairement chaque année a donc été dépassé, en 1863, pour ce qui concerne les petits paquets (grande vitesse). Il s'est, au contraire, produit une diminution considérable dans le mouvement des expéditions du service accéléré; et cette diminution sollicite d'autant plus l'attention qu'elle succède à une série d'augmentations non interrompues. Il est vrai cependant que déjà les transports de 1862 étaient, quant à leur importance, restés au-dessous des transports de 1861; mais l'abaissement avait été insignifiant.

D'où vient cette réduction? Elle n'est pas fatalement le signe d'un ralentissement dans les expéditions effectuées; elle est le résultat d'un simple déclassement.

En effet, on sait que des modifications radicales ont été introduites, en 1862 et en 1863, dans les prix des tarifs nos 1 et 2; le *maximum* de poids, soumis d'obligation au tarif n° 2, avait été limité à 500 kilogrammes, à partir du 1^{er} septembre 1862; le *minimum* de la taxe pour le transport des marchandises au tarif n° 5 a été abaissé, à dater du 1^{er} janvier 1863; enfin, le 1^{er} avril 1863, le *minimum* de poids pour les transports de la petite vitesse a été supprimé. Il est nécessairement résulté de ces mesures que certaines marchandises ont abandonné le tarif n° 2 pour réclamer l'application du tarif n° 5.

Un tableau comparatif fera mieux ressortir les fluctuations constatées :

MOIS.	PETITS PAQUETS.			PETITES MARCHANDISES.			
	1862.	1863.	EN PLUS en 1863.	1862.	1863.	EN PLUS en 1863.	EN MOINS en 1863.
	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.
Janvier	1,736	2,161	405	71,262	66,427	»	4,835
Février	1,659	2,121	482	67,420	67,247	»	175
Mars	2,077	2,329	452	84,195	75,761	»	8,434
Avr. I	2,175	2,582	409	81,516	70,795	»	10,721
Mai	2,447	2,826	579	83,204	72,445	»	12,761
Juin	2,119	2,447	528	75,995	69,456	»	6,537
Juillet	2,166	2,752	586	85,151	71,952	»	15,199
Août	2,205	2,774	571	85,579	35,214	»	2,565
Septembre	2,627	2,788	161	80,252	82,501	2,269	»
Octobre	2,752	5,277	525	95,828	89,645	»	4,185
Novembre	2,521	2,966	445	76,514	79,084	2,770	»
Décembre	2,592	3,051	459	71,579	77,570	5,991	»
TOTAUX	27,072	32,254	5,182	958,075	905,875	11,050	63,250
				— 52,200		— 52,200	

En ce qui touche les articles de la *grande vitesse*, la progression s'est parfaitement soutenue; de plus, elle est uniforme. Quant aux petites marchandises, leur mouvement donne lieu à diverses observations : les huit premiers mois de

l'année 1862 se sont encore écoulés sous le régime des anciens tarifs; chacun de ces huit mois a donné un mouvement supérieur au mouvement de chacun des mois correspondants de l'année 1863.

Ce qui tendrait à prouver le déclassement, c'est que toute la diminution porte sur les petits paquets de plus de 10 kilogrammes et sur les articles de messagerie taxés *au poids*.

La suppression du *minimum de poids* à comprendre dans le tarif n° 5 a eu également son influence : cette suppression a été prononcée dans le courant du mois de mars 1863; or, du 1^{er} janvier au 1^{er} avril 1863, on a transporté, aux conditions des tarifs nos 1 et 2 réunis, 12,103 quintaux de moins que pendant le premier trimestre 1862, soit en moyenne 4,034 quintaux par mois; — la diminution a été de 43,550 quintaux (8,666 quintaux en moyenne) pour les cinq mois suivants, soit avril à août inclusivement. Pour l'une et pour l'autre de ces deux périodes, la réduction provient, à peu près en entier, des petites marchandises taxées au poids.

Chose qui, à première vue, paraît extraordinaire sinon impossible, le mouvement des mois de janvier à août 1863 a *fléchi* de 53,433 quintaux (petites marchandises et petits paquets réunis) par rapport au mouvement des huit premiers mois de 1862, et la recette s'est, malgré cette diminution, *accrue* de fr. 315,980-88. Pour les quatre derniers mois de l'année, il s'est produit un *accroissement* de 8,415 quintaux donnant une *amélioration de recette* qui n'excède point fr. 119,723-06.

Ces résultats, qui sembleraient surprenants, s'expliquent naturellement par le fait de l'adoption de nouveaux tarifs; on le répète, l'accroissement de *recette* provient, en très-grande partie, de la suppression d'une perception séparée pour la remise à domicile. C'est ainsi que se comprend l'amélioration de fr. 315,980-88 qui représente l'excédant des huit premiers mois de 1863 sur les mois correspondants de 1862.

Au point de vue de la recette, la comparaison à établir entre les deux exercices 1862 et 1863 s'exprime en ces termes :

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	HUIT PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE.				QUATRE DERNIERS MOIS DE L'ANNÉE.		
	1862.	1863.	En plus en 1863.	En moins en 1863.	1862.	1863.	En plus en 1863.
Colis de 2 kilogr. et moins . . .	Fr. c. 86,573 96	Fr. c. 131,789 95	Fr. c. 45,215 99	»	Fr. c. 44,814 61	Fr. c. 69,625 40	Fr. c. 24,780 79
— de 2 à 5 kilogr.		80,017 86		»	36,061 04	44,196 80	8,135 76
— de 5 à 10 — (*)	53,761 95	92,592 22	118,848 13	»	39,645 96	53,828 24	14,182 28
— de plus de 10 kilogr. . . .	79,727 42	36,229 18	»	43,498 24	16,956 43	25,942 52	8,986 09
Expéditions taxées au minimum.	67,515 71	301,749 23	234,233 52	»	133,912 73	158,560 90	22,638 17
— — au poids. . .	982,213 28	913,394 76	»	33,818 52	493,008 22	534,003 19	40,999 97
TOTAUX	1,269,792 32	1,585,773 20	398,297 64	82,316 76	766,458 99	885,182 05	119,723 06
DIFFÉRENCE	+ 315,980 88		+ 315,980 88				

(*) Voir note au bas de la p. 52.

Les produits du tarif n° 1 et du tarif n° 2 représentent ensemble 7.29 p. % du montant des recettes totales de l'exploitation. La proportion était seulement de 6.26 p. %, en 1862. La différence de 1.03 p. %, qui existe entre ces deux tantièmes, appartient aux petits paquets à concurrence de 0.47 p. % et aux articles de messagerie à concurrence de 0.56 p. %.

L'accroissement de produit qui s'est réalisé en 1863 a été partagé comme suit :

État belge	fr. 398,445 51
Compagnie de Dendre-et-Waes	54,564 82
— de Tournai à Jurbise	2,695 61
Total.	fr. 455,705 94

b. GROSSES MARCHANDISES.

Les wagons du chemin de fer de l'État ont transporté, en 1863, 202,161 tonne de grosses marchandises de plus qu'il n'en avait été convoyé en 1862; il en est résulté un accroissement de fr. 689,611-57 dans la recette, abstraction faite des *frais accessoires* dont il sera fait mention ci-dessous. Ces deux augmentations de 202,161 tonnes et de fr. 689,611-57 se sont réparties comme suit :

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Marchandises taxées au minimum.	(¹) 9,312	19,675	10,363	(¹) 111,393 08	180,389 44	68,996 36
— de 1 ^{re} classe.	447,186	454,269	7,083	3,386,082 30	3,449,821 58	63,739 22
— de 2 ^e —	716,179	775,445	59,266	3,523,519 63	3,723,458 76	199,939 13
— de 3 ^e —	3,081,530	3,206,395	124,865	8,171,427 02	8,521,518 23	350,091 21
Expéditions par abonnement.	22,273	22,857	584	81,591 37	88,437 02	6,845 65
TOTAUX.	4,276,480	4,478,641	202,161	15,274,013 46	15,963,625 03	689,611 57

Donc, augmentation de mouvement, augmentation de recette. Toutefois, au point de vue du produit, l'accroissement, au lieu de rester à fr. 689,611-57, descendrait à fr. 350,556-35, si l'on avait égard à la diminution de fr. 339,055-22 constatée dans le montant des *frais accessoires*.

L'amélioration de fr. 689,611-57 succède à une diminution de fr. 183,370-16,

(¹) Pour les quatre derniers mois de 1862 seulement.

différence en moins révélée par le dernier compte rendu et marquant l'abaissement de la recette de 1862 par rapport à la recette de 1861.

Reprenant successivement les différents chiffres que contient le tableau qui précède, on obtient les détails qui vont suivre.

1° *Marchandises taxées au minimum.*

MOIS DE L'ANNÉE.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier	"	1,256	1,256	"	"	12,166 16	12,166 16	"
Février	"	1,424	1,424	"	"	13,362 29	13,362 29	"
Mars	"	1,495	1,495	"	"	13,644 09	13,644 09	"
Avril	"	1,534	1,534	"	"	13,473 57	13,473 57	"
Mai	"	1,487	1,487	"	"	13,548 87	13,548 87	"
Juin	"	1,542	1,542	"	"	13,148 07	13,148 07	"
Juillet	"	1,535	1,535	"	"	14,590 23	14,590 23	"
Août	"	1,678	1,678	"	"	16,130 39	16,130 39	"
Septembre	2,082	1,909	"	173	29,272 39	10,696 35	"	12,576 04
Octobre	2,620	2,045	"	575	29,420 86	18,348 69	"	11,072 37
Novembre	2,374	1,956	"	418	27,634 07	18,378 99	"	9,255 08
Décembre	2,236	1,794	"	442	25,065 76	16,701 14	"	8,363 62
TOTAL	9,312	19,675	11,971	1,608	111,393 08	180,389 44	110,263 67	41,267 31
AUGMENTATION . .	10,363		10,363		68,996 36		68,996 36	

Antérieurement à l'émission de l'arrêté du 31 juillet 1862, il n'existait pas de *minimum* de taxe pour les grosses marchandises; à partir du 1^{er} septembre 1862, date de la mise en vigueur dudit arrêté, un *minimum* de taxe a été introduit, et, pour les marchandises de la 1^{re} classe, il a été fixé au prix de 300 kilogrammes du tarif n° 2, y compris les frais de chargement et de remise à domicile.

Un arrêté ministériel du 10 décembre 1862 modifia ces prix, à partir du 1^{er} janvier 1863. Il est payé, depuis cette dernière date, à titre de *minimum* pour les marchandises de la petite vitesse, 1 franc pour 1 lieue, fr. 1-30 pour 2 lieues, fr. 1-60 pour 3 lieues, et ainsi de suite, en augmentant de 30 centimes par lieue, jusque et y compris la sixième; à partir de 7 lieues, l'accroissement est seulement de 25 centimes. Mais ces nouveaux prix, qui comprennent les frais de chargement et de déchargement, ne comprennent pas les frais obligatoires d'enregistrement (20 centimes par expédition), ni, le cas échéant, les frais facultatifs de prise et de remise à domicile.

Le mouvement et la recette baissèrent considérablement à la suite de l'adoption de ces nouvelles bases de tarification; la diminution atteignit 50 p. % de la recette.

Au mois de mars 1863, on supprima le *minimum de poids* pour les marchandises de la petite vitesse à transporter au *minimum de taxe*; mais la recette

totale ne se releva point malgré cela, ou, du moins, elle ne le fit que dans des proportions peu sensibles, et, en définitive, les quatre derniers mois de 1863 donnèrent, comparativement aux mois correspondants de 1862, une diminution de mouvement et une diminution de produit, savoir : 1,608 tonnes sur 9,312, et fr. 41,267-31 sur fr. 111,393-08.

L'accroissement obtenu sur l'ensemble de l'année provient donc uniquement de ce que le tarif au *minimum* n'a fonctionné que pendant le dernier tiers de l'année 1862, tandis qu'il a reçu son application pendant tout l'exercice 1863. La moyenne mensuelle de 1863 est de beaucoup inférieure à la moyenne mensuelle de 1862.

2^o Marchandises de 1^{re} classe.

MOIS DE L'ANNÉE.	NOUVEMENT.				RECETTE.			
	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier	30,267	30,245	»	42	279,745 42	278,214 91	»	1,530 51
Février	35,974	33,426	»	2,548	277,094 39	268,403 65	»	10,690 74
Mars	38,183	34,647	»	3,536	285,357 60	270,072 47	»	14,685 13
Avril	36,110	33,811	»	2,299	262,960 15	260,738 15	»	2,222 »
Mai	35,208	33,176	»	2,032	264,758 73	257,067 88	»	7,690 85
Juin	33,191	31,555	»	1,636	249,083 13	241,310 73	»	7,772 40
Juillet	36,946	36,910	»	36	283,825 31	297,445 53	11,620 22	»
Août	39,592	36,458	»	3,134	296,603 02	287,054 61	»	9,548 41
Septembre	38,028	40,573	2,545	»	293,245 61	303,857 02	10,611 41	»
Octobre	42,687	51,889	11,202	»	316,904 87	358,281 16	41,376 29	»
Novembre	38,750	44,462	5,712	»	301,578 89	333,624 73	32,045 84	»
Décembre	36,230	39,117	2,887	»	272,935 24	293,150 74	22,225 50	»
TOTAL	447,186	434,269	22,346	15,263	3,386,082 36	3,440,821 58	1 7,879 25	54,140 04
AUGMENTATION .	7,083		7,083		63,739 22		63,739 22	

Ici, les variations n'ont pas d'importance. On doit remarquer cependant que le mouvement a été, sans exception, moins considérable pour chacun des huit premiers mois de l'année 1863 que pour chacun des huit premiers mois de 1862. A partir du mois de septembre, l'année 1863 a pris le dessus et l'avantage lui est resté acquis.

Quant aux légères variations constatées, elles ne peuvent s'expliquer que par un ralentissement dans les transactions, ralentissement qui a ensuite fait place à une reprise. Les tarifs ne sont pour rien dans les changements dont il s'agit, puisque les bases de la tarification n'ont pas été modifiées depuis 1853.

Marchandises de 2^e classe.

MOIS DE L'ANNÉE.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier.	51,699	51,978	3,279	"	261,484 60	275,668 70	14,384 10	"
Février.	53,100	52,956	"	944	267,896 80	273,435 66	5,538 86	"
Mars.	62,577	73,202	10,625	"	301,087 91	339,786 54	38,698 63	"
Avril.	59,737	64,324	4,587	"	292,756 47	313,263 27	20,506 80	"
Mai.	56,819	75,525	18,706	"	284,420 04	324,788 12	40,368 08	"
Juin.	57,567	65,688	8,121	"	290,036 90	331,897 41	41,860 51	"
Juillet.	61,265	69,936	8,671	"	327,558 90	346,861 52	19,302 62	"
Août.	59,417	57,905	"	3,512	293,053 69	282,568 67	"	10,485 02
Septembre.	62,045	60,122	"	1,923	303,676 15	293,895 20	"	9,780 95
Octobre.	69,943	73,958	4,015	"	334,955 57	320,638 73	"	14,327 14
Novembre.	60,344	66,420	6,076	"	279,014 60	317,629 43	38,614 83	"
Décembre.	57,866	62,431	4,565	"	287,577 70	302,815 51	15,237 81	"
TOTAL.	716,179	775,445	65,645	6,379	3,523,519 63	3,723,458 76	234,532 24	34,593 11
ACCROISSANT. . .	59,206		59,266		199,939 13		199,939 13	

La recette des marchandises de la 2^e classe s'était élevée, en 1861, à fr. 3,774,547-68; en 1862, elle était tombée à fr. 3,523,519-63, ce qui accusait une diminution de fr. 251,028-05, laquelle diminution répondait à 20,808 tonnes transportées en moins.

En 1863, le tonnage s'est accru de 59,266 tonnes par rapport au mouvement de 1862, et la recette s'est relevée de fr. 199,939-13.

Le mouvement de 1863 dépasse donc de 58,458 tonnes celui de 1861, et cependant il s'en faut encore de fr. 51,088-92 que le produit de la première de ces années soit égal au produit de la seconde; toutefois, il s'est déjà réalisé une très-notable amélioration en 1863 par rapport à 1862.

Ces alternatives d'abaissement et de relèvement successifs sont, dans certaine mesure, la conséquence de la mise en pratique de tarifs réduits à la distance. En 1862, le ralentissement des affaires, provoqué par une crise intense, avait exercé une influence funeste sur le développement des transports et ceux-ci avaient été moins importants qu'en 1861; mais la cause principale de la dépression de la recette doit être cherchée dans la réduction des taxes.

Ainsi le nouveau tarif est entré en vigueur à la date du 1^{er} février 1862 et les onze premiers mois qui ont suivi, ont, tous sans exception, soldé par une diminution de recette. A partir du 1^{er} janvier 1863, une reprise s'est manifestée; il est vrai qu'elle n'a pas suffi à ramener au chiffre des produits de 1861, mais encore a-t-elle une signification sur laquelle on ne peut fermer les yeux.

En 1863, il n'y a que la recette des mois d'août à octobre inclusivement qui soit restée au-dessous de la recette des mois correspondants de 1862; et il est à

noter que la diminution constatée au mois d'octobre s'est produite malgré un accroissement de 4,013 tonnes dans le nombre des expéditions effectuées.

Cette dernière observation rappelle que les fluctuations dans les quantités transportées, d'une part, et dans les recettes obtenues, d'autre part, ne se traduisent nullement par des chiffres proportionnels, lorsque l'on envisage d'un coup d'œil l'ensemble des transports.

En somme, on peut dire que les nouveaux tarifs ont eu pour premier effet d'amener une diminution de recette; cela était inévitable. Mais, comme cela avait été annoncé par l'administration, les transports augmentent, et tout permet d'espérer que l'année 1864 ne s'écoulera pas sans que la recette soit remontée au niveau qu'elle avait atteint au moment où la réforme a été sanctionnée. Si cette *probabilité* devient un fait accompli, les prévisions auront reçu leur pleine confirmation, au moins en ce qui touche les grosses marchandises de la 2^e classe.

4^e *Marchandises de 3^e classe.*

Les tarifs des marchandises de la 3^e classe ont subi, à partir du 1^{er} janvier 1862, des changements très-marqués, dans le sens d'un dégrèvement. Cela n'avait pas empêché la recette totale de cette catégorie de transports de se maintenir, en 1862, au chiffre de la recette de 1861, parce qu'un accroissement de 164,683 tonnes dans les quantités transportées avait compensé la perte relative éprouvée pour chaque envoi pris isolément. En 1863, les tarifs n'ont plus été modifiés, et la recette s'est accrue de fr. 350,091-24 par rapport à 1862; cependant le mouvement, comprimé par la somnolence industrielle du moment, n'a guère repris les allures progressives qu'il avait acquises depuis plusieurs années.

En effet, l'accroissement annuel de tonnage a été :

De 334,913 tonnes,	en 1858	par rapport à 1857.
De 96,126	— en 1859	— à 1858.
De 236,541	— en 1860	— à 1859.
De 343,711	— en 1861	— à 1860.
De 164,683	— en 1862	— à 1861.
De 124,863	— en 1863	— à 1862.

Les résultats de 1863, comparés à ceux de 1862, sont indiqués dans le tableau que voici :

MOIS DE L'ANNÉE.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier	240,328	219,913	8,615	"	627,116 18	660,585 85	33,469 67	"
Février	205,835	224,985	19,150	"	573,984 63	594,237 66	20,253 03	"
Mars	225,904	231,476	25,572	"	612,764 27	676,912 41	64,148 14	"
Avril	223,757	243,744	11,987	"	608,833 66	639,795 85	30,962 19	"
Mai	263,315	261,171	"	22,144	721,121 91	694,245 90	"	26,876 01
Juin	271,057	262,763	"	12,194	700,466 38	688,920 69	"	11,545 69
Juillet	260,696	267,511	6,615	"	685,274 57	720,204 35	34,929 78	"
Août	241,166	266,219	25,053	"	626,210 36	680,269 33	54,058 97	"
Septembre	261,323	275,973	11,650	"	696,909 99	749,571 46	51,661 49	"
Octobre	293,821	306,504	12,683	"	807,406 51	838,852 93	29,446 12	"
Novembre	277,329	301,713	27,414	"	737,121 09	801,502 69	67,378 60	"
Décembre	287,659	272,263	4,401	"	774,214 17	776,439 09	2,224 92	"
TOTAUX	3,081,530	3,206,335	150,203	34,338	8,171,427 02	8,521,518 23	388,512 91	38,421 70
ALGÈRE	121,665	124,565			350,091 21		350,091 21	

Les grosses marchandises de la 5^e classe ont rapporté (1) :

En 1859	fr. 6,752,150 20
En 1860	6,983,975 62
En 1861	8,173,619 90
En 1862	8,171,427 02
En 1863	8,521,518 23

La progression, qui s'était arrêtée en 1862, à cause de l'adoption des tarifs réduits à la distance, a donc reparu en 1863. Toutefois, il est incontestable qu'elle aurait été plus forte qu'elle n'a été réellement, si les événements politiques de l'extérieur et la réaction de ces événements sur les transactions de toute nature, n'avaient empêché les transports de prendre le développement dont ils sont susceptibles.

Une différence à laquelle on doit se rendre attentif existe entre la manière dont se sont comportées les recettes de 1862 et la marche suivie par les recettes de 1863. Les premières sont caractérisées par des oscillations qui marquent une grande incertitude : chacun des trois premiers mois de 1862 a donné un produit inférieur au produit du mois correspondant de 1861 ; les quatre mois suivants ont, au contraire, fourni un accroissement ; août et septembre sont revenus à un abaissement ; octobre 1862 a surpassé octobre 1861 ; novembre solde par une diminution, et la balance de décembre est active. Tous ces mouvements démontrent : 1^o l'action de la crise commerciale et industrielle ; 2^o le manque de fixité dans les *relations nouvelles* que les réductions de taxes avaient le but d'établir.

(1) Non compris les expéditions par abonnement, voir p. 66.

En 1863, les choses se sont passées autrement : tous les mois de l'année, sauf mai et juin, ont apporté une recette qui dépasse la recette des mois correspondants de 1862 ; les hésitations de 1862 ont donc cessé. Cela est-il dû à l'établissement de relations ouvertes à la suite de l'adoption de tarifs réduits à la distance ? Le tableau suivant le dira peut-être.

Relevé, pour 1863, des quantités transportées de chacun des cinq groupes de marchandises désignées ci-après, avec indication de la distance parcourue.

Distances en lieues.	CHAUX.	COKE.	FORGE BRUTE et MITRAILLE.	HOUILLE et BRIQUETTES.	PAYÉS, MOELLONS et PIERRES BRUTES.	Observations.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
1	2,599.3	7,653.0	24,520.0	239,703.6	14,638.8	
2	762.5	17,267.2	4,428.4	167,437.8	4,812.2	
5	780.5	3,125.0	684.2	71,722.9	10,686.9	
4	8,275.0	4,207.2	1,818.2	119,333.0	16,337.5	
5	2,398.6	165.2	3,257.0	212,730.0	2,700.0	
6	17,249.8	4,168.0	5,894.4	43,652.6	5,181.2	
7	10,363.3	54,038.0	17,463.0	93,684.6	6,203.7	
8	11,418.6	24,700.9	10,533.9	97,028.5	9,740.9	
9	5,003.5	1,518.0	6,693.8	84,770.7	5,046.1	
10	5,446.5	2,183.4	3,131.3	61,741.5	5,071.7	
11	674.1	1,047.0	4,827.2	54,062.1	5,026.5	
12	2,872.2	233.2	5,844.9	47,108.2	7,846.2	
13	1,517.7	150.0	1,171.8	26,399.6	2,708.3	
14	633.2	4,278.0	2,928.0	46,829.2	1,508.3	
15	1,147.6	10,723.5	3,681.4	47,858.8	14,992.0	
	68,714.2	117,212.6	94,677.7	1,418,514.1	108,502.1	
16	515.0	1,247.0	5,336.6	11,929.3	396.5	
17	486.3	1,764.0	76.1	48,886.6	5,171.9	
18	685.5	668.9	140.1	17,097.3	1,334.0	
19	125.0	2,151.5	594.0	51,673.5	669.8	
20	510.9	1,168.0	173.2	19,993.0	193.7	
21	493.6	529.0	863.4	22,847.6	714.2	
22	544.1	1,120.0	522.3	8,751.0	426.6	
23	586.4	173.0	934.3	9,087.3	463.8	
24	72.6	53.0	583.0	48,640.1	234.2	
25	15.5	130.0	270.7	5,308.5	23.2	
A reporter	3,634.9	8,985.4	9,517.9	244,216.2	8,031.9	

Distances en lieues.	CHAUX.	COKE.	Fonte brute et MITRAILLE.	HOUILLE et BRIQUETTES.	PAYÉS. MOELLONS et PIERRES BRUTES.	Observations.
Repart.	Tonnes. 3,634.9	Tonnes. 8,985.4	Tonnes. 9,317.9	Tonnes. 244,216.2	Tonnes. 8,031.9	
20	68.8	120.0	618.5	20,961.5	55.5	
27	203.5	5.0	62.6	2,560.5	176.9	
28	14.8	45.0	115.0	52,164.0	•	
29	144.8	•	160.5	2,580.0	483.1	
50	180.0	33.0	169.5	1,727.5	135.4	
51	•	•	8.9	467.0	•	
52	160.1	5.0	55.0	140.0	•	
55	50.1	16.0	424.5	107.0	29.0	
54	159.9	•	214.0	100.0	•	
55	5.4	25.0	65.5	2,560.0	•	
56	•	•	40.0	733.0	•	
57	•	•	150.0	86.0	•	
58	•	•	262.0	500.0	168.6	
59	•	•	•	415.0	•	
40	•	•	86.5	407.5	•	
41	22.5	•	•	20.0	120.8	
42	•	•	•	1,557.0	•	
43	•	•	91.0	10.0	•	
44	•	•	•	•	•	
45	•	•	•	•	•	
46	50.0	•	•	•	•	
	4,674.6	9,254.4	11,821.4	310,510.2	9,203.2	
	68,714.2	117,212.6	94,677.7	1,418,314.1	108,502.1	
	73,388.8	126,447.0	106,499.1	1,728,824.5	117,705.5	

Les transports renseignés dans ce tableau ne représentent, il est vrai, que 48 p. % du mouvement général ; mais il semble néanmoins permis de les prendre pour base d'une appréciation qui s'applique à l'ensemble des expéditions effectuées.

Or, la comparaison des transports que comprend ledit tableau avec les transports correspondants de l'année 1862, donne les résultats que voici :

EXPÉDITIONS	CHAUX.	COKE.	Fonte brute et MITRAILLE.	HOUILLE et BRIQUETTES.	PAYÉS, MOELLONS et PIERRES BRUTES.	TOTAUX.
Faites dans le rayon de 15 lieues. . . .	Tonnes. + 6,765.6	Tonnes. — 16,775.0	Tonnes. — 19,745.9	Tonnes. + 20,142.5	Tonnes. + 22,996.8	Tonnes + 15,581.8
Faites au delà de 15 lieues	— 158.8	+ 5,710.0	— 4,055.0	+ 49,636.0	— 4,572.5	+ 44,601.7
Totaux	+ 6,624.8	— 15,065.0	— 25,798.9	+ 69,798.5	+ 18,424.5	+ 57,985.5

L'accroissement constaté en ce qui concerne les transports faits dans le rayon de 15 lieues, est donc beaucoup moins considérable que celui qui s'est produit dans le chiffre des expéditions faites à une plus forte distance; cela est exact aussi bien au point de vue du nombre absolu des tonnes de marchandises transportées *en plus*, qu'au point de vue du rapport proportionnel qui se calculerait entre l'accroissement et le mouvement de 1862.

Mais aboutirait-on à la même conclusion si l'on comparait le mouvement de 1863 à celui de 1860, car on sait que les tarifs réduits à la distance ont été mis en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1861 ? Oui ; le rapprochement aurait la même signification, et les chiffres suivants vont le démontrer.

En 1860, le mouvement des quantités transportées comportait 1,949,015.5 tonnes, en ce qui concerne les diverses espèces de marchandises figurant au tableau qui précède ; le mouvement de 1863 a atteint 2,152,864.5 tonnes ; d'où résulte une augmentation de 203,849 tonnes, soit 10.46 p. % des expéditions de 1860.

L'augmentation de 203,849 tonnes provient :

Des transports faits dans le rayon de 15 lieues, à concurrence de	40,550.2
— au-delà de 15 lieues, à concurrence de	163,318.8

L'augmentation de 40,550.2 tonnes, sur un mouvement antérieur de 1,766,890.5 tonnes, répond à un tantième proportionnel de 2.24 p. % ; tandis que la proportion s'élève à 89.67 p. % pour les expéditions faites au-delà de 15 lieues (163,318.8 sur 182,125 tonnes).

Sans doute, les expéditions faites au-delà de 15 lieues ne forment guère que 19.09 p. % des expéditions faites dans le premier rayon, et 16.04 p. % du mouvement général ; mais on ne peut s'abstenir de faire remarquer le résultat suivant obtenu en ce qui touche la *houille* et les *briquettes de charbon aggloméré*, c'est-à-dire en ce qui touche des transports qui, à eux seuls, représentent 58 à 59 p. % de toutes les expéditions de grosses marchandises : en 1863, comparativement à 1860, il a été constaté, d'un côté, une *diminution* de 79,997.5 (soit 80,000) tonnes sur le chiffre des expéditions qui n'ont pas été au-delà de 15 lieues, et, d'un autre côté, une *augmentation* de 152,584 (soit 153,000) tonnes sur le chiffre des expéditions qui ont franchi cette limite.

On voit, d'après ce chiffre de 152,584 tonnes, que l'accroissement (transports au-delà de 15 lieues) n'a pas excédé, de 1860 à 1863, le poids de 10,734.8 tonnes,

pour la chaux, le coke, la fonte brute, la mitraille, les pierres brutes, les pavés et les moellons réunis.

Voici comment se sont comportées les années 1861, 1862 et 1863, pour l'ensemble des marchandises spécifiées ci-dessus :

		Dans le rayon de 15 lieues.	Au-delà de 15 lieues.
1861 comparé à 1860 . . .	+	86,282.9 tonnes.	+ 131,791.8 tonnes.
1862 — 1861 . . .	—	59,134.8	— 15,074.7 —
1863 — 1862 . . .	+	13,381.8	+ 44,601.7 —
1863 comparé à 1860 . . .	+	40,530.2 tonnes.	+ 163,518.8 tonnes.

L'essor qu'a pris, dans ces termes, le développement du mouvement des transports pour les parcours dépassant 15 lieues, est-il dû *exclusivement* aux réductions de taxes dont ces transports ont été favorisés? On n'oserait le prétendre, mais il est incontestable que la réforme des tarifs a exercé la plus grosse part d'influence sur la marche ascendante des expéditions.

On a vu que le poids des grosses marchandises transportées en 1863 dépasse celui de 1862 de plus de 200,000 tonnes. Les différences les plus importantes peuvent se résumer ainsi : *augmentation* de 81,000 tonnes sur la houille, de 14,000 tonnes sur les pavés, de 10,000 tonnes sur les verres à vitre, de 11,500 tonnes sur les briques, de 11,000 tonnes sur les bois de construction ; *diminution* de 27,000 tonnes sur les minerais, de 23,000 tonnes sur la fonte brute, de 22,000 tonnes sur les céréales, de 13,000 tonnes sur le coke, de 11,000 tonnes sur les briquettes de charbon, etc.

Au surplus, on peut fixer, d'une manière précise, les fluctuations qui se sont produites, en rapprochant le tableau suivant de celui qui est inséré dans le compte rendu de 1862, pp. 53 et 54.

Ces tableaux indiquent, par trimestre, les quantités de grosses marchandises expédiées par le chemin de fer de l'État ; trente-trois espèces de transports y sont spécialement dénommées.

NATURE DES MARCHANDISES.	TRIMESTRES.				TOTAL.
	1 ^{er} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	
Bois de construction.	Tonnes. 19,844	Tonnes. 24,073	Tonnes. 29,912	Tonnes. 27,031	Tonnes. 100,882
Bières	2,080	2,077	5,495	1,624	10,174
Boissons distillées	5,514	2,935	2,850	5,650	12,907
Briquettes de charbon.	15,740	11,510	12,072	29,471	66,593
Briques	10,542	11,088	22,845	11,345	55,818
Castine	246	716	590	2,387	3,939
Cendres de forge	2,382	1,106	2,728	4,405	10,621
A reporter	32,348	54,5	74,470	79,911	260,954

NATURE DES MARCHANDISES.	TRIMESTRES.				TOTAL.
	1 ^{er} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	
Report	Tonnes 32,548	Tonnes. 54,203	Tonnes. 74,470	Tonnes. 79,911	Tonnes. 260,934
Céréales.	39,681	68,610	66,443	48,257	242,971
Chaux en vrac.	13,575	27,711	19,079	13,026	73,389
Clous	3,967	5,616	5,766	2,911	14,260
Coke.	58,171	54,683	24,338	29,033	126,447
Cuir et peaux	2,784	5,186	5,976	5,069	13,015
Denrées coloniales	7,018	6,936	6,097	7,084	27,134
Engrais et fumiers communs . .	6,756	4,854	5,620	4,865	20,035
Fers ébauchés bruts.	2,687	2,503	1,899	1,989	9,078
Fers ouvrés	11,662	14,242	18,882	16,579	61,165
Fils de lin, de laine et autres . .	4,450	4,599	5,161	7,217	21,227
Fonte brute	24,865	19,572	21,351	29,208	94,996
Houille	572,748	571,285	587,135	551,065	1,662,231
Huile	6,850	4,408	7,057	17,080	36,275
Manufactures et tissus	4,945	5,914	4,190	2,659	13,688
Mécaniques	3,948	5,515	5,274	6,579	21,114
Minerais.	115,854	157,384	99,072	89,625	460,115
Moellons.	1,617	7,312	6,286	1,652	17,047
Mitraille et limaille de fer et de fonte.	3,195	2,672	5,547	2,289	11,503
Pavés	11,785	29,929	19,772	14,555	76,059
Pierres brutes	5,005	4,884	11,350	5,182	24,619
— taillées	16,020	24,825	50,941	10,510	82,094
Sables	2,665	8,552	4,956	4,235	20,406
Spath en pierres et terres en vrac.	5,834	7,014	5,405	8,249	24,502
Verres à vitre.	5,634	6,495	8,966	8,685	29,796
Vins.	5,727	5,272	5,885	4,189	15,073
Zinc en saumons et en plaques.	7,896	6,479	7,594	8,008	29,777
Totaux des marchandises dénommées. . .	791,665	888,430	854,690	958,165	3,492,948
Id. non dénommées.	225,410	190,160	262,789	507,554	985,695
TOTAUX GÉNÉRAUX	1,017,075	1,078,590	1,117,479	1,265,499	4,478,644

Les tableaux ci-annexés sous les n^{os} XVIII à XXIII contiennent respectivement :

1^o La récapitulation, par nature, des marchandises du tarif n^o 3 expédiées et reçues par les stations de l'Etat, ainsi que par les sociétés mixtes et internationales, en 1863; le mouvement, en ce qui concerne lesdites sociétés, ne s'applique

naturellement qu'à leurs relations avec les lignes exploitées par le Gouvernement belge ;

2° Le relevé des transports effectués en vertu de traités spéciaux, soit avec réduction, soit sans réduction sur les prix du tarif ;

3° L'indication du mouvement et de la recette (part de l'État) des transports de charbon, de coke et de briquettes, faits à prix réduits, en destination des stations de la ligne de Dendre-et-Waes ;

4° Le relevé de la houille et du coke expédiés vers la France par les stations de l'État ;

5° Le relevé des quantités de minerais envoyées de l'Entre-Sambre-et-Meuse aux usines de Charleroi, Châtelaineau, Couillet et Montigny

Il serait superflu d'entrer ici dans des détails explicatifs sur les faits que ces différents tableaux sont destinés à mettre en lumière ; il suffira, pour bien préciser les changements que ces faits révèlent, de comparer lesdits tableaux avec ceux qui y correspondent dans le compte rendu de 1862. Cependant, quelques mots seront dits, dans le chap. VI, § 2, du présent travail, au sujet des transports de charbons vers la France.

5° *Expéditions par abonnement.*

Ainsi qu'il résulte du tableau inséré à la page 55, les expéditions de grosses marchandises faites par tarif d'abonnement sont restées, en 1863, à peu près, ce qu'elles avaient été en 1862 : il n'y a eu en plus que 384 tonnes dans le mouvement et fr. 6,843-63 dans le produit.

Pour 1863, l'on n'a compté, d'ailleurs, que 22,837 tonnes et fr. 88,457-02. Ce dernier chiffre équivaut à 0.26 p. % de la recette totale de l'exploitation. L'accroissement eût été plus important si les mois de novembre et de décembre avaient, comme les dix mois précédents, fourni une augmentation par rapport aux dix premiers mois de 1862. Mais, tandis que l'on a recueilli, de janvier à octobre inclus, un accroissement de fr. 24,243-16, la recette des deux derniers mois de l'année a éprouvé un abaissement de fr. 17,399-51.

6° *Frais accessoires.*

Les sommes renseignées dans les comptes comme représentant les *frais accessoires* du transport des marchandises, comprennent les perceptions faites pour bulletins d'enregistrement, prise et remise à domicile, chargement et déchargement, provision, avis d'arrivée et frais imprévus. Bien que les frais accessoires soient toujours portés, dans les tableaux de la recette, sous la rubrique des produits des grosses marchandises exclusivement, ces frais s'appliquent néanmoins à tous les tarifs sans exception.

Or, les frais de remise à domicile ayant, dans les nouveaux tarifs, été fondus dans la taxe de parcours, pour ce qui concerne les petits paquets, les petites marchandises et les articles de finances, il en est résulté cette double conséquence : les produits de ces trois catégories d'expéditions ont *semblé* s'accroître dans de grandes proportions, tandis que le montant des frais accessoires a *semblé* subir une dépression non moins considérable. Au fond, il y a un transfert important et

un certain accroissement; malheureusement il n'est pas possible, au moyen de la comptabilité telle qu'elle est organisée, de fixer quelles ont été les parts respectives du transfert et de l'accroissement réel.

En fait, le montant des *frais accessoires*, qui, dans les comptes de 1862, atteint la somme de fr. 1,154,525-06, ne figure plus que pour fr. 795,469-84 dans les comptes de 1863; la différence en moins est de fr. 359,055-22. Cette différence provient uniquement d'une diminution constatée dans le produit des frais de remise à domicile, lesquels ont fléchi de fr. 363,153-62. Mais, encore une fois, la perte relative n'est qu'apparente, ainsi qu'il a été prouvé ci-dessus, dans le paragraphe concernant les transports de la grande vitesse et du service accéléré. Le complément de la démonstration sera fourni dans le paragraphe qui va suivre.

En résumé, les grosses marchandises, *y compris les frais accessoires*, ont donné, en 1863, une augmentation de fr. 350,556-35 comparativement au produit de 1862. Cette augmentation s'est répartie comme suit :

Part de l'État	fr.	242,932 80
— de la Compagnie de Dendre-et-Waes.		46,931 81
— — de Tournai à Jurbise		60,691 74
Ensemble	fr.	350,556 35

VIII.

Finances, équipages, chevaux et bestiaux.

Le tarif pour le transport des *finances* par le chemin de fer de l'État était fixé à 25 centimes par group de 1,000 francs pour un parcours de cinq lieues, avec augmentation de 5 centimes pour chaque trajet de cinq lieues fourni au-delà des cinq premières, sans compter 20 centimes de remise à domicile et éventuellement 15 centimes pour la prise à domicile.

Ces bases sont restées les mêmes jusqu'au 1^{er} septembre 1862, époque à laquelle le tarif fut établi sur le pied uniforme de 50 centimes, frais accessoires compris, par group de 1,000 francs. Ce dernier prix a lui-même été réduit de moitié, à partir du 1^{er} janvier 1863, de sorte que le tarif est actuellement calculé à raison de 25 centimes par fraction indivisible de 1,000 francs, tous frais accessoires compris, aucune taxe ne pouvant toutefois être inférieure à 50 centimes.

Les expéditions de *finances* effectuées en 1863 peuvent donc faire l'objet d'une double comparaison : pour les huit premiers mois de l'année, le rapprochement a lieu avec des transports qui ont été régis par le tarif de 1853; pour les quatre mois suivants, le parallèle repose, quant à l'année 1862, sur les envois régis par le tarif du 1^{er} septembre de cette année.

De plus, la comparaison peut être faite à deux points de vue : d'abord pour ce qui touche au nombre des expéditions, et ensuite pour ce qui concerne la recette obtenue.

Voici un tableau qui fournit des indications précises sous tous ces rapports :

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.	1862.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.
	Groups	Groups.	Groups.	Groups.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier	22,157	33,330	11,223	»	8,540 03	13,472 37	4,932 34	»
Février	25,271	31,712	9,441	»	9,748 59	10,982 95	1,234 36	»
Mars	17,840	31,498	13,658	»	7,145 16	10,441 39	3,296 23	»
Avril	20,769	40,303	19,534	»	8,254 14	12,520 68	4,266 54	»
Mai	20,609	29,423	8,814	»	8,310 31	9,577 02	1,266 71	»
Juin	22,278	26,227	3,949	»	9,279 10	8,914 40	»	334 70
Juillet	12,331	31,303	12,972	»	7,486 67	10,695 22	3,208 55	»
Août	18,802	26,723	7,921	»	7,005 28	9,088 13	2,082 85	»
Septembre	21,884	29,997	7,113	»	7,991 60	9,896 74	1,905 14	»
Octobre	25,901	35,391	8,490	»	9,959 95	11,612 14	1,652 19	»
Novembre	40,388	38,542	»	1,846	14,223 69	12,014 77	»	2,208 92
Décembre	40,850	39,911	»	939	15,431 87	12,731 12	»	2,700 75
TOTAUX	297,080	397,410	100,330	2,785	113,376 39	131,976 93	23,844 91	5,244 37
ACCROISSANT	100,330		100,330		18,600 54		18,600 54	

Les huit premiers mois de l'année ont donné un accroissement de 87,512 groups soit, en moyenne, 10,939 par mois; le restant de l'année n'a fourni qu'une augmentation mensuelle de 3,205 groups. Il y a même eu diminution en novembre et en décembre. Quoi qu'il en soit, il s'est constaté un accroissement qui, pour l'ensemble, équivaut à plus de 33 p. % du mouvement de 1862.

Il y a eu également une amélioration dans la recette; toutefois, non seulement cette amélioration n'est guère proportionnelle à l'augmentation obtenue dans le mouvement, mais il n'est pas possible d'affirmer que l'excédant de produit révélé par le tableau qui précède n'est point fictif: il pourrait, en effet, n'être qu'une simple compensation de la diminution remarquée dans le montant des frais de remise à domicile, ainsi qu'il est expliqué ci-dessus aux pages 52 et 66.

Quant aux équipages, aux chevaux et aux bestiaux, les transports qu'ils ont procurés en 1863, comparés aux expéditions de l'année 1862, sont indiqués dans le relevé suivant:

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES			RECETTES		
	EN 1862.	EN 1863.	Augmentation.	EN 1862.	EN 1863.	Augmentation.
Finances Groups	297,080	397,410	100,330	Fr. c. 113,376 39	Fr. c. 131,976 93	Fr. c. 18,600 54
Équipages Nombre	309	338	29	14,919 30	16,879 30	1,960 »
Chevaux et bestiaux Expéditions	21,894	22,695	801	404,917 98	438,410 75	33,492 77
TOTAUX				533,213 67	587,266 98	54,053 31

Les trois recettes comprises dans ce tableau avaient, en 1862, donné ensemble une diminution de fr. 33,987-74, par rapport à 1861. On vient de voir ce qui

en est de l'accroissement provenant du transport des finances. Quant aux expéditions de chevaux et de bestiaux, une augmentation de fr. 33,492-77 succède à une diminution comparative de fr. 2,900-02; il y a donc un écart, en boni, de fr. 30,592-75 entre la recette de 1863 et celle de 1861.

La recette du chef des chevaux et bestiaux représente 1.29 p. % de la recette générale de l'exploitation; la proportion est de 0.39 p. % en ce qui touche les finances.

IX.

Produits extraordinaires.

Le tableau ci-annexé sous le n° XXIV contient le détail des recettes figurant comme *produits extraordinaires* dans les comptes de l'année 1863. Ces produits s'élèvent, en totalité, au chiffre de fr. 633.834-62 et dépassent de fr. 22,337-44 le montant de la recette correspondante pour l'année 1862.

Il a été perçu, en 1863, fr. 22.700 de plus qu'en 1862, du chef des parcours faits par le matériel de l'État sur les embranchements particuliers raccordés au réseau exploité par le Gouvernement. Par contre, il s'est révélé une diminution de 11,500 francs sur le produit de la location de locomotives et de tenders à des compagnies en relation. Les autres sources de revenus comprises sous la rubrique de *produits extraordinaires*, dans les comptes, n'ont pas subi de variations sensibles.

En 1863 comme en 1862, les *produits extraordinaires* ont fourni 1.88 p. % de la recette générale de l'exploitation.

L'usage des voies, des stations et des quais, d'une part, et la quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations communes, d'autre part, représentent ensemble une somme de 418,800 francs, soit environ les deux tiers des *produits* dits *extraordinaires*. Pour des raisons qui ont déjà été indiquées dans les comptes rendus précédents et notamment dans celui de 1859 (p. 85), on croit devoir faire remarquer que les déclarations et formalités en douane faites par l'administration, en 1863, ont rapporté au trésor public une recette qui ne va pas à moins de 38,400 francs.

Il semblerait, d'après le tableau inséré ci-dessus, à la p. 28, que la compagnie de Dendre-et-Waes n'a rien reçu, en 1863, du chef des *produits extraordinaires* recueillis; il n'en est cependant pas ainsi. Au fond, la dite société avait droit à recevoir fr. 12,485-18, pour sa quote-part dans la recette dont il s'agit; mais cette somme a été reportée au compte de l'État, en acquit de l'annuité de 18,000 francs ⁽¹⁾ que la société doit payer, à titre d'intervention dans le service de la dotation de Mons à Manage.

(1) Le surplus, ou fr. 3,314-82, a, de même, été reporté au compte du Trésor, sous la rubrique *Frais accessoires*.

X.

Comparaison résumée avec 1862.

a. MOUVEMENT.

Voici quel a été, pour l'ensemble de l'exploitation, le mouvement des transports pendant chacune des années 1862 et 1863, ainsi que l'indication des différences constatées, soit en plus, soit en moins, dans le chiffre des expéditions de ces deux exercices comparés :

NATURE DES TRANSPORTS.		QUANTITÉS TRANSPORTÉES		DIFFÉRENCE EN 1863	
		EN 1862.	EN 1863.	EN PLUS.	EN MOINS.
Voyageurs.	1 ^{re} classe.....Nombre.	690,280	700,738	10,458	"
	2 ^e — —	1,250,859	1,290,945	60,084	"
	3 ^e — —	5,984,502	6,534,121	549,819	"
	non classés —	226,244	293,150	66,906	"
Bagages...	Colis taxés au minimum —	114,238	117,998	3,757	"
	Colis taxés au poids...Quintaux.	105,247	104,989	"	258
Petits paquets..... —		27,072	52,254	5,182	"
Petites marchandises..... —		938,073	905,873	"	52,200
Grosses marchandises.....Tonnes.		4,276,480	4,478,641	202,161	"
Finances.....Groups..		297,080	397,410	100,530	"
Équipages.....Nombre.		509	558	29	"
Chevaux et bestiaux.....Expédit.		21,894	22,695	801	"

Les augmentations et les diminutions, traduites en chiffres dans les deux dernières colonnes de ce tableau, ont été expliquées dans les pages précédentes. On se bornera donc à en faire ici une courte revue d'ensemble, avec un rapide retour vers les résultats des années antérieures à 1863.

L'accroissement, en ce qui concerne les voyageurs de la 1^{re} classe, est, à peu de chose près, la reproduction de l'augmentation obtenue en 1862 comparative-ment à 1861.

Il y avait eu, en 1862, 45,000 voyageurs de 2^e classe de plus qu'en 1861 ; la différence s'est élevée à 60,000 pour 1863 rapproché de 1862.

L'augmentation, en ce qui concerne les voyageurs de la 3^e classe, est d'environ 550,000 ; elle était restée à 184,500 en 1862. Les voyageurs non classés ont également apporté leur contingent dans l'accroissement obtenu : le mouvement de 1863 excède de 67,000 voyageurs le mouvement de 1862, tandis que l'excédant de 1862 sur 1861 avait été de 39,500 voyageurs seulement.

Les transports de bagages taxés au *minimum*, avaient fléchi en 1862 et en 1861 ; en 1863, il a succédé à cette décroissance une augmentation de 3,757 colis.

Par contre, les bagages taxés au poids, en 1863, n'ont pas atteint l'importance des expéditions de cette nature faites en 1862 ; il est vrai que la diminution ne va pas au-delà de 258 quintaux ; mais 1862 avait donné 4,187 quintaux de plus que 1861.

Depuis 1858, le poids des petits paquets transportés par le chemin de fer de l'État s'accroissait d'environ 2,000 quintaux par année. En 1863, l'amélioration est de 5,200 quintaux. L'augmentation est donc soutenue ; elle a progressé en 1863.

Les expéditions de 1862 avaient baissé de 3,600 quintaux par rapport à celles de 1861, quant aux articles de messagerie. La diminution a été beaucoup plus considérable en 1863, puisqu'on vient de la voir arriver à 52,200 quintaux. Mais, en réalité, il peut n'y avoir là qu'un véritable déplacement provenant de ce que l'on a réduit le *minimum* de la taxe et le *minimum* du poids des marchandises transportées à la petite vitesse, ainsi qu'il est expliqué ci-dessus, à la page 42.

L'accroissement, en ce qui touche les grosses marchandises, s'est relevé en 1863 ; de 427,000 tonnes (accroissement de 1861 sur 1860), il était tombé à 171,451 tonnes (accroissement de 1862 sur 1861). L'exploitation de 1863 a amené un excédant de 202,161 tonnes sur celle de 1862. Il est vrai que la différence en plus comprend les petites marchandises déclassées et transportées aux conditions du tarif n° 3 ; mais le déclassement est très-loin d'avoir une importance égale à celle de l'excédant indiqué.

Quant aux groupes de finances, l'année 1863 en a apporté 100,330 de plus que l'année 1862. Ce fait doit être noté pour deux raisons : d'abord, à cause du chiffre considéré en lui-même, et, en second lieu, parce qu'il y avait eu diminution en 1862 et en 1861, comparativement aux années respectivement précédentes.

Les expéditions d'équipages, de chevaux et de bestiaux se sont également accrues en 1863. L'année 1862 avait apporté un résultat tout opposé, en donnant un mouvement moindre que celui de 1861.

En somme, sur douze branches de transports, il n'y en a que deux pour lesquelles il se soit manifesté une réduction comparative en 1863 : les bagages taxés au poids et les petites marchandises. La diminution, quant aux bagages, est insignifiante ; la diminution relative aux petites marchandises est peut-être la conséquence d'un simple déplacement dans les tarifs appliqués.

Des augmentations considérables ont été recueillies en ce qui touche les voyageurs de 3^e classe et les finances. Une amélioration assez sensible s'est réalisée dans le mouvement des grosses marchandises. On peut donc conclure en disant que les transports de 1863, rapprochés des transports de 1862, inspirent toute satisfaction.

b. RECETTES.

Au point de vue de la recette, la comparaison entre 1863 et 1862 s'établit comme suit :

NATURE DES TRANSPORTS.	PRODUIT		DIFFÉRENCE EN 1863	
	DE 1862.	DE 1863.	EN PLUS.	EN MOINS.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Voyageurs. { 1 ^{re} classe.....	5,541,710 21	5,426,787 83	"	114,922 38
2 ^e —	2,737,247 70	2,823,431 19	86,183 49	"
3 ^e —	5,753,831 48	6,169,203 23	433,351 77	"
non classés.....	375,365 03	468,725 01	93,361 98	"
Bagages.....	548,592 64	544,136 39	"	4,456 03
Petits paquets.....	337,371 37	334,222 17	176,650 80	"
Petites marchandises.....	1,678,679 94	1,937,733 08	259,033 14	"
Grosses marchandises (1).....	16,408,538 32	16,730,094 87	330,556 55	"
Finances.....	115,376 39	151,976 93	18,000 54	"
Équipages.....	14,919 50	16,879 30	1,960 "	"
Chevaux et bestiaux.....	404,917 98	458,410 73	53,492 77	"
Produits extraordinaires.....	613,497 18	633,834 62	22,337 44	"
Totaux.....	52,548,263 76	53,886,453 89	1,437,548 26	119,378 45
Augmentation.....	1,338,169 83		1,338,169 83	

En 1862, il s'était produit une diminution dans la recette du transport des grosses marchandises, dans la recette des finances, dans la recette des équipages et dans la recette des chevaux et bestiaux. En 1863, il n'y a plus eu de réduction que pour le produit du transport des voyageurs de 1^{re} classe et pour le produit des expéditions de bagages ; encore cette dernière diminution est-elle réellement insignifiante (fr. 4,456-03).

A une diminution de fr. 195,309-32 dans le revenu provenant du tarif des grosses marchandises, il a succédé une augmentation de fr. 330,556-35.

L'amélioration est considérable en ce qui concerne les voyageurs de la 3^e classe (fr. 433,351-77), les petites marchandises (fr. 259,033-14) (2), les petits paquets (fr. 176,650-80) et les voyageurs non classés (fr. 93,361-96).

Pour l'ensemble, l'augmentation de 1861 sur 1860 avait, à la vérité, atteint fr. 2,529,537-09 ; mais l'augmentation de 1862 sur 1861 était tombée à fr. 616,734-29. L'augmentation de 1863 sur 1862, si elle reste de 1 million de francs au-dessous de celle de 1861 sur 1860, est double de celle de 1862 sur 1861.

L'accroissement obtenu en 1863 représente 4.11 p. % de la recette totale de 1862.

Voici comment la somme qui constitue cet accroissement a été répartie entre le

(1) Frais accessoires compris.

(2) Malgré la diminution du tonnage transporté.

trésor public et les deux Compagnies dont le Gouvernement administre les lignes ferrées :

État	fr. 1,191,939 71
Dendre-et-Waes.	81,423 36
Tournai à Jurbise	64,806 76
Total.	fr. 1,338,169 83

C. DÉPENSES.

Les dépenses de 1863, comparées à celles de 1862, se sont comportées ainsi qu'il est indiqué au relevé que voici :

NATURE DE LA DÉPENSE.	DÉPENSES		DIFFÉRENCE EN 1863.	
	DE 1862.	DE 1863.	EN PLUS.	EN MOINS.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Voies et travaux.....	4,117,234 24	4,342,429 08	225,194 84	„
Traction et arsenal.....	6,764,238 44	7,817,420 92	1,053,182 48	„
Transports.....	5,785,541 85	4,238,023 25	434,681 38	„
Services en général.....	474,853 81	455,822 55	„	59,013 26
Régie.....	42,217 53	34,157 68	„	8,059 85
Totaux.....	15,181,867 87	16,867,833 46	1,735,058 70	47,075 11
Augmentation....	1,685,965 59		1,685,965 59	

Il importe de rappeler immédiatement que les sommes imputées sur le budget de l'exercice 1863 comprennent notamment un crédit de 1,075,000 francs qui ne constitue pas, à proprement parler, une dépense d'exploitation ; on veut signaler, par cette observation, l'allocation destinée au renouvellement extraordinaire d'une partie du matériel des transports. Ainsi qu'il est dit à la page 19 ci-dessus, non-seulement c'est là une dépense qui doit ne pas se reproduire d'une manière permanente, mais il est à noter que des compagnies privées ne la feraient vraisemblablement pas figurer dans leur budget annuel.

Indépendamment de cette cause accidentelle de dépense nouvelle, on doit rappeler également que l'année 1863 a été marquée par les accroissements de rémunération dont les Chambres législatives ont voté le principe en faveur de tous les agents des administrations publiques, à quelque degré de la hiérarchie qu'ils fussent placés.

Il faut citer enfin l'organisation, décrétée et mise en vigueur en 1863, d'un service de nuit pour le transport des marchandises confiées au chemin de fer de l'État.

Toutes les augmentations de dépenses constatées peuvent être rapportées à l'une de ces trois causes.

Pour le service des *voies et travaux*, l'augmentation a été de 225,000 francs ;

elle se répartit ainsi : 30,000 francs aux traitements des fonctionnaires et employés; 193,000 francs aux salaires des agents payés à la journée ou par mois.

En ce qui concerne la *traction et le matériel*, on constate les augmentations suivantes : 29,000 francs pour les traitements; 150,000 francs pour les salaires; 14,000 francs pour les primes de régularité et d'économie; 1,010,000 francs pour l'entretien, les réparations et le renouvellement du matériel. (Ce dernier chiffre prouve qu'il a été réalisé une économie de 63,000 francs sur les frais du renouvellement *ordinaire*, puisque le renouvellement *extraordinaire* a absorbé 1,073,000 francs.) — De 1,442,000 francs, qu'elle était en 1862, la dépense du combustible et des autres objets de consommation pour la traction est descendue à 1,330,000 francs, soit 112,000 francs en moins.

Les augmentations de dépenses du service des *transports* ont exigé : 136,000 francs pour les traitements, 176,000 francs pour les salaires et 123,000 francs pour frais divers.

Les *services en général* ont demandé, pour traitements et salaires, 10,600 francs de plus qu'en 1862; mais le matériel et les fournitures de bureau ont coûté 49,500 francs en moins.

Enfin, la réunion du service de la Régie des chemins de fer de l'État aux services de l'administration centrale du Département a permis de réaliser une économie de 8,000 francs environ, laquelle somme provient des traitements, à concurrence de 6,800 francs, et des frais de bureau ou de loyer, à concurrence de 1,200 francs ⁽¹⁾.

Quant aux augmentations de traitement et de salaires, on sait qu'il n'en a été porté que la moitié au budget de l'année 1863; mais, pour le moment, on n'a point à se préoccuper de l'influence que le paiement de la seconde moitié doit naturellement exercer sur la dépense et, comme conséquence, sur la recette nette de 1864.

Le chapitre V du présent rapport renferme des développements auxquels on renvoie, au sujet des principales dépenses de 1863.

Résultat de l'exercice.

Les recettes de 1863, rapprochées de celles de 1862, accusent une augmentation de fr. 1,338,169 85

L'augmentation de dépense ayant, de son côté, été de. . . 1,683,983 59

il en résulte une diminution de recette nette, laquelle diminution ressortit à fr. 347,813 76

Encore une fois, on doit se féliciter de ce résultat, quand on songe à l'influence exercée sur les dépenses par le crédit de plus d'un million de francs affecté au renouvellement extraordinaire du matériel.

⁽¹⁾ Voir la note 2 au bas de la p. 30.

On a dit ci-dessus, pp. 26, 34, 38 et 42, que les différentes unités auxquelles le travail de l'exploitation a été successivement rapporté, ont donné :

	Recette brute.	Dépense.	Recette nette.
Le kilomètre de chemin . fr.	45,266.03	22,323.54	22,942.51
La locomotive-kilomètre . . .	5.16004	2.54474	2.61530
La voiture-kilomètre, chargée.	0.35175	0.17347	0.17828
Le convoi-kilomètre	5.15482	2.54216	2.61266

Ces chiffres se répartissent comme suit, entre les différentes espèces de recettes et de dépenses :

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.	47,214 68	1.96256	0.15577	1.96058
Bagages	728 78	0.08508	0.00366	0.08299
Petits paquets et petites marchandises	5,299 90	0.57617	0.02364	0.57579
Grosses marchandises, frais accessoires compris.	22,588 39	2.55216	0.17598	2.54937
Finances	176 54	0.02012	0.00157	0.02010
Équipages	22 65	0.00258	0.00018	0.00258
Chevaux et bestiaux	585 93	0.06636	0.00454	0.06630
Produits extraordinaires	851 "	0.09701	0.00661	0.09691
Totaux	45,266 03	5.16004	0.35175	5.15482

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	5,746 08	0.65502	0.04465	0.65455
Traction et arsenal	10,546 96	1.17949	0.08040	1.17829
Transports	5,607 67	0.65924	0.04338	0.65859
Services en général	575 93	0.06563	0.00448	0.06559
Régie	46 88	0.00334	0.00036	0.00354
Totaux	22,323 54	2.54474	0.17347	2.54216

RECETTE NETTE.

ANNÉE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
1863. fr.	Fr. c. 22,942 51	Fr. c. 2.61530	Fr. c. 0.17828	Fr. c. 2.61266

CHAPITRE V.

PRINCIPALES DÉPENSES DE 1863. (DÉVELOPPEMENTS.)

I.

Rails et fers de la voie.

Le § II du chap. I^{er} du présent rapport a déjà fourni des indications sur la statistique de l'emploi des rails, à la date du 31 décembre 1863. Les renseignements suivants compléteront ces indications, principalement au point de vue de ce qui a été fait pendant l'exercice écoulé.

Au commencement de l'année, il existait dans les dépôts de l'administration, ainsi qu'il est dit à la page 64 du compte rendu de 1862.	Mètres de rails.	103,904.39
En 1863, il a été acheté et il a été obtenu du remaniage . . .		196,076.78
Il a été ôté des voies, pour être éventuellement remployés . .		322,514.33
Ensemble.		622,495.50

D'un autre côté, il a été consacré :

a. Aux renouvellements	Mètres de rails.	311,734.44	Mètres de rails	
b. Aux voies nouvelles		40,199.09		
			351,933.53	
Enfin, il a été mis hors de service		159,648.88		
Donc à déduire.			511,582.41	

De sorte qu'il restait dans les dépôts, au 1^{er} janvier 1864. . . . 110,913.09,

Voici comment se répartissent les rails employés pendant l'année 1863 :

Rails ondulés (17 à 22 kilogrammes)	Mètres de rails.	2,981.73
Rails parallèles (23 à 27 kilogrammes)		6,136.66
Rails à deux bourrelets inégaux (34 kilogrammes)		274,132.73
Rails à deux bourrelets symétriques (38.5 kilogrammes). . . .		14,757.84
Rails Vignole (38 kilogrammes)		53,924.57
Comme ci-dessus		351,933.53

Parmi les rails mis hors de service, il y avait :

	Mètres de rails.
Rails ondulés	3,263.81
Rails parallèles	44,890.69
Rails à deux bourrelets inégaux	106,196.48
Rails à deux bourrelets symétriques	6. »
Rails Vignole	3.291.90
Total.	159,648.88

En 1862, le prix des rails a varié entre fr. 139-50 et fr. 159-70 la tonne; il est resté, en 1863, dans les limites de fr. 139-50 à fr. 146-30. Ces résultats marquent une diminution considérable; on peut ajouter que la diminution est soutenue.

Le rendement du remaniage a été, en 1863, de 676-04 kilogrammes de rails neufs pour 1,000 kilogrammes de vieux rails; la moyenne correspondante avait atteint 798-28 kilogrammes en 1862, 779-26 kilogrammes en 1861 et 699-03 kilogrammes en 1860. Le produit obtenu en dernier lieu accuse donc une diminution assez sensible comparativement au rendement moyen des années antérieures. Mais, en 1863, les quantités de vieux rails soumis à la transformation du remaniage n'équivalent pas à la moitié des rails remaniés en 1862. Aussi la valeur des produits du remaniage, en ce qui touche les rails seulement, n'a-t-elle pas excédé 436,500 francs pour 1863, tandis qu'elle avait atteint 983,500 francs en 1862. On voit que la réduction constatée provient à la fois de ce que le rendement moyen a été moindre et de ce que les quantités remaniées n'ont pas eu la même importance.

Les sections qui ont fourni les plus grandes longueurs de rails *mis hors de service*, en 1863, sont les suivantes : Braine à Namur (23,066 mètres), Soignies à Mons (21,586 mètres), Tirlemont à Waremmme (15,879 mètres), Liège à la frontière de Prusse (14,859 mètres), Courtrai à Tournay et Mouscron à la frontière française (13,761 mètres), enfin Malines à Gand (13,460 mètres).

Les mises hors de service de l'année 1862 surpassaient dans de notables proportions les mises hors de service de 1863. La diminution représente environ 50 p. % des quantités de rails mis hors de service en 1862, ou en chiffres exacts, 83,633^m,43 de rails sur 243,282^m,51.

Les rails cassés dans les voies, pendant l'année 1863, sont au nombre de 45, dont 10 sur la section de Malines à Gand, 9 sur celle de Bruxelles à Malines, 6 sur la ligne de Tournai à Jurbise, 5 sur la section de Braine-le-Comte à Namur, etc., etc.

Au surplus, la statistique de l'emploi des rails, de leur durée, de leur remplacement, des produits du remaniage, etc., se trouve, avec des développements, dans les tableaux ci-annexés sous les nos I^a, I^b, XXV et XXVI. Les deux premiers de ces tableaux contiennent aussi des détails très-intéressants sur le prix et le remaniage des coussinets, des chevilles, des clavettes et des boulons d'éclisses, ainsi que sur les prix des coins en bois.

II

Billes.

Du tableau ci-annexé sous le n° XXVII, il résulte :

Que les dépôts de l'administration renfermaient, au 31 décembre 1862.	18,743	billes ;
Et qu'en 1863, il a été acheté	180,198	—
Ce qui donne un total de.	198,943	—
En 1863, il a été employé	155,840	—
Il restait, par conséquent, à la disposition de l'administration. à la date du 1 ^{er} janvier 1864	43,103	—

Les billes mises en service ont été consacrées :

A. Aux remplacements : Billes en chêne, non préparées.	44,707
— sapin, préparées	99,116
Soit	143,823
B. A des voies nouvelles : Billes en chêne, non préparées.	4,889
— sapin, préparées	7,128
-----	12,017
Total égal.	155,840

Les 143,823 billes appliquées au renouvellement ont été substituées à 129.202 billes mises hors de service (non compris 1,174 billes en fer) ; il est donc entré dans la voie 14,621 billes de plus qu'il n'en est sorti. Cette différence provient de ce que, en vue d'augmenter la stabilité du railway, les renouvellements s'effectuent en mettant 7 billes, au lieu de 6, sous un rail de 6 mètres de longueur. En d'autres termes, chaque portée de bille à bille, a été réduite de 1 mètre à 0^m.857.

Le prix des billes a été, en 1863 : de fr. 5-59 à fr. 5-59, pour les traverses en chêne ; de fr. 4-43 à fr. 4-64 pour les billes ordinaires, en sapin, créosotées. La moyenne est de fr. 5-49 pour les premières et de fr. 4-54 pour les secondes. c'est-à-dire respectivement fr. 0-03 et fr. 0-11 de moins qu'en 1862. En outre, il a été acheté, en 1863, des billes équarries, en sapin, créosotées, lesquelles ont coûté de fr. 6-49 à fr. 6-54 pièce.

Pour ce qui concerne les billes, les remplacements les plus importants de l'année 1863 se sont faits sur les sections de Malines à Gand (19,212 billes) et de Braine-le-Comte à Namur (17,085 billes) ; le relevé de toutes les traverses mises hors de service pendant ladite année se trouve, d'ailleurs, ci-annexé sous le n° XXVIII. Le rapprochement de ce relevé avec celui qui forme les pages 264 et 265 du dernier compte rendu permettra de reconnaître que les mises hors de service de 1863 sont restées de 23,283 billes au-dessous des mises hors de service de 1862 ; la différence atteindrait encore 22,589 traverses, si les billes en fer étaient comprises dans la comparaison. Parmi les billes employées, soit aux rem-

placements, soit à l'établissement de voies d'évitement et de doubles voies, il n'y en avait que 49,596 qui n'eussent pas été soumises à un procédé de conservation; les autres, ou 106,244, avaient été préparées au procédé Bethell.

III

Combustibles.

Pour ce qui a trait au combustible, la comptabilité organisée récemment par l'administration permet de faire une distinction qu'il serait très-utile d'étendre à toutes les dépenses d'exploitation : le service devrait pouvoir être débité de la *consommation effective*, tandis qu'il l'est ordinairement du montant des *prélèvements faits sur le budget*. Les magasins et les dépôts s'enrichissent ou s'appauvrissent, pendant une année, suivant que les achats faits excèdent ou n'atteignent pas les besoins réels; pour connaître la véritable marche du service, au point de vue des sommes absorbées, il faut s'en tenir exclusivement à la consommation. On le répète, c'est ce qui a lieu pour les combustibles et c'est ce qui, dans un avenir peu éloigné, pourra se pratiquer pour toutes les dépenses annuelles.

En 1863, la consommation *effective* du combustible se traduit par une somme de fr. 1,192,993-83, ce qui accuse une diminution de fr. 4,583-68, par rapport à la consommation de 1862.

La plus forte partie de la dite somme de fr. 1,192,993-83 a été consacrée aux besoins du service de la traction, lesquels ont exigé fr. 126,152-65 pour l'allumage et fr. 937,937-07 pour le chauffage des locomotives, soit ensemble fr. 1,064,109-72.

Les autres services figurent dans la consommation pour une part dont le chiffre est indiqué, en ce qui touche chacun d'eux, dans le tableau ci-annexé sous le n° XXX.

En 1857, le compte rendu avait attribué à l'hectolitre de charbon de terre menu un poids moyen de 84 kilogrammes. Il avait paru que cette moyenne était insuffisante et qu'elle devait être portée, au *minimum*, à 90 kilogrammes. Le charbon prémentionné étant toujours pris en charge par hectolitre, la réduction en kilogrammes s'est, depuis 1858, calculée à raison de 900 kilogrammes au mètre cube. Mais il est constaté maintenant que ce dernier rapport est exagéré et que le poids de l'hectolitre serait plus exactement établi s'il était fixé à 80 kilogrammes.

En adoptant cette nouvelle base, on arriverait aux chiffres suivants pour les quantités de combustible consommées par le *chauffage des locomotives* :

	1862. Kilogrammes.	1863. Kilogrammes.	En plus en 1862 Kilogrammes.	En moins en 1863. Kilogrammes.
Briquettes	31,405,100	31,783,500	378,400	»
Charbon de terre menu. .	42,794,720	52,015,080	9,220,360	»
Coke	20,400	»	»	20,400
Totaux	74,220,220	83,798,580	9,578,360	20,400
Augmentation.		9,578,360	9,578,360	

Pour 1863, le charbon de terre menu a fourni 62 p. % de la consommation totale ; le coke n'a plus été employé.

Cependant la consommation moyenne s'est accrue. Changement fait, pour 1862, de la réduction de l'hectolitre en kilogrammes, sur le pied de 80 kilogrammes au lieu de 90, on trouve les moyennes que voici :

	1862. Kilogrammes.	1863 kilogrammes.
Par locomotive-kilomètre.	11.86	12.22
Par convoi-kilomètre	11.82	12.21
Par voiture-kilomètre	0.667	0.679

Ces moyennes sont établies sans égard à la consommation de la machine fixe de Haut-Pré, c'est-à-dire en comptant que la traction par locomotives a absorbé, en 1862, 70,921,980 kilogrammes, et, en 1863, 80,241,500 kilogrammes de combustible, les briquettes réunies au charbon de terre menu.

La dépense effectuée en 1863 pour le service de la traction est supérieure de fr. 3,031-91 à la dépense correspondante de l'année 1862 : il y a eu augmentation de fr. 6,429-33 pour le chauffage des remorqueurs, et diminution de fr. 3,377-42 pour l'allumage.

On sait que des primes sont payées aux machinistes et aux chefs d'atelier, pour la régularité qu'ils concourent à assurer à la marche des convois et pour les économies qu'ils réalisent dans la consommation de l'huile et du combustible dont ils ont à faire emploi.

Les primes de régularité se sont élevées, en 1863, à la somme	
de	fr. 26,024 05
Les primes d'économie ont atteint	47,119 49
Ensemble.	fr. 73,143 54

Comparés à ceux qui représentent la dépense de 1862, ces chiffres accusent une augmentation de 2,229 francs sur les primes de régularité, de fr. 17,112-35 sur les primes d'économie et de fr. 19,341-35 sur l'ensemble.

Pendant le premier semestre 1863, il a aussi été alloué des primes de parcours aux chefs de convoi et aux gardes-convoi ; mais celles-ci ont été supprimées à partir du 1^{er} juillet dernier, pour être fondues dans le traitement fixe des agents de ces deux catégories.

IV.

Huiles et graisses.

Les huiles et les graisses consommées par les différents services de l'exploitation du chemin de fer de l'État, pendant l'année 1863, avaient ensemble une valeur de fr. 537,830-52. En 1862, la consommation avait été de fr. 535,062-78, de sorte que la dépense de 1863 excède celle de l'année précédente à concurrence de fr. 22,767-74.

Cet excédant s'est réparti comme suit :

Augmentations : Huile de pétrole.	fr.	52,560	20
Huile de graissage		9,046	»
	Soit.	fr.	61,606 20
Diminutions : Huile épurée	fr.	24,581	44
Suif de bœuf et saindoux		5,028	01
Graisse jaune		9,229	01
			<u>38,838 46</u>
Comme ci-dessus.	fr.	22,767	74

L'huile de pétrole a coûté, en moyenne, fr. 0-70 au kilogramme. Des augmentations de fr. 0-04 et de fr. 0-03 se sont produites respectivement dans les prix de l'huile épurée et de la graisse jaune pour voitures ; il y a eu, au contraire, une baisse de fr. 0-02 et de fr. 0-14 en ce qui concerne les huiles de graissage et le suif de bœuf fondu.

Au point de vue de la consommation propre à chaque service, on a constaté, comparativement à 1862, les différences suivantes :

Augmentations : Transports	fr.	34,000
Stations		5,000
	Fr.	<u>39,000</u>
Diminutions : Traction	fr.	6,000
Ateliers des stations		11,000
		<u>17,000</u>
En chiffres ronds.	fr.	22,000

L'éclairage et le graissage des voitures ont coûté, en moyenne, fr. 0.0016 par kilomètre parcouru ; la moyenne des dépenses de graissage des machines revient à fr. 0.294 par locomotive-kilomètre. Il s'est donc produit une augmentation de fr. 0.0001 dans la dépense de l'éclairage et du graissage de la voiture-kilomètre ; au contraire, une économie de fr. 0.0036 a été réalisée sur le coût du graissage de la locomotive-kilomètre. Des résultats tout à fait inverses s'étaient produits en 1862 par rapport à 1861.

Les *ateliers* (non compris l'arsenal de Malines) ont absorbé, en 1863, une somme de fr. 27,764-57 pour l'éclairage et le graissage, savoir :

Éclairage (à l'huile seulement).	fr.	11,330	85
Graissage		16,433	72
	Ensemble.	fr.	<u>27,764 57</u>

Ces chiffres accusent une diminution de fr. 10,944-40 comparativement aux chiffres correspondants de 1862. La réduction de dépense est de fr. 1,311-24 pour l'éclairage, et de fr. 9,630-16 pour le graissage. Déjà la dépense de 1862

avait offert une diminution de fr. 7,804-59 sur celle de 1861 (éclairage et graissage réunis).

L'arsenal de Malines a coûté, en 1863, une somme de fr. 26,860-38 pour le graissage et l'éclairage à l'huile, d'une part, et une somme de fr. 47,403-75 pour le chauffage, d'autre part. Ces dépenses avaient été respectivement de 26,709 francs et de fr. 50,200-60 en 1862. D'après ces indications, il y a eu augmentation de fr. 151-38 pour l'éclairage et le graissage, tandis qu'il y a eu diminution de fr. 2,796-83 pour le chauffage.

De plus amples détails sont donnés, sur l'emploi des huiles et des corps gras, dans le relevé ci-annexé sous le n° XXXI.

CHAPITRE VI.

CHEMINS DE FER EN RELATION.

I.

Services mixtes.

Il n'est guère possible de donner, dans le présent rapport, un détail complet des mesures prises incessamment par le Ministre des Travaux Publics, avec le concours des administrations directrices des chemins de fer en relation, pour améliorer et étendre les rapports de *service mixte*. Ce détail exigerait, d'ailleurs, des développements qui surchargeraient outre mesure le compte rendu. Quelques indications sur les actes les plus importants parmi ceux qui ont été posés en 1863, prouveront que les efforts de l'administration du railway de l'État ne se sont pas arrêtés et n'ont pas été stériles.

Par exemple, on sait (*voy.* compte rendu de 1862, p. 40) que le tarif pour le transport des finances a été établi, à partir du 1^{er} janvier 1863, à raison de 25 centimes par fraction indivisible de 1,000 francs, tous frais accessoires compris, avec un *minimum* de taxe de 50 centimes par expédition. Plusieurs compagnies de chemins de fer concédés ont, sur la proposition du Ministre, consenti à ce que ce tarif reçût son application en ce qui concerne les transports de finances et de valeurs effectués en service mixte : la taxe de 25 centimes par 1,000 francs se perçoit donc pour les deux parcours réunis, sauf que le *minimum* a été fixé à 75 centimes. Les compagnies qui ont adhéré à cet arrangement sont celles du Grand-Luxembourg, de Hainaut et Flandres, de Lierre à Turnhout, de Pepinster à Spa, de la Flandre occidentale, de Lichtervelde à Furnes, de Landen à Aix par Maestricht, du Nord-Belge et de Manage à Wavre.

De même, l'arrêté ministériel apportant des modifications aux *minima* de taxes du tarif de la petite vitesse, a été rendu applicable aux transports effectués en service mixte avec les Compagnies du Grand-Luxembourg, de Hainaut et Flandres, de l'Est-Belge, du Centre, de Landen à Aix-la-Chapelle (parcours sur le territoire belge), du Nord-Belge, de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes.

Cependant les prix résultant du susdit arrêté sont augmentés de 50 centimes à toute distance, sauf pour les transports échangés entre les stations de l'État et celles de la ligne de Lichtervelde à Furnes, ces derniers transports s'effectuant aux prix du tarif intérieur.

La Compagnie du Grand-Luxembourg a fait une réduction de 50 centimes sur les prix des grosses marchandises de 2^e classe, expédiées de Namur vers les localités du chemin de fer de l'État situées au-delà de Bruxelles, et réciproquement.

A partir du 10 mai 1863, le tarif spécial des houilles expédiées des bassins de Charleroi, du Centre et de Mons vers les stations du Grand-Luxembourg, a été supprimé. En conséquence, les expéditions sont actuellement taxées aux prix de la 5^e classe du tarif mixte de la petite vitesse ; ces derniers prix sont moins élevés que ceux du tarif spécial abrogé, parce qu'ils sont calculés en raison des distances cumulées, franchises successivement sur les deux exploitations.

Il existait un tarif spécial pour les transports de houille, coke et briquettes du Centre, en destination des stations des chemins de fer de l'Est belge. Les prix de ce tarif ont été réduits de 30 centimes, pour toutes les relations, à partir du 1^{er} octobre 1863. La diminution porte exclusivement sur la part de l'État.

Il est dit, à la page 41 du compte rendu de 1862, qu'il avait été adopté un tarif spécial et d'abonnement pour les transports de minerais provenant de la ligne de Namur à Liège et envoyés aux établissements industriels de la vallée de la Sambre, du Hainaut et de la France. Ce tarif a été amélioré sous trois rapports, en 1863 : il a été étendu aux fontes brutes ; quelques-uns des prix qui y figuraient ont été abaissés ; de nouvelles stations y ont été ajoutées et notamment celles de la ligne de Pepinster à Spa.

Depuis le 1^{er} décembre 1863, la taxe des expéditions d'un poids supérieur à 10 kilogrammes, effectuées en *service mixte*, aux conditions du tarif de la grande vitesse, est établie comme suit :

1^o 10 centimes par kilogramme pour le service mixte avec le chemin de fer de Landen à Hasselt ;

2^o 12 1/2 centimes pour le service mixte avec les lignes du Luxembourg, de l'Est belge, du Nord belge, du Centre, de Hainaut et Flandres, de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes.

Provisoirement, on continue à taxer par 1/2 kilogramme les transports à grande vitesse provenant ou en destination des lignes de Manage à Wavre, de Pepinster à Spa et de Lierre à Turnhout.

Dans un autre ordre d'idées, on s'est appliqué à améliorer et surtout à rendre à peu près complètement uniformes les conditions réglant l'emploi réciproque du matériel des transports entre les chemins de fer de l'État et les chemins de fer en relation. De nouvelles conventions rédigées dans ces vues ont été passées avec les Compagnies de l'Est belge, du Grand-Luxembourg, de Lierre à Turnhout, d'Anvers à Rotterdam, de Pepinster à Spa, du Nord (lignes belges et lignes françaises), de Hainaut et Flandres, de Mons à Haumont, du Centre, de Landen à Aix-la-Chapelle, de Manage à Wavre, de la Flandre occidentale et de Sambre-et-Meuse.

Des arrangements spéciaux ont été pris, avec la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe : 1^o pour l'agrandissement, l'appropriation et l'usage commun de la station de Bruges ; 2^o pour la circulation des trains de la société sur les voies de l'État ; 3^o pour la traction, par la compagnie, des wagons de l'État, entre la station de Bruges et le bassin du commerce.

On a fixé la part d'intervention de la Compagnie du Grand-Luxembourg dans les dépenses d'exploitation du bureau de Bruxelles (entrepôt).

Une convention du 1^{er} août 1863 a réglé les conditions d'agrandissement de la station de Bruges et de son appropriation au service commun avec la Compagnie du chemin de fer de Bruges à Eecloo.

Enfin, des additions et des changements de toute nature ont été introduits dans les rapports de service mixte et dans les règlements d'après lesquels ces rapports sont établis et organisés : de nouvelles stations ont été comprises dans les tarifs, des déclassements ont été opérés au point de vue de la taxe à appliquer au transport de certaines marchandises, des réductions de prix ont été concédées, etc. Toutes ces mesures se traduisent en bienfaits pour le commerce, pour l'industrie, pour l'agriculture, pour tous ceux, en un mot, qui apportent au chemin de fer de l'État les matières et les objets qui constituent l'élément de leurs expéditions.

II.

Transit et services internationaux.

La plupart des modifications signalées ci-dessus comme ayant été apportées aux tarifs intérieurs et aux tarifs mixtes ont également pris place dans les tarifs internationaux et du transit.

Ainsi, dans le service *belge-rhénan*, les taxes des *parcours belges* pour les grosses marchandises sont établies d'après les prix du tarif intérieur ; et les taxes des excédants de charge complète se calculent de 10 en 10 kilogrammes, au prix de la section du tarif à laquelle appartient la charge complète. Les relations avec Aix-la-Chapelle ont même été plus spécialement favorisées, par rapport aux marchandises expédiées à petite vitesse : les taxes sont fixées d'après les bases du tarif intérieur, à raison des *distances réunies*.

Les conditions réglementaires et la classification des marchandises du service belge-rhénan ont été déclarées applicables de tous points au service *belge-rhénan-prussien*.

De même, les taxes des transports de marchandises à grande et à petite vitesse, ainsi que les taxes des transports de valeurs, d'équipages, de chevaux et de bestiaux, effectués des stations de l'État à l'ouest de Landen pour Aix-la-Chapelle, par Maestricht, et réciproquement, sont conformes aux conditions réglementaires, à la classification et aux prix du tarif belge-rhénan. Les frais de transport afférents au parcours entier jusqu'à Aix-la-Chapelle, sont, par conséquent, les mêmes pour les deux directions.

Les prix pour les marchandises échangées entre la Belgique et la station de Francfort ont été considérablement réduits (de 40 centimes par quintal en ce qui concerne la grande vitesse, et de 2-50 à 3 francs par tonne, quant à la petite vitesse).

La réduction faite sur le tarif des finances a été étendue aux transports internationaux qui n'empruntent pas de lignes concédées pour arriver à la frontière.

Il a été publié, au mois de février 1863, un nouveau livret contenant tous les tarifs internationaux par le Luxembourg et un nouveau tarif de *transit* pour le

transport direct des marchandises à petite vitesse entre Anvers, Gand et Ostende, d'une part, Forbach et Bâle, d'autre part.

De nouveaux tarifs ont été mis en vigueur, le 1^{er} avril 1863, pour le transport des voyageurs et des bagages des services anglo-belge-rhénan, anglo-franco-belge-rhénan et anglo-franco-belge-allemand. A la même date, il a été arrêté un nouveau tarif spécial pour les houilles, le coke et les briquettes de charbon envoyés de la Belgique vers la France, par *toutes les frontières*.

Les stations du chemin de fer d'Aix à Dusseldorf-Ruhrort ont été mises en relation directe avec celles du chemin de fer de l'État, *par la voie de Maestricht*.

Il a été émis un nouveau tarif pour le service belge-néerlandais-prussien. Ce tarif comprend : 1^o les relations entre les bureaux de l'État et les stations de Velm, Saint-Trond, Cortenbosch, Alken et Hasselt ; 2^o les transports mixtes échangés avec les stations de Munsterbilsen et Lanaeken ; 3^o les relations internationales avec Maestricht, Fauquemont et Aix-la-Chapelle ; 4^o les relations internationales avec les stations du chemin de fer d'Aix à Dusseldorf-Ruhrort, par Maestricht.

On a vu, dans le paragraphe concernant les services mixtes (p. 85) que le tarif spécial concernant les houilles, coke et briquettes de charbon expédiés vers les stations de la ligne du Grand-Luxembourg a été supprimé. Ces marchandises sont actuellement taxées aux prix de la 3^e classe du tarif mixte de la petite vitesse. Le changement s'étend aux transports internationaux, au moins en ce qui touche les *parcours belges* ; ces transports jouissent donc des réductions de taxes résultant de cette substitution d'un tarif à l'autre.

L'exploitation de l'État belge a des tarifs communs pour les transports de houille et de coke effectués directement *vers le chemin de fer de l'Est français*, par Vireux, Givet et Luxembourg-Thionville, ou en transit par les lignes de la Compagnie du Nord, en passant par Laon ou Paris.

A partir du 1^{er} octobre 1863, il s'est établi un service direct pour le transport des voyageurs et des bagages entre l'Union anglo-franco-belge-rhénane et les principales localités de la Suisse. Les nouvelles relations comprennent : d'une part, Bruxelles (nord), Anvers, Ostende, Londres via Ostende et Londres via Calais ; d'autre part, Zurich, Coire, Lucerne, Berne, Lausanne et Genève.

Sous la date du 31 octobre, il a été décidé que les tarifs de transit et de réexpédition d'entrepôts sont respectivement rendus applicables aux marchandises de tout poids et de toute nature expédiées en transit de Givet (Nord belge) sur Anvers, Gand ou Ostende, et réciproquement, par Namur, Ottignies, Bruxelles, ainsi qu'aux marchandises réexpédiées en transit des entrepôts de Bruxelles, Termonde et Bruges vers la France, par la même voie. Les prix de transport, par 1,000 kilogrammes, sont fixés comme suit (non compris les frais accessoires) :

A ou de Givet, de ou pour Anvers	fr.	6 50
— — — — — Gand		6 80
— — — — — Ostende.		9 60
De Bruxelles pour Givet		5 85
De Termonde —		6 25
De Bruges —		8 80

Enfin, à partir du 1^{er} janvier 1864, de nouveaux tarifs ont été mis en vigueur pour les services belge-rhénan et belge-rhénan-prussien. Les principaux changements que consacrent ces tarifs sont les suivants : de nombreux déclassements ont été introduits dans la classification des marchandises ; les taxes du parcours nord-belge ont été modifiées ; des réductions ont été consenties par le chemin de fer rhénan sur les prix du tarif spécial pour les marchandises provenant ou en destination des stations situées au-delà d'Aix-la-Chapelle.

D'après ce qui précède, il est permis de dire que rien n'a été négligé pour améliorer, compléter et régulariser les conditions auxquelles s'effectuent les expéditions des services mixtes et internationaux. On va indiquer maintenant quels ont été les résultats obtenus, au point de vue des sommes encaissées par l'administration belge.

Il a été dit que l'exploitation de 1863 a produit une recette qui dépasse de fr. 1,338,169-85 la recette réalisée en 1862. Cette augmentation se répartit ainsi :

Service intérieur. Accroissement de	fr. 1,458,648 56
Services internationaux. —	48,579 53
Ensemble	fr. 1,507,228 09
Transit. Diminution de.	169.058 26
Comme ci-dessus	fr. 1,338,169 85

Ainsi, pour les services internationaux et le transit réunis, on a constaté, relativement à 1862, une diminution de fr. 120,478-73, tandis qu'en 1862 ces mêmes services avaient produit un accroissement de fr. 420,639-11, par rapport à 1861.

En ce qui concerne le service intérieur, une augmentation de fr. 1,458,648-56 a succédé à une augmentation de fr. 196,095-18. Ces faits prouvent que la recette tend à reprendre la marche normale qu'elle avait acquise, avant que des crises intenses vinssent jeter une grande perturbation dans les relations de toute espèce. avant que des modifications de tarifs fissent baisser momentanément le produit.

Il importe aussi de rappeler que l'exposition de Londres entrainait pour beaucoup, en 1862, dans l'élévation passagère de la recette du transit et des services internationaux ; naturellement les produits de 1863 ont dû, à cause de cette circonstance, fléchir comparativement à ceux de l'année précédente.

Pour cette même raison, la diminution n'a pas été générale ; en effet, le service franco-belge a donné une amélioration de 170,000 francs, dont 40,000 francs sur les voyageurs de la 3^e classe et 92,000 francs sur les grosses marchandises. — Le service prusso-néerland-belge (Landen, Maestricht, Aix) a fourni une augmentation de 57,000 francs, dont 49,000 francs provenant des marchandises de la petite vitesse ; — dans le service hollando-belge, il a été recueilli un accroissement de 62,000 francs ; enfin, le transit (finances et petits paquets seulement) a procuré, en 1863, 17,000 francs de plus qu'en 1862.

La plus forte diminution vient des services belge-rhénan, belge-allemand et belge-hessois réunis ; cette diminution a été de 193,500 francs, dont 130,000 francs

sur les seuls transports de grosses marchandises. — Le transit de l'Angleterre vers l'Allemagne et de l'Allemagne vers l'Angleterre, ne comprend que des transports de voyageurs (sauf les petits paquets et les finances, dont il est parlé ci-dessus); — sur ce transit, on a perçu, en 1863, 137,000 francs de moins qu'en 1862. — La diminution a été de 39,000 francs sur le service franco-belge-rhénan, de 40,000 francs sur le service anglo-belge, de 10,000 francs sur le service franco-belge-prussien et de 4,000 francs sur le service belge-prussien.

A un autre point de vue, on remarque que la recette des services internationaux et du transit s'est accrue de 29,000 francs pour les petits paquets, de 12,000 francs pour les articles de messagerie et de 22,000 francs pour les produits extraordinaires. Par contre, il s'est révélé une diminution de 130,000 francs sur les transports de voyageurs, et cette diminution affecte exclusivement les deux premières classes, ce qui marque encore l'influence que l'exposition de Londres avait exercée sur les produits de 1862. Une réduction de 25,000 francs s'est manifestée en ce qui touche les expéditions de finances, comme des réductions de 3,000 et de 2,400 se sont révélées respectivement quant aux bagages et quant aux animaux.

Les produits des grosses marchandises prises dans leur ensemble, n'ont pas varié, bien que les transports de cette nature aient fourni, en 1863, 44,000 tonnes de moins qu'en 1862.

On trouvera dans les tableaux ci-annexés sous les nos XXXIII et XXXIV, des renseignements très-détaillés sur le mouvement et sur la recette des expéditions faites en service international et en transit. Ces tableaux constituent l'exposé, en chiffres exacts, de l'exportation, de l'importation et du transit par les voies ferrées dont le Gouvernement belge assure l'exploitation.

Bien que nos exportations générales de combustibles minéraux pour la France augmentent plutôt qu'elles ne diminuent, on remarque une décroissance assez sensible dans le chiffre des quantités de houille et de coke qui sont expédiées vers le susdit pays, après avoir fourni sur le chemin de fer de l'État tout ou partie de leur parcours en Belgique.

Les chiffres suivants permettront de mesurer l'abaissement constaté dans le mouvement de ces transports :

Année 1857	556,899 tonnes exportées.
1858	542,034 —
1859	494,889 —
1860	527,717 —
1861	498,442 —
1862	407,089 —
1863	386,151 —

L'abaissement est donc continu; il a été de 20,938 tonnes en 1863 par rapport à 1862.

La diminution atteint 41,435 tonnes pour les charbons sortis par Erquennes, 37,334 tonnes pour ceux qui ont passé par Quiévrain, 18,030 tonnes pour ceux qui ont pris la ligne de Mons à Haumont. Il y a eu, au contraire, une augmentation de 32,760 tonnes dans les exportations qui ont eu lieu par Ster-

penich ; de 28,462 tonnes dans la direction de Vierves (Vireux) ; de 14,248 tonnes par Mouscron, etc.

En somme, sur neuf bureaux de sortie, cinq ont donné une diminution, et quatre une augmentation ; les premiers sont Quiévrain, Erquelines, Quévy, Athus et Momignies ; les seconds sont Mouscron, Doische (Givet), Sterpenich et Vierves.

Toutefois, il importe de ne point perdre de vue que ces observations s'appliquent exclusivement aux charbons qui ont emprunté les lignes de l'État, à l'exclusion de ceux qui ont été transportés, par des chemins de fer concédés ou par des voies navigables, depuis le lieu d'extraction jusqu'à la frontière. L'origine et le point de sortie de ces charbons sont indiqués dans le tableau ci-annexé sous le n° XXII, tableau auquel on peut recourir pour les détails.



CHAPITRE VII.

ACCIDENTS ET POLICE.

Le tableau ci-annexé sous le n° XXXV contient un relevé détaillé des accidents survenus au chemin de fer de l'État ou dans les dépendances du railway, pendant l'année 1863.

Ces accidents sont au nombre de 81 et ont eu les conséquences suivantes : 33 morts et 51 blessures. — Il importe de faire remarquer que, parmi ces événements, il n'en est qu'un seul qui soit dû au service ; cet événement n'a, d'ailleurs, pas eu des suites graves, puisqu'il n'en est résulté que de légères blessures pour deux dames.

Les morts constatées ont eu les causes suivantes : un voyageur s'est tué en sautant d'un train qui était en marche ; vingt et un agents de l'administration ont péri dans l'exécution de leur service ; enfin, onze personnes ont été tuées en circulant sur la voie ou dans les stations. Parmi ces dernières, plusieurs ont été victimes de leur propre imprudence, et il y en a deux qui se sont suicidées.

Il reste donc vrai que, depuis l'origine de l'exploitation, il n'y a que six voyageurs qui aient été tués et septante-sept qui aient été blessés par *le fait du service* ; et, du 5 mai 1835 au 31 décembre 1863, il a été transporté 125,668,466 voyageurs, dans les voitures de l'administration. Certes, ces résultats sont, non-seulement très-satisfaisants, mais exceptionnels ; ils font honneur à l'exploitation belge.

Des mesures minutieuses sont prises, d'une manière constante, afin de prévenir les accidents et de réprimer toutes infractions aux règlements de police, notamment en ce qui touche les dispositions de ces règlements dont le but est d'assurer la sécurité des transports. Les tribunaux ont très-fréquemment à sévir sur la réquisition de l'administration du chemin de fer de l'État, et celle-ci poursuit, quand il y a lieu, aussi bien ses agents que les personnes étrangères au service.

A l'expiration de chaque trimestre, un tableau des condamnations prononcées pendant le trimestre, est affiché dans les dépendances du railway et témoigne ainsi publiquement de l'attention avec laquelle les délits sont recherchés et dénoncés à la justice.

En 1863, il a été prononcé : 1° une condamnation à dix années d'emprisonnement avec exposition publique ; 2° neuf condamnations à l'emprisonnement et à l'amende cumulés ; 3° treize condamnations à l'emprisonnement seul ; 4° cent quatorze condamnations à l'amende seule. Cela fait ensemble cent trente-sept

condamnations, comportant dix-huit ans, onze mois et un jour d'emprisonnement et fr. 2,834-16 d'amendes.

Il s'est commis très-peu de délits ayant certain caractère de gravité ; mais, quels qu'ils soient, la police judiciaire du chemin de fer de l'État s'applique et continuera de s'appliquer à n'en laisser aucun jouir de l'impunité.



CHAPITRE VIII.

TÉLÉGRAPHES.

Des mesures importantes, ayant pour objet de multiplier les correspondances télégraphiques en les rendant plus accessibles à la masse du public, ont exercé leur première influence sur les opérations de l'exercice 1863.

La loi du 6 août 1862 a ouvert, au Département des Travaux Publics un crédit de 523,000 francs, destiné à l'extension du réseau, surtout en vue d'y raccorder des localités encore éloignées des chemins de fer. Le compte rendu de 1862 a fait mention du commencement d'exécution de ces travaux qui devaient être terminés en trois années. Mais, afin de satisfaire le plus tôt possible aux instances des localités intéressées, une grande activité a été imprimée aux extensions prévues, de sorte que ces extensions ont pu se réaliser, en presque totalité, avant la fin de l'année 1863.

Un arrêté royal du 7 décembre 1862, rendu en exécution de la loi du 2 juillet 1860 qui proroge jusqu'en 1863 les pouvoirs accordés au Gouvernement en matière de tarifs télégraphiques, a réduit à 1 franc, par télégramme de 1 à 20 mots, la taxe de fr. 1-30 antérieurement appliquée à toutes les correspondances échangées à l'intérieur du royaume. (*Voir* dernier compte rendu, p. 73.)

Le tarif de nos correspondances avec les Pays-Bas, lequel variait autrefois de 3 à 6 francs, d'après les distances, a été remplacé, à dater du 1^{er} octobre 1862, par une taxe uniforme de 3 francs. (*Ibid.*)

Enfin, nos relations avec le réseau français, soumises autrefois à un tarif de 3 à 12 francs, ont été taxées uniformément à 3 francs par télégramme de vingt mots, à dater du 1^{er} mai 1863.

Ces causes réunies ont amené, dans la situation du réseau et dans le mouvement des correspondances un accroissement considérable dont les principaux éléments vont être exposés dans l'ordre habituel.

Indépendamment des appareils et des fils nouveaux placés sur les lignes existantes, les lignes nouvelles dont le détail suit ont été établies pendant l'exercice 1863 :

Maldegheem à Bruges et Balgerhoeke à Schipdonek. . .	34 kilomètres.
Tournai à Blaton, par Antoing et Péruwelz.	35
Saint-Ghislain à Dour	9
Saint-Nicolas à Tamise.	10
A reporter	88

	Report	88 kilomètres.
Contich à Boom		43
Anvers à Hoogstraeten		56
Aerschot à Hérenthals		22
Diest au Camp de Beverloo.		24 1/2
Camp de Beverloo à Maeseyck.		41 1/2
— — à Hérenthals		39
— — à Lommel et Overpelt.		13
Maeseyck à Lanaeken		29
Verviers à Aubel.		25 1/2
Dinant à Givet		20
Charleroi à Binche		17 1/2
Binche aux Écaussines		22
Binche à Chimay		54
Mariembourg à Momignies.		30
Mariembourg à Dinant		41
Tirlemont à Namur		48
Nivelles à Groenendael		23
Rochefort à Gedinne		43
Champlon à La Roche		13
Bastogne à Houffalize		16
Marche à Barvaux		19
Habay à Virton		23
Virton à Bouillon.		56
Total		737 kilomètres.

A la date du 1^{er} janvier 1864, 252 bureaux étaient ouverts au public; 56 de ces bureaux avaient été installés dans le courant de 1863. Sous le rapport du nombre de bureaux télégraphiques, la Belgique occupe le 6^e rang parmi les États de l'Europe. Le nombre de bureaux de dépôt, qui s'élevait à 23 au 1^{er} janvier 1863, était de 54 au 1^{er} janvier 1864.

Les prélèvements faits jusqu'à cette dernière date sur l'ensemble des crédits alloués pour la construction et l'extension des lignes télégraphiques s'élevaient à fr. 1,247,987 91
de sorte que le capital disponible à la même date était de . . . 53,012 09
ce qui donne le chiffre égal au montant des crédits votés. . . 1,301,000 »

Les fonds employés ont été appliqués de la manière suivante :

1^o Établissement par l'État de 2,588 1/2 kilomètres de lignes télégraphiques comprenant un développement de 6,032 1/2 kilomètres de fils. fr. 832,045 79

D'autre part . . . fr.	832,048 79
2° Acquisition des appareils, piles, accessoires et mobilier, appropriation de bureaux, etc.	324,379 47
3° Rachat des lignes de Bruxelles à Anvers et de Verviers à la frontière de Prusse, avec appareils et matériaux de rechange (39 kilomètres comprenant 206 kilomètres de fils)	72,000 »
4° Approvisionnements divers en magasin	19,362 63
Total égal à la dépense fr.	1,247,987 91

Le réseau télégraphique de l'État comptant, ainsi qu'il a été dit, 6,238 $\frac{1}{2}$ kilomètres de fils et les dépenses de premier établissement jusqu'au 31 décembre 1863 s'élevant à fr. 1,228,625-26 (déduction faite des fr. 19,362-63 d'approvisionnement), il s'ensuit que chaque kilomètre de fil conducteur revient, en moyenne, à fr. 196-94, tous frais compris, c'est-à-dire avec les frais d'acquisition des appareils et accessoires, appropriation des locaux, installation des bureaux, etc.

Les recettes effectuées pendant l'année 1863 se sont élevées :

Pour le service intérieur, à fr.	211,063 63
Pour le service international, à	277,266 28
Pour le service de transit, à	124,033 10
Total fr.	612,363 01

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

Pour les traitements des fonctionnaires et employés. . . fr.	300,426 33
Pour les salaires des ouvriers.	101,000 »
Pour l'entretien des lignes et du matériel	68,000 »
Ensemble. . . fr.	469,426 33

D'où résulte un recette nette de fr. 142,936-48 ou 11 p. % du capital engagé.

Les recettes perçues par le Trésor public, depuis l'organisation et la mise en exploitation des premières lignes télégraphiques jusqu'au 1^{er} janvier 1864, s'élèvent en total à la somme de fr. 5,087,178 91

Les dépenses annuelles réunies reviennent pour la même période à 2,748,888 64

La recette nette est donc de fr. 2,338,290 30

Le capital engagé dans l'opération, ou 1,301,000 »

est remboursé depuis longtemps ; il y a même un excédant de fr. 1,037,290 30 dans la somme des produits.

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

ANNÉES.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.	RECETTES.	PRODUIT MOYEN PAR TÉLÉGRAMME.	Observations.
		Fr. C.	Fr. C.	
1850-1851	14,023	88,674 63	6 32	
1852	27,217	163,973 65	6 09	
1853	32,030	263,336 47	8 10	
1854	60,413	280,843 62	4 63	
1855	61,445	263,939 67	4 33	
1856	99,273	359,379 98	3 62	
1857	119,030	407,011 67	3 42	
1858	143,726	413,926 33	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	416,115	612,363 01	1 47	

Les résultats de 1863, comparés à ceux de 1862, dénotent l'influence des réductions de tarif mentionnées en tête de ce chapitre. Sur l'ensemble des correspondances, il y a eu une augmentation de mouvement de 43 p. % et un accroissement de recette d'environ 1 p. %. C'est donc, pour la première année, le recouvrement du produit antérieur.

Si l'on considère séparément les trois branches principales du trafic, sur lesquelles les réductions ont été opérées, on trouve :

1° Dans le service intérieur, 79 p. % de télégrammes en plus, avec une augmentation de recette de 19 1/2 p. %;

2° Dans les relations avec la Néerlande, 36 p. % de télégrammes en plus, avec la même recette à quelques francs près ;

3° Dans les relations avec la France, 39 p. % de télégrammes en plus, avec une diminution de 26 p. % sur le produit revenant au trésor belge.

A l'intérieur, où la diminution de taxe était pourtant la moins élevée, le développement des correspondances a été très-rapide, à cause du grand nombre de relations de famille et d'affaires qui existent entre les différentes parties du royaume.

Les relations de pays à pays sont beaucoup moins nombreuses et n'ont pas donné lieu au même développement, bien que les réductions de taxe aient été beaucoup plus fortes. Les premiers résultats n'ont donc pas été aussi favorables qu'à l'intérieur, mais ils sont appelés à s'améliorer.

Il ne faut pas perdre de vue que les correspondances internationales occasionnent moins de frais à l'administration que les correspondances intérieures, ces dernières donnant lieu à un plus grand nombre d'opérations dans les bureaux du pays.

Le sacrifice imposé au Trésor par les derniers arrangements internationaux doit

être considéré comme momentané et comme amplement compensé par les avantages qu'en retire le public.

La répartition des correspondances télégraphiques, au point de vue de leur nature et de leur objet, est restée à peu près la même qu'en 1862. Elle s'est opérée dans les proportions suivantes :

	Service intérieur.	Service international.
Transactions commerciales.	48 p. %	62 p. %
Nouvelles de bourse	12	22
Affaires privées	41	10
Correspondances des journaux	1	3
Communications des gouvernements	1	3
	<u>100</u>	<u>100</u>

Le nombre de télégrammes échangés entre les stations du chemin de fer de l'État, pour le service ordinaire et journalier de l'administration, a subi, en 1863, une augmentation de 3 p. %, par rapport à 1862.

Ces télégrammes peuvent être approximativement répartis comme suit :

Mouvement du matériel du chemin de fer	77
Colis égarés ou dévoyés	7
Services divers	4
Service des télégraphes	12

CONCLUSIONS.

Il serait au moins surabondant de chercher à prouver que la situation du chemin de fer de l'État s'améliore d'une manière continue, à la fois au point de vue de la marche des différents services dont l'ensemble constitue l'exploitation du Gouvernement, et au point de vue des résultats obtenus pour le trésor public.

Les pages qui précèdent démontrent à l'évidence que cette magnifique entreprise a su s'élever et se maintenir à la hauteur de sa grande mission. Un résumé de ce qui a été fait dans ce but, depuis 1838 et spécialement en 1863, a été tracé au début du présent travail.

Les exigences sont donc amplement satisfaites, et il n'y a, dans le pays, pas une voix qui n'applaudisse aux progrès immenses accomplis par l'œuvre nationale dont l'origine remonte à la loi du 1^{er} mai 1834. Envisagée sous le rapport exclusivement financier, l'opération a été au delà des espérances; aussi, loin d'exiger un produit plus considérable que celui qui s'obtient actuellement, on réclame aujourd'hui de toutes parts des dégrèvements de taxes pour les transports. La question des tarifs est pour ainsi dire seule à l'ordre du jour.

Cette question ne cesse de préoccuper le Gouvernement, et celui-ci est déjà entré résolument dans la voie que semble lui indiquer l'opinion publique; si l'on n'a pas complété la réforme commencée, cela tient uniquement aux événements de la politique intérieure (').

(') Il est essentiel de ne pas perdre de vue que le présent rapport est daté du 12 mai 1864; les modifications introduites dans les tarifs l'ont été par un arrêté du 24 du même mois.

ANNEXES.

100

N^o I^A.

*Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires pour les voies
exploitées par l'État, au 31 décembre 1863.*

ANNÉES.	NOMBRE de KILOMÈTRES EXPLOITÉS		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EXPLOITÉES PAR ANNÉE (MÈTRES COURANTS.)			MÈTRES COURANTS DE RAILS EMPLOYÉS								
	1 ^{re} VOIE	2 ^e VOIE	VOIES PRINCIPALES et doubles voies	VOIES ACCESSOIRES et des stations.	TOTAL.	A LA CONSTRUCTION.				A L'ENTRETIEN.				
						ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOURRELETS larges.	VIGNOLES.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOURRELETS larges.	A DEUX BOURRELETS symétriques.	VIGNOLES.
1835	20	"	20,500	40,300	30,700	64,300	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	25	"	44,700	44,300	56,000	54,000	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	99	2	146,000	45,000	161,000	214,000	"	"	"	"	"	"	"	"
1838	113	44	304,000	33,000	337,000	317,416	33,920	"	"	"	"	"	"	"
1839	53	27	386,000	45,000	431,000	418,405	132,946	"	"	"	"	"	"	"
1840	23	41	447,000	50,000	497,000	49,800	49,734	"	"	226	2,789	"	"	"
1841	46	78	570,000	53,000	623,000	32,400	218,792	"	"	296	9,422	"	"	"
1842	78	6	676,000	69,000	725,000	50,617	152,055	"	"	9,789	71,949	"	"	"
1843	100	39	796,000	76,000	872,000	72,894	221,848	"	"	4,935	4,985	"	"	"
1844	"	5	799,000	79,000	878,000	"	14,300	"	"	233	3,637	"	"	"
1845	"	"	799,000	79,000	878,000	"	"	"	"	534	5,493	"	"	"
1846	"	59	858,000	94,000	949,000	12,000	64,663	69,067	"	849	9,435	18,596	"	"
1847	30	49	939,000	107,600	1,046,600	"	74,818	100,200	"	"	27	129,668	"	"
1848	35	44	987,500	121,700	1,109,200	"	91,206	72,039	"	2,405	2,841	98,996	"	"
1849	"	31	1,020,800	130,700	1,151,500	7,000	2,850	66,000	"	"	3,462	79,866	"	"
1850	"	52	1,076,600	136,700	1,213,300	"	95,299	8,000	"	"	644	109,133	"	"
1851	"	"	1,076,600	143,700	1,220,300	"	"	"	"	"	386	101,097	"	"
1852	"	9	1,101,600	149,800	1,251,400	29,700	21,000	51,000	"	"	30	150,282	"	"
1853	"	31	1,118,400	155,700	1,274,100	"	"	34,500	"	"	164	104,267	"	"
1854	"	7	1,121,100	166,500	1,287,600	504	7,413	16,210	"	"	92	112,413	"	"
1855	"	28	1,147,500	175,500	1,323,000	"	"	69,666	"	"	"	157,696	"	"
1856	"	"	1,147,500	190,300	1,337,800	"	"	5,907	"	"	217	170,862	"	"
1857	116	438	1,369,000	200,500	1,569,500	"	612	539,447	"	"	452	232,238	"	"
1858	32	32	1,432,200	225,300	1,657,500	"	142,285	16,004	"	"	32	164,542	"	"
1859	"	"	1,432,200	232,600	1,664,800	"	"	4,470	"	"	77	149,727	"	"
1860	2	"	1,433,900	248,800	1,682,700	"	"	11,524	7,368	"	"	150,443	"	18,307
1861	"	33	1,457,511	282,173	1,739,684	"	"	21,432	56,514	"	"	87,259	"	106,757
1862	"	"	1,458,167	293,410	1,756,577	"	"	12,741	262	"	"	79,935	"	153,482
1863	"	"	1,458,667	312,234	1,770,901	"	"	12,918	74	"	"	121,244	14,758	53,722
771	728	A déduire pour Landen et Hasselt. Reste				983,736	1,317,444	1,407,515	64,215	16,264	112,234	2,247,664	14,758	332,268
27	"					23,963	39,179	43	"	"	"	"	"	"
744	728					959,773	1,278,262	1,407,472	64,215	16,264	112,234	2,247,664	14,758	332,268
1,472							3,409,722				2,723,188			
6,432,910														

MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE, AU 31 DÉCEMBRE 1863.						
	ONDULÉS de 19 à 21 kilogr.	PARALLÈLES de 23 à 27 kilogr.	A DEUX BOURRELETS larges de 31 kilogr.	A DEUX BOURRELETS symétriques de 38 1/2 kilogr.	VIGNOLES de 38 kilogr.	TOTAL.
Voies principales.....	5,383	46,501	2,480,637	14,752	388,870	2,906,413
Voies accessoires et des stations.....	49,478	184,964	369,732	"	3,008	607,182
Rails de remploi en réserve.....	77	7,363	81,093	"	415	71,918
TOTAUX.....	54,938	208,828	2,914,462	14,752	392,293	3,585,273

PRIX PAR ANNÉE ET PAR TONNEAU.				RAILS HORS DE SERVICE OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)					
RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	CUINS EN BOIS. (PRIX PAR PIÈCE.)	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOURRELETS in-pans.	A DEUX BOURRELETS simult. ques.	VIGNOLES	TOTAL.
Fr. 300 " à 380 "	Fr. 235 " à 265 "	Fr. 550 " à 600 "	Fr. "	"	"	"	"	"	"
400 " à 450 "	345 " à 325 "	720 " à 730 "	"	"	"	"	"	"	"
448 " à 457 50	320 " à 367 50	700 " à 740 "	"	"	"	"	"	"	"
370 " à 448 "	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 464 "	400 " à 489 "	"	9,485	307	"	"	"	9,492
234 "	456 " à 472 "	444 " à 489 "	"	84,474	865	"	"	"	82,336
491 " à 252 25	425 " à 474 90	315 " à 420 "	"	2,510	4,484	"	"	"	3,991
"	"	"	"	4,092	2,890	"	"	"	3,982
297 " à 321 "	245 " à 234 "	354 "	0.40 à 0.12	4,386	4,492	"	"	"	5,878
320 "	494 90 à 209 80	378 "	0.40 à 0.1275	20,159	8,854	"	"	"	29,013
244 90 à 320 "	453 94 à 484 "	367 " à 370 "	0.09	98,793	32,725	"	"	"	431,518
490 "	453 "	292 50 à 298 "	0.09	94,200	44,059	428	"	"	408,387
470 " à 490 "	428 " à 443 "	298 " à 299 "	0.08 à 0.09	64,058	22,744	504	"	"	84,273
470 "	428 "	285 "	0.095	53,638	49,851	226	"	"	73,715
472 "	"	244 " à 285 "	0.075 à 0.40	58,055	74,400	687	"	"	433,442
464 " à 480 "	428 "	295 "	0.09	54,234	82,648	647	"	"	437,529
222 " à 240 "	438 " à 463 50	282 " à 294 "	0.0775 à 0.1475	44,447	49,090	2,798	"	"	96,335
206 50 à 284 "	448 80 à 474 90	270 80 à 279 80	0.125	44,284	73,706	4,867	"	"	422,854
205 " à 220 "	447 " à 450 "	278 80 à 288 "	0.095 à 0.0975	62,088	89,246	6,259	"	"	457,563
207 40 à 220 30	453 70	267 80 à 289 96	0.08 à 0.09	38,063	420,464	6,047	"	"	464,574
484 90 à 290 40	434 60 à 438 67	227 " à 267 80	0.0796 à 0.09	80,766	95,693	46,894	"	"	493,350
459 99	442 60	219 70	0.08 à 0.099	67,231	32,744	24,925	"	"	424,900
"	"	"	"	47,060	83,856	30,346	"	"	431,262
458 30 à 462 30	402 49 à 402 80	204 70	0.079 à 0.1099	9,496	78,698	50,365	"	"	438,259
454 " à 459 70	"	248 " et 295 "	0.407 à 0.41	7,394	93,804	444,425	"	"	212,320
439 50 à 459 70	404 70 à 409 40	249 70 à 234 70	0.085 à 0.1445	6,529	457,493	78,362	"	898	243,282
439 50 à 446 30	97 92 à 140 "	243 70 à 223 40	0.0987 à 0.1075	5,263	44,891	406,497	6	3,292	459,649
				921.099	4,484.668	440,674	6	4,190	2,547,637

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

ANNÉES.	VIEUX PERS REMANIÉS. (KILOGRAMMES.)			PRODUITS DU REMANIAGE.								VALEUR DES		
	RAILS.	COUSSINETS	CHEVILLES. chavettes et boulons.	RAILS.		COUSSINETS.		CHEVILLES — NOMBRE.	CLAVETTES. — NOMBRE.	POIDS des chevilles et des CLAVETTES réelles.	BOULONS D'ÉCARTES.		RAILS.	COUSSINETS.
				NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.				NOMBRE.	POIDS.		
1845	1,478,425	159,841	"	7,373	4,034,905	10,300	103,323	"	"	"	"	"	Fr. 332,200	Fr. 23,900
1846	50,000	469,478	"	170	29,650	20,800	208,657	"	"	"	"	"	9,500	42,800
1847	2,621,749	1,544,662	"	8,970	1,544,099	99,331	998,862	"	"	"	"	"	497,300	159,800
1848	3,347,452	1,479,462	88,998	12,260	2,126,524	113,967	1,155,825	"	103,097	29,675	"	"	457,200	178,000
1849	2,069,278	724,982	114,100	8,220	1,437,997	51,615	544,277	63,068	71,780	36,768	"	"	244,500	69,700
1850	1,404,118	722,889	112,617	4,760	896,055	52,201	565,204	35,906	57,892	26,040	"	"	182,300	72,300
1851	2,210,027	927,433	129,783	7,268	1,262,858	59,016	639,620	43,940	57,160	30,213	"	"	217,200	84,900
1852	3,903,446	1,840,943	116,588	12,149	2,110,031	107,312	1,115,725	31,060	52,940	25,417	"	"	379,800	142,800
1853	2,417,426	860,655	109,801	6,182	1,074,407	55,092	614,753	72,335	51,765	36,080	"	"	257,900	92,200
1854	3,010,775	1,313,804	108,453	8,727	1,500,669	90,693	996,032	106,144	31,800	38,914	"	"	360,200	109,500
1855	3,304,688	1,729,177	132,099	13,530	2,327,461	116,816	1,282,772	107,960	47,967	51,785	"	"	489,100	189,900
1856	2,805,121	1,303,630	80,986	9,468	1,901,777	97,548	1,004,334	91,300	41,330	37,990	"	"	406,600	154,600
1857	5,904,589	2,774,175	182,814	21,152	4,289,919	195,379	2,189,562	234,229	81,665	89,537	"	"	844,100	295,600
1858	3,587,220	1,710,533	92,674	12,956	2,497,530	81,164	1,326,625	111,004	21,500	47,008	"	"	399,600	149,400
1859	3,426,081	1,649,466	67,606	13,478	2,359,405	108,700	1,296,957	78,700	20,405	34,483	"	"	377,500	146,000
1860	4,069,070	1,807,688	79,788	14,792	2,844,400	92,165	1,327,257	90,400	16,620	38,126	"	"	454,100	136,200
1861	6,191,257	3,039,892	91,930	23,482	4,824,616	72,397	1,140,284	126,050	"	45,573	"	"	771,900	125,100
1862	8,052,492	3,613,525	171,665	32,410	6,428,128	115,612	1,341,374	134,055	7,068	49,401	31,596	15,000	983,500	139,400
1863	4,518,650	2,153,004	112,696	11,992	3,034,759	112,697	1,672,485	128,200	"	51,319	"	"	436,500	173,800
	64,398,504	29,822,239	1,795,598	232,369	43,545,202	1,649,923	19,526,928	1,454,334	662,989	668,329	31,596	15,000	8,074,000	2,482,900

pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1863. (Suite.)

PRODUITS EN			SERVICE DES RAILS OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)							SERVICE DÉJÀ FAIT PAR LES RAILS restant dans les voies, Y COMPRIS LES RAILS DE RÉSERVE.					
CHÉVILLE et CLAVETTES.	BOULONS 4 kilogr.	TOTAL.	TERME de SERVICE.	OSÉLÉS.	PARALLÈLES.	A deux BOURRELETS Joints.	A deux BOURRELETS Écartés.	TIGIOLÉS.	TOTAL.	OSÉLÉS.	PARALLÈLES.	A deux BOURRELETS Joints.	A deux BOURRELETS Écartés.	TIGIOLÉS.	TOTAL.
Fr.	Fr.	Fr.	Ans.												
"	"	356,400	$\frac{1}{2}$	"	"	"	6	"	6	"	"	134,462	14,752	53,793	202,707
"	"	52,300	1	23	782	417	"	603	4,525	"	"	92,676	"	153,744	246,420
"	"	657,400	2	928	2,595	438	"	2,943	6,906	"	"	108,394	"	160,042	268,433
8,900	"	644,400	3	2,429	4,439	349	"	642	7,559	"	"	166,309	"	24,714	491,023
11,000	"	323,200	4	17,440	9,488	438	"	"	26,766	"	"	157,436	"	"	157,436
7,400	"	232,000	5	48,488	10,485	1,061	"	"	60,034	"	"	168,436	"	"	168,436
7,500	"	306,600	6	69,774	18,851	6,604	"	"	95,229	"	427	293,273	"	"	293,700
7,500	"	530,400	7	30,874	19,838	5,536	"	"	56,243	"	1,258	530,394	"	"	534,652
9,200	"	339,300	8	46,557	36,474	13,822	"	"	66,553	"	"	311,908	"	"	311,908
10,700	"	480,400	9	42,304	72,345	10,394	"	"	125,040	589	3,633	170,275	"	"	174,497
14,500	"	693,500	10	75,391	75,484	18,003	"	"	168,578	"	738	167,544	"	"	168,282
11,200	"	572,400	11	66,335	115,936	46,392	"	"	228,663	11,663	28,912	200,931	"	"	241,536
22,400	"	1,164,800	12	47,462	170,594	46,774	"	"	264,827	"	526	98,784	"	"	99,310
10,100	"	559,400	13	65,631	204,796	93,888	"	"	364,315	"	6,649	97,586	"	"	404,235
7,600	"	531,400	14	67,791	116,959	101,922	"	"	286,672	12,450	38,409	79,351	"	"	430,210
8,300	"	598,600	15	63,921	38,356	64,930	"	"	166,207	"	16,422	36,420	"	"	52,542
9,900	"	907,200	16	64,408	55,768	17,139	"	"	137,015	"	278	97,802	"	"	98,080
14,400	5,700	1,439,700	17	87,393	57,508	15,870	"	"	160,774	71	44,169	1,084	"	"	45,324
11,200	"	624,500	18	80,932	73,231	"	"	"	154,153	198	4,063	"	"	"	4,264
168,500	5,700	10,729,400	19	35,942	32,422	"	"	"	68,364	120	5,099	"	"	"	5,219
			20	19,563	41,704	"	"	"	61,267	4,634	15,062	"	"	"	16,696
			21	11,504	18,563	"	"	"	30,064	1,850	30,272	"	"	"	32,122
			22	4,504	5,280	"	"	"	6,781	5,785	11,834	"	"	"	17,619
			23	837	670	"	"	"	1,507	"	1,047	"	"	"	1,047
			24	2,008	"	"	"	"	2,008	2,976	"	"	"	"	2,976
			25	532	"	"	"	"	532	17,602	"	"	"	"	17,602
TOTAUX.				921,099	1,181,668	440,674	6	4,190	2,547,637	54,938	208,828	2,914,462	14,752	392,293	3,585,273
Durée moyenne.				$12\frac{2}{3}$ ans.	$13\frac{1}{3}$	$12\frac{9}{11}$	$\frac{1}{2}$	2	$12\frac{11}{13}$	$18\frac{2}{3}$	$16\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{3}$

N° II. — *Résumé statistique de l'emploi des billes pour*

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.)			
	CHÊNE.	Autres ESSENCES	CHÊNE.	Autres ESSENCES	CHÊNE.	ESSENCES TENDRES.	CHÊNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.	TERME de SERVICE.	CHÊNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.
1853	°	52,745	°	°	Fr. °	Fr. 5 37	°	°	°	Ans. $\frac{1}{2}$	°	°	°
1856	°	27,894	°	°	5 88	5 43 à 5 70	°	°	°	1	970	5,549	6,528
1857	10,000	105,000	°	°	4 89	3 ° à 3 54	°	°	°	2	2,951	19,002	21,953
1858	40,749	142,698	°	°	4 50	5 24	°	°	°	3	843	37,505	38,350
1859	52,984	102,801	4,594	616	4 66	5 61	°	5,376	5,376	4	11,028	43,014	54,042
1860	10,209	25,796	10,442	1,904	4 69	4 05	°	12,740	12,740	5	9,975	88,198	98,171
1861	71,049	61,169	17,529	5,029	5 50 à 4 50	°	°	21,011	21,011	6	13,755	78,629	92,384
1862	59,722	71,735	59,152	6,560	5 40 à 4 30	5 49	4,826	41,925	46,749	7	40,162	121,878	162,040
1863	122,515	51,477	41,190	°	5 50 à 4 70	5 52	3,545	58,881	42,224	8	55,714	90,820	146,534
1864	6,000	°	59,497	°	5 20 à 5 28	°	513	60,853	61,366	9	42,755	101,825	144,576
1865	°	°	66,495	°	4 46 à 5 75	°	5,629	64,687	68,316	10	125,534	68,717	192,271
1866	71,500	°	84,172	°	4 95 à 6 75	°	23,726	58,917	84,643	11	166,187	57,432	223,659
1867	89,508	°	53,544	47,296	5 ° à 6 25	2 73 à 3 70	7,383	77,594	84,977	12	221,167	25,037	244,224
1868	82,868	2,000	52,665	54,500	4 79 à 5 60	2 75	19,674	70,155	89,827	15	196,979	25,958	222,917
1869	58,000	°	81,424	4,509	5 97 à 4 88	2 73 à 3 93	27,860	61,630	89,510	14	171,875	14,504	186,179
1870	51,852	°	74,874	2,749	5 94 à 4 67	°	27,866	48,292	76,158	15	70,536	5,982	76,518
1871	°	°	45,980	2,459	5 45 à 4 10	2 57 à 2 45	28,220	19,504	47,524	16	22,207	5,488	27,785
1872	26,500	°	43,448	18,264	5 44 à 4 65	2 69 à 5 65	41,329	26,561	67,690	17	9,209	2,903	12,112
1873	15,500	°	49,872	5,587	4 42 à 5 28	2 68	46,166	15,992	62,158	18	12,518	1,651	14,169
1874	6,745	4,444	50,499	26,255	4 40 à 5 40	2 60 à 4 65	47,109	11,028	58,137	19	1,566	2,836	4,222
1875	6,735	25,458	51,739	22,505	4 48 à 5 50	5 90 à 4 65	71,353	9,866	81,201	20	1,779	4,232	6,011
1876	4,932	569	53,789	53,799	4 70 à 5 79	5 74 à 4 90	87,755	7,255	95,006	21	5,879	479	4,358
1877	247,518	19,216	82,070	60,706	4 29 à 5 69	5 10 à 4 95	107,732	5,510	112,262	22	°	°	°
1878	86,121	°	53,719	77,047	4 50 à 5 55	5 83 à 5 30	90,484	11,497	101,981				
1879	5,046	5,609	53,869	71,659	4 59 à 5 68	5 50 à 4 95	89,156	13,767	105,923	TOTAUX.	1,179,506	799,477	1,978,983
1880	15,515	10,078	49,462	110,242	4 75 à 5 55	4 29 à 4 70	129,845	22,454	152,297				
1881	15,720	47,973	51,886	104,294	5 10 à 5 52	4 54 à 4 64	105,562	28,658	132,220	Durée moyenne	11 $\frac{9}{10}$ ans	7 $\frac{9}{10}$	10 $\frac{1}{4}$
1882	9,437	9,572	22,939	154,145	5 55 à 5 67	4 58 à 4 65	117,936	34,549	152,485				
1883	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	51,161	129,202				
	1,105,042	720,537	1,112,755	868,821			1,179,506	799,477	1,978,983				
	(a) 55,659	(a) 1,622	°	°									
	1,071,585	727,755	1,112,755	868,821									
	1,799,118		1,981,576										
	5,780,694												

(a) A déduire pour Landen à Hasselt.

les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1863.

SERVICE DÉJÀ FAIT PAR LES BILLES RESTANT DANS LES VOIES. (NOMBRE DE BILLES.)			NOMBRE DE BILLES EN SERVICE AU 1 ^{er} JANVIER 1864.							
CHÊNE.	Autres ESSENCES.	TOTAL		CHÊNE.	SAPIN.	Autres ESSENCES.	Bois DE FER.	Bois DE TECK.	MÉTAL.	TOTAL.
49,596	106,244	155,840	Non préparées.....	988,129	39,220	15,346	7	3	»	1,040,705
32,416	143,717	176,133	Boucherie.....	1,948	1,422	125,836	»	»	»	129,206
43,606	132,267	197,873	De Schryver.	282	»	»	»	»	»	282
64,578	115,629	180,207	Préparées. Huiles pyrogénées.	11,588	595	635	»	»	»	12,638
57,357	61,508	98,865	Van Severen.....	»	»	2,311	»	»	»	2,311
56,832	64,545	101,595	Bethell.....	1,790	609,465	2,418	»	»	»	613,671
82,484	66,277	148,761	Glu marine... ..	»	48	»	»	»	»	48
226,512	29,780	256,292	Plateaux. Pouillet.....	895	»	1,965	»	»	»	2,860
99,796	58,791	158,587	A plateaux.....	»	»	»	»	»	1,394	1,394
59,703	11,556	71,259	Système. Barlow.....	»	»	»	»	»	471	471
68,910	161	69,071	Graven.....	»	»	»	»	»	496	496
60,929	2,071	63,000		»	»	»	»	»	»	»
28,821	»	28,821		»	»	»	»	»	»	»
48,491	1,054	49,545		»	»	»	»	»	»	»
66,905	906	67,811								
6,740	2,795	9,534	TOTAUX.....	1,004,632	650,548	146,531	7	5	2,561	1,804,282
4,696	»	4,696								
5,076	»	5,076								
649	»	649								
17	»	17								
»	»	»								
199	»	199								
»	»	»								
1,004,652	797,079	1,801,731								
7 $\frac{2}{5}$	3 $\frac{4}{6}$	5 $\frac{5}{9}$								

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

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR DES SECTIONS. (Toiles principales.)	EMPRISES DE TERRAINS, INDENNITÉS DE RÉCOLTES, Frais d'acquisition.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, ouvrages d'art ET POSE DE RAILWAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.
A. — ROUTE PROPREMENT DITE.	Mètres.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
LIGNE DU NORD.				
Bruxelles à Malines.....	20,982	939,339 44	22,099 71	1,087,895 93
Malines à Anvers.....	28,057	917,130 "	57,432 88	2,111,635 02
Embranchement de Lierre.....	6,359	104,930 45	4,952 13	114,801 49
Totaux.....	55,398	1,981,639 89	64,504 72	3,314,331 06
LIGNE DE L'OUEST.				
Malines à Termonde.....	26,254	596,320 19	11,668 59	1,230,464 59
Termonde à Gand, y compris la branche de raccorde- ment de la station de Gand à l'entrepôt.....	51,888	1,740,408 81	45,749 27	1,521,026 66
Gand à Bruges.....	44,558	1,201,865 10	55,209 57	2,271,005 79
Bruges à Ostende, y compris la branche de raccorde- ment de la station de Bruges au bassin du commerce.....	24,672	590,363 04	11,660 73	1,590,536 63
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAI.				
Gand à Deynze-Peteghem.....	45,660	324,158 99	15,796 08	603,415 79
Deynze-Peteghem à Courtrai.....		717,141 62	8,005 77	1,097,004 56
Courtrai à la frontière de France.....	15,062	675,190 52	41,856 82	1,475,047 22
Mouscron à Tournai.....	19,155	922,151 45	11,800 19	1,671,501 52
Totaux.....	205,229	6,567,980 40	197,744 79	11,280,220 53
LIGNE DE L'EST.				
Bruxelles à Louvain.....	"	715,575 00	1,654 06	450,256 "
Malines à Louvain.....	25,585	855,590 17	15,195 62	1,762,175 57
Louvain à Tirlemont.....	19,071	748,739 69	7,620 58	4,056,009 96
Tirlemont à Waremme.....	27,024	355,409 74	1,269 08	2,922,444 23
Waremme à Ans.....	18,996	511,556 49	26,516 27	1,792,886 66
Ans à la Meuse. { Route proprement dite.....		1,564,894 29	19,446 86	1,941,967 08
{ Bâtiments, machines et accessoires { des plans inclinés.....	6,610	"	"	1,361,677 55
Pont du Val-Benoit.....		"	"	1,431,616 86
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	50,580	5,894,897 21	120,746 85	17,449,544 96
EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.				
Landen à Saint-Trond.....	10,220	262,204 22	9,711 14	577,192 60
Totaux.....	145,084	8,904,535 71	202,159 14	35,925,549 97
LIGNE DU MIDI.				
Bruxelles à Tubise.....	19,510	2,085,228 08	57,654 73	1,689,732 26
Tubise à Soignies.....	17,085	865,675 63	7,937 56	3,022,967 41
Soignies à Mons.....	24,555	1,099,230 89	50,694 35	2,628,731 71
Mons à la frontière de France.....	19,545	1,424,708 03	44,019 52	1,872,182 90
Branche de raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles et nouvelle station du Nord.....	2,782	661,112 25	11,517 75	225,900 04
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.				
Braine-le-Comte à Charleroi.....	41,600	2,224,500 10	47,558 77	3,120,899 74
Charleroi à Namur.....	58,181	1,479,162 52	26,791 75	4,420,266 97
Totaux.....	163,254	9,837,437 50	205,733 99	18,978,721 05
RÉCAPITULATION.				
Ligne du Nord.....	55,398	1,981,639 89	64,504 72	3,314,331 06
— de l'Ouest.....	205,229	6,567,980 40	197,744 79	11,280,220 53
— de l'Est.....	145,084	8,904,535 71	202,159 14	35,925,549 97
— du Midi.....	163,254	9,837,437 50	205,733 99	18,978,721 05
Totaux.....	(a) 569,105	27,291,615 50	670,122 64	67,498,822 44
Mons à Manage (b).....	"	10,684 46	"	129,001 54
Dendre-et-Waes (b).....	"	3,219 52	"	91,958 27
Saint-Trond à Hasselt (b).....	"	"	"	7,522 80
Tournai à Jurbise (b).....	"	780 72	"	74,508 06
TOTAUX GÉNÉRAUX.....	(a) 569,105	27,506,298 "	670,122 64	67,801,612 91

de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1863.

FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.	MOYENNE PAR KILOMETRE.	Observations.
BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.					
Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
528,793 76	1,344,848 43	11,140 16	39,175 82	5,793,215 59	180,784 16	
312,845 59	1,440,124 61	19,553 25	55,728 41	4,874,270 14	175,851 34	(a) Non comprises les voies accessoires
42,742 80	128,392 83	4,704 30	"	400,725 92	61,282 14	(b) Ligne construite par une compagnie et exploitée par l'État.
084,381 63	2,913,265 91	33,179 89	74,904 25	9,068,207 33	165,220 55	
341,119 63	1,523,506 01	16,775 20	251 "	5,542,303 01	154,924 39	
356,726 09	1,645,014 01	15,014 56	23,528 79	5,525,468 19	167,003 39	
421,793 85	2,049,010 03	19,371 99	4,448 25	6,021,504 56	155,154 08	
502,553 90	1,581,281 72	11,528 45	3,958 47	5,891,703 86	157,757 75	
517,580 37	2,577,742 64	571 20	5,591 53	5,646,456 59	151,827 40	
281,185 "	"	421 32	5,391 53	2,109,147 62		
273,802 "	1,040,440 46	52 50	800 "	5,504,949 52		
177,159 58	788,471 11	2,861 20	1,942 40	5,575,687 25		
2,431,384 40	11,007,466 "	66,596 42	43,411 99	51,617,004 38	154,057 19	
"	"	"	"	1,145,244 86	"	
503,213 83	1,487,865 95	11,870 09	15,160 27	4,448,869 28	188,647 30	
197,772 54	1,068,902 43	16,998 94	2,259 75	6,098,303 71	519,768 45	
266,825 82	1,500,543 56	15,687 15	"	5,059,977 56	187,240 14	
256,045 "	936,591 43	6,104 55	"	5,550,400 20	185,849 26	
109,144 08	609,042 80	5,874 03	5,102 60	4,053,472 66	1,066,076 68	
"	"	"	"	1,561,677 35		
"	"	"	"	1,451,616 86		
606,953 72	1,795,311 07	5,906 41	18,171 65	25,889,515 85	605,575 58	
59,243 81	509,720 67	7,594 03	5,046 75	1,228,803 24	120,235 34	
1,780,082 80	7,527,777 91	66,035 02	41,741 "	52,447,381 53	353,606 44	
563,008 66	1,192,567 72	9,722 68	11,450 03	5,591,567 20	276,558 50	
170,519 44	882,491 61	2,545 26	241 43	4,949,978 16	289,760 47	
203,642 37	1,532,571 25	2,550 "	10,864 53	5,516,123 03	216,692 82	
268,804 05	1,142,860 19	2,850 "	"	4,755,404 49	245,505 42	
26,180 80	216,490 79	"	84,257 03	1,225,258 62	459,697 56	
561,482 57	2,514,640 85	1,972 60	854 "	10,471,488 61	251,718 47	
561,767 31	1,741,748 19	5,374 20	1,596 76	8,256,707 68	215,727 92	
2,159,203 20	9,025,570 56	24,794 74	115,045 82	40,544,506 84	247,156 27	
684,581 63	2,915,265 91	33,179 89	74,904 25	9,068,207 33	165,220 55	
2,431,384 40	11,007,466 "	66,596 42	43,411 99	51,617,004 38	154,057 19	
1,780,082 80	7,527,777 91	66,035 02	41,741 "	52,447,381 53	353,606 44	
2,159,203 20	9,025,570 56	24,794 74	115,045 82	40,544,506 84	247,156 27	
7,073,234 03	50,471,880 58	192,606 07	277,101 04	155,477,400 12	252,526 79	
324,039 54	565,656 23	14,081 "	"	845,462 59	"	
7,218 "	161,818 33	5,775 61	"	267,989 53	"	
4,721 81	"	"	"	12,044 61	"	
18,349 80	5,100 "	5,130 60	"	101,869 18	"	
7,429,603 "	51,002,454 98	215,593 28	277,101 04	154,702,765 83	252,526 79	

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 DIVERSES DES STATIONS ET ATELIERS.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
NORD	Bruxelles (Ministère des Travaux Publics)	500 »		
	Bruxelles (rue des Chartreux)	7,792 14		
	Bruxelles (hôtel, rue Latérale, 2)	12,897 60		
	Bruxelles (bureau central)	44,406 23		
	Bruxelles (Nord)	2,541,651 39		
	Bruxelles (Entrepôt)	1,487 63		
	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde	549,504 79		
	Malines	2,139,350 56		
	Anvers, Duffel, Vieux-Dieu	2,860,592 23		
	Contich, Lierre	99,979 10		
			8,037,961 71	145,056 95
OUEST	Termonde, Capelle, Londerzeel, Malderen, Buggenhout	254,208 40		
	Gand, Wetteren, Audeghem	2,164,262 98		
	Bruges, Hansbeke, Aeltre, Bloemendaal	472,441 08		
	Landeghem	20,752 73		
	Tronchiennes	21,487 40		
	Ostende, Jabbeke, Plasschendaal	507,086 51		
	Deynze, Melle, Nazareth	38,376 86		
	Waereghem, Harlebeke, Courtrai	306,903 01		
	Olsene	11,891 99		
	Mouscron	241,133 37		
	Templeuve, Nécchin	57,751 99		
	Tournai	291,413 37	4,597,910 11	22,405 81
EST	Louvain, Haecht, Wespelaer	551,528 56		
	Boort-Meerbeek	41,350 41		
	Tirlemont, Vertryck	517,855 71		
	Gingelom	58,937 01		
	Esmael	56,173 94		
	Rosoux	52,659 94		
	Waremmes	106,327 50		
	Ans, Fexhe	375,813 85		
	Liège, Haut-Pré	404,297 92		
	Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée	206,563 25		
	Dolhain, Herbersthal	95,570 06		
	Verviers	625,602 07		
	Le Trooz	6,122 16		
	Ensival	54,572 68		
	Welkenraedt	13,317 01		
	Landen, Saint-Trond	124,833 02		
	Hasselt	2,539 66	2,919,939 23	20,108 54
MIDI	Bruxelles (Midi)	1,516,870 »		
	Hal, Tubize, Lembeek	546,910 71		
	Loth	32,740 87		
	Forest	41,769 06		
	Ruysbroeck	17,443 27		
	Braine-le-Comte	225,913 35		
	Soignies	34,020 03		
	Hennuyères	7,779 60		
	Jurbise	94,673 56		
	Mons	588,091 71		
	Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain	484,382 73		
	Manège, Écaussines, Luttre, Roux, Gosselies, Marchiennes	640,216 88		
	Pont-à-Celles	49,738 44		
	Marche-lez-Écaussinnes	6,992 51		
	Gouy-lez-Piéton	41,775 76		
	Couillet	79,068 99		
	Charleroi	599,917 37		
	A reporter	4,636,503 76	15,373,831 03	

fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1863.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.	TOTAL PAR LIGNE.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE
		Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
MIDI (Suite) . . .	Report	4,636,503 76	13,373,831 03	
	Le Campinaire	38,557 21		
	Floreffe, Taminés, Châtelain, Moustier, Avelais . . .	378,532 43		
	Farciennes	132,077 20		
	Namur	373,781 61		
			5,979,034 23	36,628 73
TOURNAI-JURBISÉ	Ath, Leuze	18,102 19	21,534,883 28	37,870 36
	Chièvres-Attres	7,747 08		
	Maffles	27,642 01		
	Bary-Maulde	5,852 86		
	Bruglette	3,463 34		
	Havannes	21,201 52		
	Ligne	4,802 03		
	Lens	2,338 75	91,151 98	"
DENDRE-ET-WAËS.	Ternath	1,062 94		
	Alost	22,545 58		
	Lede	1,733 63		
	Jette	8,281 "		
	Erembodegem	19,663 44		
	Grammont	4,455 19		
	Rebaix	1,587 74		
	Lessines	4,660 33		
	Santbergen	1,084 73		
	Schendelbeke	2,072 17		
	Idegem	8,567 26		
	Deux-Acren	1,112 03		
	Ninove	181 08		
	Denderleeuw	13,318 86		
	Papignies	94 73		
	Zele	7,568 15		
	Gyseghem	5,938 "	102,647 44	"
MONS A MANAGE.	Nimy-Maisières	34,120 79		
	L'Olive	45,615 85		
	Beaume	37,705 46		
	Marimont	31,120 50		
	Bracquignies	38,733 37		
	Havré	29,312 87		
	Bascoup	17,669 90		
	Bois-du-Luc	19,492 98		
	La Paix	18,796 76		
	La Louvière	44,502 09		
	Obourg	28,545 63		
	L'Étoile	14,998 33		
	Boussu	11,914 44	390,143 39	"
	Ensemble pour bâtiments et constructions		22,138,829 79	57,870 36
	Excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, etc. . .	3,536,106 39		6,248 59
	Réservoirs	233,104 16		415 11
	Colonnes hydrauliques et machines à pomper	143,370 36		231 92
	Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz	243,897 08		428 56
	Machines à vapeur de l'atelier	218,021 22		383 09
	Enclumes, étaux, creusets	431,404 93		793 19
	Pompes à incendie	91,406 70		160 62
	Montage et outillage d'un atelier à Malines	239,373 54		436 11
	Pavés	1,004,539 68		1,763 16
	Ensemble pour dépendances		6,203,446 28	10,900 33
	TOTAUX		28,542,276 07	48,770 91

N° III (suite). — Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1863.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.	Observations.
C. — DÉPENSES GÉNÉRALES.	Fr. C.	Fr. C.	
Personnel	4,408,765 25	7,730 91	
Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.	256,484 72	410 65	
Études de projets, frais d'enquêtes, levées de plans. . .	205,196 09	357 04	
Mobilier, instruments, etc.	186,050 94	326 88	
Secours	13,992 90	24 58	
Dépenses imprévues et extraordinaires.	203,853 67	358 18	
TOTAUX	5,252,301 87	9,208 24	
D. — MATÉRIEL DES TRANSPORTS.			
Locomotives et accessoires	15,293,050 27	23,557 82	
Pièces de rechange	403,958 96	709 78	
Voitures et approvisionnements de construction y relatifs.	22,893,791 76	40,227 71	
Métaux, fers divers, etc.	1,612,106 21	2,852 70	
Brouettes, charrettes et canots	23,601 18	50 56	
Bascules et poids	121,393 74	213 31	
Paniers pour le transport des marchandises.	29,900 »	52 54	
Objets de ferblanterie	63,181 53	114 55	
Grues, erics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	580,629 51	1,020 25	
Transport de matériel anglais.	84,104 86	147 79	
Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires.	2,843,089 75	4,995 72	
TOTAUX	41,955,849 57	73,722 51	

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DE LA DÉPENSE AU 31 décembre 1863.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.	Observations.
1 ^o Etablissement de la route	Fr. C. 154,702,765 85	Fr. C. 252,526 79	
2 ^o Construction des bâtiments et dépendances des stations.	28,342,276 07	48,770 91	
3 ^o Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau)	5,252,301 87	9,208 24	
	168,297,343 49	290,505 94	
4 ^o Matériel des transports	41,955,849 57	73,722 51	
TOTAL ET MOYENNE	210,255,193 06	564,228 45	

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.		
1	1857	661,643 34	40,686 66	672,330 "	13,221,818 83	
2	1858	661,402 33	41,227 67	672,330 "	13,213,591 48	
3	1859	660,533 93	41,796 07	672,330 "	13,201,795 41	
4	1860	659,936 75	42,393 25	672,330 "	13,189,401 86	
5	1861	659,309 33	43,020 67	672,330 "	13,176,381 49	
6	1862	658,650 47	43,679 83	672,330 "	13,163,701 36	
7	1863	657,957 62	44,372 38	672,330 "	13,151,328 98	
8	1864	657,230 02	45,099 98	672,330 "	13,139,229 "	
9	1865	656,465 59	45,864 41	672,330 "	13,127,364 59	
10	1866	655,662 45	46,667 55	672,330 "	13,115,697 04	
11	1867	654,818 65	47,511 35	672,330 "	13,104,185 69	
12	1868	653,932 45	48,397 85	672,330 "	13,092,787 84	
13	1869	653,000 76	49,329 24	672,330 "	13,081,458 60	
14	1870	652,022 21	50,307 79	672,330 "	13,070,150 81	
15	1871	650,994 43	51,335 87	672,330 "	13,058,814 94	
16	1872	649,914 "	52,416 "	672,330 "	13,047,398 94	
17	1873	648,779 49	53,550 81	672,330 "	13,035,848 43	
18	1874	647,586 93	54,743 07	672,330 "	13,024,105 06	
19	1875	646,334 31	55,995 69	672,330 "	13,012,109 37	
20	1876	645,048 28	57,341 72	672,330 "	13,000,767 65	
21	1877	643,633 64	58,694 36	672,330 "	12,989,073 29	
22	1878	642,182 98	60,147 02	672,330 "	12,977,925 27	
23	1879	640,656 78	61,673 22	672,330 "	12,967,251 05	
24	1880	639,053 31	63,276 69	672,330 "	12,956,974 36	
25	1881	637,368 70	64,964 30	672,330 "	12,947,009 06	
26	1882	635,598 77	66,734 23	672,330 "	12,937,274 83	
27	1883	633,739 26	68,590 74	672,330 "	12,927,684 09	
28	1884	631,785 60	70,544 40	672,330 "	12,918,139 69	
29	1885	629,733 04	72,596 96	672,330 "	12,908,542 73	
30	1886	627,576 57	74,753 43	672,330 "	12,900,789 30	
A reporter.		49,452,222 79	747,677 24	20,469,900 "	12,517,828 30	

N° d'ordre des ANNUITES	ANNÉE cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %.)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	49,452,222 79	747,677 21	20,469,900 "	42,547,828 30	
31	1887	625,340 93	47,049 07	672,330 "	42,470,809 23	
32	1888	622,930 59	49,399 44	672,330 "	42,424,409 82	
33	1889	620,429 74	51,900 26	672,330 "	42,369,509 56	
34	1890	617,802 30	54,527 70	672,330 "	42,314,981 86	
35	1891	615,041 82	57,288 48	672,330 "	42,257,693 68	
36	1892	612,141 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 71	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 61	672,330 "	41,681,661 87	
44	1900	582,980 01	89,349 99	672,330 "	41,592,311 88	
45	1901	578,456 65	93,873 35	672,330 "	41,498,438 53	
46	1902	573,704 32	98,625 68	672,330 "	41,399,812 85	
47	1903	568,741 40	103,648 60	672,330 "	41,296,194 25	
48	1904	563,465 70	108,864 30	672,330 "	41,187,329 95	
49	1905	557,954 44	114,375 56	672,330 "	41,072,954 39	
50	1906	552,461 49	120,465 81	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	169,791 15	672,330 "	9,922,909 71	
58	1914	493,943 48	178,386 82	672,330 "	9,744,522 89	
59	1915	484,912 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	217,317 02	672,330 "	8,935,978 51	
63	1919	443,979 78	228,350 22	672,330 "	8,707,628 29	
64	1920	432,449 56	239,940 44	672,330 "	8,467,747 85	
65	1921	420,274 09	252,035 94	672,330 "	8,215,661 94	
A reporter.		38,681,606 43	5,019,843 57	43,701,450 "	8,215,661 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.	38,681,606 43	5,049,843 57	43,701,450 »	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 »	6,444,569 89	
72	1928	316,484 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	393,421 49	672,330 »	5,288,424 88	
75	1931	259,307 04	413,022 96	672,330 »	4,875,098 92	
76	1932	238,397 75	433,932 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 01	672,330 »	3,506,286 60	
79	1935	169,404 64	503,228 36	672,330 »	3,003,058 24	
80	1936	143,625 69	528,704 34	672,330 »	2,474,353 93	
81	1937	116,860 05	555,469 95	672,330 »	1,948,883 98	
82	1938	88,739 38	583,590 62	672,330 »	1,335,293 36	
83	1939	59,495 40	643,434 90	672,330 »	722,458 46	
84	1940	28,455 44	644,474 86	672,330 »	77,983 60	
85	1941	454 90	77,983 60	78,438 50	»	12 février 1944.
TOTAUX.		43,348,652 99	43,235,505 51	56,584,158 50	»	

N° V.

*Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration
payés sur le budget de 1863.*

STATIONS.

Bruxelles (Nord).	Appareils pour l'alimentation d'eau des lieux d'aisance et pissoirs	940	} 2,270
	Rayons pour classement d'archives dans les mansardes. .	985	
	Id. le dépôt des bagages	70	
	Mitoyenneté d'une partie de mur de clôture.	275	
Bruxelles (Allée-Verte).	Établissement d'une bouche d'eau	170	
Malines (Arsenal)	Id. de deux prises d'eau	930	
Malines (Magasin cen- tral).	Aménagement d'un magasin de papiers.	3,480	} 3,495
	Établissement d'un bureau pour le surveillant	345	
Duffel.	Pose d'une sonnette au bâtiment.	45	
Anvers	Amélioration à des pissoirs.	85	} 4,270
	Garde-corps à des excentriques.	220	
	Égoût en poterie pour assécher la cave d'un pont à bascule.	240	
	Appareils pour l'éclairage au gaz dans le hangar des Vieux-Lions	725	
Louvain.	Établissement d'une porte au local renfermant le compteur à gaz.	465	
Tirlemont.	Établissement d'un mur de séparation dans le local des anciennes forges.	75	
Ans.	Établissement d'un bout de voie (¹).	250	
Liège	Id. d'une prise d'eau.	80	
Chaufontaine.	Id. d'une rampe de chargement (¹).	300	
Pepinster	Cave au bâtiment des recettes.	260	
Verviers.	Voies nouvelles (¹).	420	
Tronchiennes.	Remblais pour l'élargissement de la station.	4,480	
Plasschendaele.	Barreaux en fer aux fenêtres du bâtiment	345	
Ostende.	Barreaux en fer aux fenêtres du bureau de la poste et des marchandises	430	} 3,375
	Voie nouvelle (¹), pavages (²) et deux portes de clôture. .	2,895	
	Mitoyenneté d'une partie de mur de clôture.	350	
Templeuve	Établissement d'un magasin.	345	
A reporter.		43,745	

(¹) Non compris la valeur du matériel, }
 (²) Non compris la valeur des pavés, } qui est couverte par les achats faits sur les fonds de construction.

Report.		15,745
Lessines.	Bout de voie avec plate-forme (¹)	295
Lede	Élargissement du trottoir devant le bâtiment des recettes (²)	85
Ternatb.	Établissement d'une porte au réduit à charbon	20
	Raccordement du magasin du sieur Moyerson (¹)	260
Bruxelles (Midi).	Prolongement du trottoir du débarcadère des voyageurs (²).	60
Hal.	Pavages (²)	205
Braine	Établissement de tuyaux pour l'alimentation d'eau des locomotives.	380
Jurbise	Modification de voies (¹)	450
Mons	Persiennes au bureau du chef de station	100
Saint-Ghislain.	Appropriation d'un bureau pour les facteurs	90
Boussu	Aqueduc et pavages (²).	4,175
Quiévrain.	Bout de voie (²).	175
Gouy-lez-Pléton.	Égoût en poterie pour l'assèchement du pont à bascule.	115
Luttre.	Prolongement du garde-corps de la rampe.	150
Roux	Établissement d'une lampisterie, d'un égoût et d'un trottoir (²).	1,215
Charleroi	Prolongement d'un magasin	4,100
	Établissement d'un bec à gaz dans le hangar (¹)	15
	Voies nouvelles (¹)	3,385
Farciennes	Prolongement des trottoirs et établissement d'un aqueduc pour faciliter le débarquement des voyageurs.	665
La Croÿère	Bout de voie raccordant le nouveau pont à bascule (¹).	240
La Louvière.	Raccordement de voies (¹)	150
	Id. de l'usine du sieur Cambier (¹)	190

ROUTES.

Ligne du Nord-Est . .	Établissement de deux réverbères à la traverse de la chaussée de Laeken	60	12,845
	Relèvement de voies, enlèvement de banquettes, approfondissement du coffre et des contre-fossés sur la section de Malines à la Prusse.	8,875	
	Haies de clôture entre Liège et Verviers	4,750	
	Garde-corps devant des maisonnettes de surveillance	4,160	
	Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près des voies	4,000	

A reporter. 39,110

(¹) Non compris la valeur du matériel, } qui est couverte par les achats faits sur les fonds de construction.
 (²) Non compris la valeur des pavés, }

	Report.	39,110 »	
Ligne de l'Ouest . . .	Citernage de fosses d'aisance à dix maisonnettes de garde sur la section de Gand à la frontière	320	28,765 »
	Acquisition de bornes pour délimitation de terrains . . .	800	
	Haies de clôture entre Gand et Ostende.	700	
	Forage et éclissage de rails sur les sections de Malines à Ostende et de Termonde à Lokeren	49,200	
	Enlèvement de banquettes et établissement de perrés de soutènement dans des tranchées des lignes de Dendre-et-Waes	6,600	
	Indemnités pour abattage d'arbres et pour substitution de toitures en dur à des toitures en chaume d'habitations placées trop près des voies	4,445	
Ligne du Midi . . .	Exhaussement d'un mur près d'un viaduc, dans la commune de Viesville	335	20,880 »
	Établissement de garde-corps en fer sur les bahuts de trois ponts et de trois viaducs, entre Charleroi et Namur.	640	
	Enlèvement de banquettes sur la section de Bruxelles à Quiévrain	5,000	
	Enlèvement de banquettes sur la section de Manage à Namur.	7,345	
	Enlèvement de banquettes sur les sections de Braine à Manage et à Mons	5,990	
	Indemnités pour abattage d'arbres et suppression d'une maison placée trop près des voies	4,570	
Lignes en général. .	Différence ou plus value résultant de la substitution de rails de 34 et 38 kilog. par mètre, éclissés, aux rails de plus faible calibre remplacés dans les voies pendant l'année 1863, soit 472,810 kilog. à raison de fr. 442-90 la tonne.		67,564 55
Total.			456,319 55

N° VI.

Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1863.

INDICATION DES TRANSPORTS.		QUANTITÉS.	SOMMES DUES AUX PAIX DES TARIFS.		SOMMES PAYÉES.	MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.	Observations.
			Fr.	C.	Fr.	C.	
Transports effectués pour la poste.	Dépêches.....	Nombre....	302,019	181,220 20	°	181,220 20	Gratuit.
	Bureaux ambulants..	Voitures-lieues.	206,893	308,351 60	°	308,351 60	Id.
Transports militaires.	Hommes.....	Nombre....	132,627	336,803 90	195,402 04	195,402 06	Remise de 50 %
	Bagages.....	Kilogramm.	1,784,550	17,838 56	8,919 28	8,919 28	Id.
	Chevaux.....	Expéditions.	501	7,496 34	3,748 17	3,748 17	Id.
	Gendarmes.....	Nombre....	834	934 60	477 33	477 33	Id.
	Boucheries militaires...	Bestiaux, expéditions.	293	7,344 32	5,772 26	5,772 26	Id.
	de détenus.....	Nombre....	8,275	80,350 75	44,663 37	44,663 38	Id.
	de douaniers.....	Id.	26,467	39,660 32	°	39,660 32	Gratuit.
Transports	de grains et fourrages pour l'armée, de grains et farines pour la boulangerie militaire et les maisons de détention de Bruxelles et Vilvorde.	Kilogramm.	3,343,652	53,331 32	17,765 76	17,765 76	Remise de 50 %
	d'objets pour le chemin de fer.	Id.	221,000,360	972,971 61	°	972,971 61	Gratuit.
	id. expositions.....	Id.	62,255	1,276 84	638 27	638 27	Remise de 50 %
	id. service.....	Id.	1,218,060	8,469 69	°	8,469 69	Gratuit.
	id. départements ministériels.	Id.	906,079	9,369 66	4,784 83	4,784 83	Remise de 50 %
	id. exposition universelle de Londres.	Id.	1,650,000	12,047 80	6,023 90	6,023 90	Id.
	Transports pour compte d'administrations publiques.....			2,079,049 67	234,198 11	1,794,851 56	
Transports	d'émigrants.....	Nombre....	46	162 64	81 52	81 52	Remise de 50 %
	de bagages d'émigrants.	Kilogramm.	37,100	926 50	°	926 50	Gratuit.
	d'émigrants.....	Nombre....	919	5,063 54	2,786 33	2,277 01	Remise de 44.97 %
	d'indigents ophthalmiques.	Id.	286	775 17	387 58	387 59	Id. de 50 %
	de religieuses.....	Id.	194	634 26	517 15	517 15	Id.
	de jardiniers et maréchaux-ferrants.	Id.	4,009	3,714 37	1,837 18	1,837 19	Id.
	de sociétaires et gardes civiques.	Id.	36,914	110,030 27	53,023 13	53,023 14	Id.
A reporter.....				121,526 53	60,454 87	60,871 68	

INDICATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	SOMMES DUES	SOMMES	MONTANT	Observations.
		AUX PRIX DES TARIFS.	PAYÉES.	DE LA REMISE ACCORDÉE.	
Report.....	.....	Fr. C. 121,526 53	Fr. C. 60,454 87	Fr. C. 60,871 68	
Trains de plaisir. Voyageurs..	16,753	101,277 88	80,658 79	50,658 79	Remise de 50 %
Transports divers. { Matériel de troupes d'ar- tistes de théâtres, cir- ques et autres..... Kilogramm.	4,815,240	38,289 50	19,144 75	19,144 75	Id.
{ Chevaux Expéditions.	420	12,589 84	6,294 92	6,294 92	Id.
Transports divers.....		275,485 47	156,553 33	156,950 14	
RÉCAPITULATION.					
Transports pour compte d'administrations publiques.....		2,079,049 67	284,198 11	1,794,851 56	
Transports divers.....		275,485 47	156,553 33	156,950 14	
TOTAUX.....		2,352,553 14	420,751 44	1,951,801 70	

N° VII.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement des voyageurs et des bagages,
pendant l'année 1863.*

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	2	3	4	5	6	7	8
1863. JANVIER.	15,900	6,741	22,641	28,697	75,480	437,071	561,248
FÉVRIER.	15,631	6,722	22,353	27,152	69,519	436,124	552,595
MARS	18,144	8,088	26,199	28,888	74,282	482,780	585,920
AVRIL	20,254	8,504	28,558	32,079	98,776	520,059	648,494
MAI	22,890	9,397	31,987	34,908	94,515	582,205	711,628
JUIN.	24,007	10,865	34,872	35,106	98,783	550,207	664,186
JUILLET.	33,218	15,284	48,502	58,698	112,311	574,494	725,503
AOUT	42,243	19,721	61,964	55,900	161,967	781,830	997,717
SEPTEMBRE	34,915	16,465	51,380	41,659	153,042	649,809	824,510
OCTOBRE	25,477	11,761	57,258	34,164	100,624	561,584	696,572
NOVEMBRE	17,545	7,686	25,001	50,049	77,572	507,744	615,165
DÉCEMBRE.	16,835	6,774	23,609	28,299	69,737	450,124	548,180
TOTAUX.	286,839	127,745	414,284	414,199	1,165,198	6,534,121	8,111,518

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS	AU POIDS TAXÉ.	
9	10	11	12	13	14	
4,038	1,864	5,572	593,363	6,836	4,995	
3,586	5,602	6,317	570,433	6,775	5,519	
4,045	3,503	4,562	624,020	8,098	5,960	
6,766	8,068	4,553	696,599	9,482	7,251	
6,769	15,863	7,270	773,517	9,254	8,164	
6,229	4,320	6,607	716,504	9,935	8,880	
7,262	4,516	18,803	804,586	11,128	10,821	
12,529	14,418	33,124	1,110,752	15,459	16,549	
15,845	8,712	17,492	915,039	14,692	14,764	
7,925	5,983	9,590	754,908	11,526	10,400	
4,448	6,735	7,344	638,693	7,786	6,587	
3,466	3,111	10,645	589,009	7,026	5,519	
80,908	80,495	151,747	8,818,952	117,995	104,989	

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

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	2	3	4	5	6	7	8
1863. JANVIER.....	95,876 80	38,822 85	134,699 65	97,129 30	125,153 15	406,489 96	628,772 41
FÉVRIER.....	93,381 85	35,858 75	129,240 60	91,852 15	118,248 79	401,622 95	611,723 69
MARS.....	113,045 15	44,945 55	157,990 70	96,705 20	127,153 10	440,170 21	664,028 51
AVRIL.....	130,226 90	47,444 35	177,671 25	111,651 40	170,328 20	500,173 45	782,153 05
MAI.....	153,967 85	55,841 15	209,809 "	114,014 85	163,783 75	535,847 42	813,646 02
JUIN.....	175,156 43	64,748 35	239,904 78	110,918 35	167,194 55	488,753 98	766,866 88
JUILLET.....	248,554 76	84,333 45	332,888 21	127,241 08	194,685 55	526,138 12	848,064 75
AOUT.....	317,880 01	112,024 60	439,904 61	169,752 85	291,876 55	707,545 67	1,169,175 07
SEPTEMBRE.....	276,267 35	97,923 80	374,211 15	143,857 89	257,757 91	636,209 67	1,037,825 47
OCTOBRE.....	175,150 80	67,761 85	242,912 05	112,306 85	178,628 20	529,887 86	820,822 91
NOVEMBRE.....	109,892 80	46,327 95	156,220 75	99,770 20	129,278 55	444,170 73	673,219 48
DÉCEMBRE.....	107,729 35	41,434 65	149,164 "	95,497 15	117,443 45	406,653 42	619,594 02
TOTAUX.....	2,027,150 05	737,467 30	2,764,617 35	1,370,697 27	2,041,531 75	6,023,663 44	9,435,892 46
A ajouter la part de la société de Tournaï à Jurbise.	4,191 30	3,583 20	7,774 50	24,749 21	40,848 94	145,539 81	211,137 96
TOTAUX.....	2,031,341 35	741,050 50	2,772,391 85	1,395,446 48	2,082,380 69	6,169,203 25	9,647,030 42

des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1863.

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 4, 8, 9, 10 et 11)	AU MINIMUM	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
3,613 57	2,368 91	7,623 91	777,078 45	3,651 70	20,155 28	23,806 98	
3,075 18	8,014 87	8,588 52	760,623 06	3,540 03	21,559 22	25,099 25	
3,378 83	4,061 77	7,428 71	836,888 52	4,334 33	23,723 34	28,057 67	
5,078 92	12,170 09	8,429 95	984,403 28	5,031 00	29,627 54	34,709 44	
5,884 37	21,861 35	10,110 35	1,061,311 09	5,038 "	34,785 03	39,823 03	
5,490 90	5,774 39	10,383 15	1,028,420 10	5,463 02	39,040 69	44,512 71	
6,950 79	5,511 99	55,821 86	1,249,237 60	6,101 30	56,002 83	63,094 13	
12,627 15	23,949 39	68,101 75	1,733,757 97	9,253 19	83,006 17	12,319 36	
16,115 00	15,220 10	37,261 12	1,480,632 90	8,374 82	70,076 01	78,450 83	
7,294 40	5,679 61	13,280 70	1,083,990 27	6,359 28	43,567 72	49,927 "	
3,817 67	10,007 53	9,604 80	852,870 23	4,350 62	28,858 84	31,209 46	
3,030 34	4,142 47	31,469 78	807,400 01	3,860 51	23,213 70	27,074 21	
77,257 18	118,762 47	266,084 60	12,662,614 06	65,408 70	472,675 37	538,084 07	
1,555 84	484 19	4,580 73	225,533 22	1,452 89	4,599 63	6,052 52	
78,813 02	119,246 66	270,665 33	12,888,147 28	66,861 59	477,275 "	544,136 59	

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

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.					
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.
		2	3	4	5	6	7
NORD.	Bruxelles (Nord)	53,140	47,330	70,470	81,145	147,248	574,807
	Vilvorde	653	140	793	6,334	18,367	98,414
	Malines	9,248	4,363	13,581	14,833	45,375	219,891
	Duffel	"	"	"	778	2,934	24,365
	Contich	"	"	"	897	5,372	41,894
	Lierre	"	"	"	2,184	10,065	54,541
	Vieux-Dieu	"	"	"	1,196	5,196	49,773
	Anvers	26,605	4,324	27,926	33,936	69,064	265,031
	TOTAUX	89,616	23,154	112,770	144,273	303,644	1,325,416
OUEST.	Jette	"	"	"	1,356	8,331	14,457
	Ternath	"	"	"	547	3,425	25,996
	Lede	"	"	"	269	2,382	12,534
	Schellebelle	"	"	"	114	393	3,074
	Capelle-au-Bois	"	"	"	237	2,042	24,552
	Londerzeel	"	"	"	804	1,974	16,694
	Malderen	"	"	"	284	754	9,435
	Buggenhout	"	"	"	393	1,506	14,690
	Termonde	961	1,513	2,474	3,425	11,968	72,513
	Zéle	"	"	"	235	3,450	14,114
	Lokeren	"	"	"	1,012	4,656	19,307
	Audeghem	"	7	7	40	530	6,400
	Gyseghem	"	"	"	242	1,806	7,464
	Alost	454	1,268	1,722	7,074	16,611	96,397
	Erembodeghem	"	"	"	66	365	2,910
	Denderleeuw	"	"	"	190	1,623	17,263
	Ninove	"	"	"	895	5,533	33,327
	Santbergen	"	"	"	63	766	6,533
	Ideghe	"	"	"	21	707	7,349
	Schendelbeke	"	"	"	7	164	2,493
	Grammont	"	"	"	1,747	7,335	43,731
	Acren	"	"	"	64	571	9,629
	A reporter	1,415	2,788	4,203	19,055	76,901	460,362
							556,818

des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1863.

				BAGAGES.		<i>Observations.</i>
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUANTITÉ.	
9	10	11	12	13	14	
13,364	10,486	23,676	921,436	15,114	17,728	
4,234	224	744	125,780	523	104	
2,896	4,446	9,493	309,915	3,581	4,857	
175	5	457	28,464	175	41	
401	252	340	49,156	344	75	
726	2,250	2,616	69,382	658	243	
511	312	4,034	61,052	184	54	
5,192	11,859	9,377	422,385	5,350	7,092	
24,499	29,564	50,407	1,987,270	25,936	27,191	
226	"	34	24,404	83	21	
281	"	83	30,332	172	45	
412	"	400	15,397	93	26	
44	"	17	3,642	"	"	
153	2	71	27,057	47	12	
88	"	887	20,447	83	77	
81	1	514	11,069	55	22	
249	5	603	17,446	131	40	
852	3,078	1,618	95,928	668	417	
417	"	90	18,045	97	26	
161	686	536	26,358	237	125	
28	"	14	6,939	7	1	
47	"	32	9,591	59	35	
4,686	1,926	1,910	127,326	1,275	596	
48	1	7	3,367	12	6	
113	2	107	19,298	60	5	
334	1	500	10,590	465	252	
51	"	32	7,445	45	9	
53	"	40	8,170	10	"	
10	"	8	2,682	7	"	
428	"	637	53,878	569	353	
56	"	21	10,341	26	3	
5,458	5,702	7,861	579,742	4,201	2,071	

LIGNES.	DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
OUEST (Suite).	Report	1,445	2,738	4,203	49,055	76,901	460,862	556,818
	Lessines	"	"	"	687	4,455	29,274	34,413
	Papignies	"	"	"	42	265	5,382	5,659
	Rebaix	"	"	"	43	286	5,672	5,974
	Wichelen	"	"	"	56	342	5,416	6,044
	Wetteren	"	"	"	4,388	4,516	45,684	54,588
	Melle	"	"	"	923	6,449	27,382	34,454
	Gand	9,926	12,577	22,503	22,935	58,370	258,386	339,694
	Tronchiennes	"	"	"	369	4,474	43,256	45,099
	Landeghem	"	"	"	259	4,640	45,786	47,685
	Hansbeke	"	"	"	409	4,144	41,707	43,257
	Aeltre	"	"	"	369	2,354	22,339	25,062
	Bloemendaël	"	"	"	589	4,702	49,021	54,312
	Oostcamp	"	"	"	40	70	753	863
	Bruges	6,725	8,447	14,842	6,847	47,745	404,044	425,603
	Jabbeke	"	"	"	183	4,034	44,258	45,475
	Plasschendaël	"	"	"	451	4,388	45,004	46,543
	Ostende	8,466	12,571	20,737	6,863	43,403	53,447	73,713
	La Pinte	"	"	"	27	283	2,606	2,916
	Deurle	"	"	"	421	243	3,844	4,478
	Deynze	488	3,878	4,066	585	4,913	38,357	43,835
	Machelen	"	"	"	8	437	917	1,062
	Olsene	"	"	"	413	692	6,933	7,738
	Waereghem	"	"	"	560	3,013	37,203	40,778
	Harlebeke	"	"	"	240	3,078	20,723	24,041
	Courtrai	947	4,581	5,528	4,868	20,429	405,648	430,645
	Mouscron	429	5,244	5,670	2,403	8,980	64,455	75,838
	Néchin	"	"	"	239	4,284	30,315	34,835
	Templeuve	"	"	"	489	4,058	44,013	45,260
	Tournai	374	777	4,448	9,090	24,503	131,738	162,334
	Havennes	"	"	"	74	446	7,048	7,538
	Bary-Maulde	"	"	"	328	700	40,795	41,823
	Leuze	98	497	595	4,482	7,764	50,249	59,495
	Ligne	"	"	"	550	4,426	46,487	47,863
	Ath	462	442	604	4,767	8,240	75,973	85,980
	Maffes	"	"	"	451	640	6,435	6,896
	Chièvres-et-Attres	"	"	"	302	4,656	40,063	42,024
	Brugellette	"	"	"	517	2,198	49,747	52,432
	Lens	"	"	"	204	4,926	45,587	47,744
		TOTAUX	28,427	54,469	79,896	84,963	283,084	4,773,445	2,444,469

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	AU MINIMUM	AU POIDS TAXÉ.	
			(Col n°s 1, 8, 9, 10 et 11.)	PAR COLIS	QUINZAUX	
9	10	11	12	13	14	
5,458	5,702	7,864	579,742	4,204	2,071	
317	18	388	31,836	368	490	
33	2	47	5,714	17	6	
30	"	14	6,015	43	2	
54	"	416	6,184	"	"	
312	6	443	52,349	432	205	
243	1	424	31,822	109	60	
40,469	6,539	5,927	385,429	6,454	4,453	
407	"	26	45,232	34	10	
495	"	2	17,882	73	34	
432	"	30	13,419	80	37	
404	"	443	25,369	409	84	
298	"	470	21,780	92	49	
5	"	"	868	"	"	
1,536	3,308	2,924	448,213	4,426	4,872	
74	"	44	45,563	"	"	
444	"	38	16,695	43	14	
4,458	972	4,089	97,669	1,957	3,582	
21	"	5	2,912	3	5	
47	"	1	4,196	"	"	
376	4	404	48,902	293	146	
40	"	"	4,072	"	"	
23	"	46	7,777	"	"	
242	46	491	41,227	227	79	
87	40	401	24,239	86	28	
617	539	2,558	439,887	2,056	855	
4,558	"	407	83,473	4,444	756	
456	"	149	32,440	440	27	
64	"	45	45,369	54	20	
1,814	4,589	3,294	470,476	3,053	4,709	
51	"	43	7,602	5	7	
52	4	32	41,908	58	23	
325	6	416	60,837	740	376	
98	"	41	48,002	97	68	
554	438	4,485	88,758	843	469	
26	1	14	6,934	42	17	
80	5	52	42,458	95	25	
456	8	45	22,644	233	86	
459	"	45	47,918	436	37	
27,082	49,462	28,337	2,295,636	24,740	47,399	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
EST.	Boortmeerbeck	"	"	"	406	1,201	14,040	15,647
	Blaecht	"	"	"	264	1,229	11,480	12,973
	Wespelaar	"	"	"	332	3,169	15,048	18,769
	Louvain	5,477	676	5,853	14,628	28,437	131,559	174,624
	Vertryck	"	"	"	216	1,173	13,697	15,086
	Titlemont	1,667	438	2,125	3,510	10,452	61,358	78,020
	Esemael	"	"	"	222	762	4,687	5,671
	Landen	2,292	34	2,326	1,664	3,743	27,327	32,736
	Gingelom	"	"	"	237	937	6,141	7,335
	Rosoux	"	"	"	488	749	4,873	5,810
	Waremmes	"	"	"	1,338	3,596	31,338	39,472
	Remicourt	"	"	"	5	45	559	609
	Fexhe	"	"	"	264	2,588	32,602	35,454
	Ans	113	1	114	341	2,330	26,188	28,859
	Haut-Pré	"	"	"	707	5,696	57,250	63,653
	Liège	16,289	2,222	18,511	20,135	44,811	161,317	229,263
	— Longdoz	189	"	189	531	4,216	10,495	14,245
	Chênée	"	"	"	1,463	10,505	54,252	65,920
	Chaudfontaine	"	"	"	2,859	10,149	25,124	38,132
	Trooz-Aval	"	"	"	874	3,536	32,973	37,403
	Nessonvaux	"	"	"	565	3,617	30,910	35,122
	Pepinster	2,884	"	2,890	1,213	6,892	58,714	65,816
	Ensival	"	"	"	478	2,578	17,635	20,691
	Verviers	11,095	990	12,085	8,552	28,555	176,817	213,924
	Dolhain	2,098	"	2,098	615	3,787	34,400	38,832
	Herbesthal	1,803	"	1,803	1,243	3,851	22,894	27,988
	TOTAUX		43,607	4,387	47,994	63,023	187,326	1,081,705	1,332,054
MIDI.	Bruxelles (Midi)	18,434	11,569	30,003	27,137	45,816	252,522	325,475
	Forest	"	"	"	98	1,419	7,232	8,449
	Ruysbroeck	"	"	"	354	5,517	31,594	37,462
	Loth	"	"	"	347	1,888	19,263	21,498
	Hal	5	36	41	3,984	10,910	120,488	135,382
	Lembecq	"	"	"	465	797	5,793	7,055
	Tubize	"	"	"	1,621	2,752	34,285	38,661
	Braine-le-Comte	162	1,209	1,371	1,372	4,509	63,667	69,548
	Écaussinnes	"	"	"	690	3,281	27,424	31,395
	Marche-lez-Écaussinnes	"	"	"	26	516	5,145	5,687
	Manage	159	221	380	4,181	8,799	69,377	82,357
	L'Olivo	"	"	"	41	122	1,197	1,360
	Mariemont	"	"	"	498	1,458	6,447	8,403
	A reporter		18,760	13,035	31,795	40,814	87,484	644,404	772,702

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIETAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 6, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTALX.	
9	10	11	12	13	14	
73	*	553	16,273	7	2	
132	3	492	13,600	37	20	
201	8	1,489	20,167	22	5	
4,650	3,526	5,156	490,809	2,681	1,823	
81	*	496	15,363	52	14	
618	1,077	4,588	83,428	1,157	936	
63	"	47	5,781	37	46	
276	53	748	36,139	127	257	
38	"	7	7,380	75	29	
8	3	2	5,823	38	16	
482	3	193	39,852	545	190	
2	"	*	641	"	"	
444	1	86	35,685	108	26	
60	1,375	93	30,501	72	38	
340	498	4,045	68,536	402	160	
4,370	4,085	5,415	258,644	5,175	5,577	
449	8	24	24,615	237	102	
447	"	152	66,519	332	106	
518	"	3	38,653	396	121	
333	"	26	37,762	190	49	
271	"	11	35,404	160	17	
515	4	257	69,479	463	198	
440	"	55	20,856	137	33	
4,170	3	2,066	229,248	3,668	2,217	
40	1	31	40,972	200	63	
447	"	142	30,050	371	426	
8,878	40,645	49,579	4,449,150	17,489	42,141	
5,943	4,042	44,595	374,058	20,246	6,582	
9	"	4	8,462	15	4	
299	"	46	37,777	60	4	
465	5	101	21,769	38	4	
1,216	"	365	437,004	783	373	
75	"	7	7,137	47	5	
262	"	254	39,177	272	97	
400	4	444	74,764	668	281	
354	2	229	34,980	251	63	
56	"	10	5,723	36	5	
407	76	800	84,020	932	359	
4	"	5	4,366	9	4	
53	3	21	8,480	93	40	
9,240	4,432	43,848	828,747	23,450	7,818	

LIGNES.	DES STATIONS.	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.				
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	
		1	2	3	4	5	6	7	8
MIDI. (Suite.)	Report	48,760	43,035	31,795	40,814	87,484	644,404	772,702	
	Beaume	"	"	"	132	913	5,019	6,064	
	La Louvière	"	"	"	4,579	6,468	41,333	49,079	
	Bracquegnies	"	"	"	616	3,407	25,116	28,839	
	Havrô	"	"	"	260	4,954	17,417	49,631	
	Olbourg	"	"	"	228	4,084	42,024	43,336	
	Nimy	"	"	"	277	4,807	45,319	47,603	
	Gouy-lez-Piéton	"	"	"	267	951	43,214	44,432	
	Pont-à-Celles	"	"	"	33	590	43,190	43,813	
	Luttre	"	"	"	218	4,088	45,093	46,401	
	Gosselies	32	36	68	4,429	4,797	44,526	50,752	
	Roux	"	"	"	486	3,907	34,236	38,629	
	Marchienne	27	77	104	4,818	7,001	55,749	64,568	
	Charleroi	3,261	638	3,899	6,368	26,834	141,961	175,163	
	Couillet	"	"	"	579	3,416	30,145	34,110	
	Châtelaineau	979	474	1,453	2,480	24,036	92,431	118,647	
	Farciennes	"	"	"	270	3,207	28,580	32,057	
	Tamines	7	"	7	868	5,901	40,799	47,568	
	Auvclais	"	"	"	190	4,966	41,172	43,328	
	Moustier	"	"	"	373	4,471	30,027	31,874	
	Floreffe	"	"	"	744	3,794	35,938	40,476	
	Namur	832	"	832	4,320	49,329	73,317	96,966	
	Soignies	89	221	310	4,780	6,020	36,936	44,786	
	Jurbise	59	394	453	743	3,047	22,683	26,473	
	Mons	4,672	640	5,312	15,602	54,496	261,269	331,067	
	Jemmapes	"	"	"	671	40,997	93,755	105,423	
	Saint-Ghislain	8	40	48	2,531	41,395	89,630	103,556	
	Boussu	"	"	"	4,315	7,027	40,496	48,838	
	Thulin	"	"	"	962	3,490	25,933	30,085	
	Quiévrain	402	428	530	1,410	3,940	39,016	44,336	
	Totaux de la ligne du Midi		28,828	15,983	44,811	89,363	310,584	2,060,652	2,460,599
	— — de l'Est		43,607	4,387	47,994	63,023	187,326	1,084,705	1,332,054
	— — de l'Ouest		28,427	51,469	79,896	84,963	283,081	4,773,145	2,441,159
— — du Nord		89,616	23,154	112,770	141,273	303,641	1,325,416	1,770,330	
TOTAUX		190,478	94,993	285,471	378,622	1,084,632	6,240,888	7,704,142	
SERVICE	De la Flandre occidentale	"	"	"	3,365	7,652	46,034	27,051	
	De Pepinster à Spa	5,300	64	5,364	5,681	40,724	35,648	52,053	
	Du Nord-Belge	16,286	7,687	23,973	2,068	4,507	46,541	23,446	
	De Lierre à Turnhout	"	"	"	1,391	5,897	31,833	39,421	
	De Hainaut et Flandre	"	"	"	4,356	6,385	31,857	39,598	
	Du Centre	"	"	"	867	2,164	42,874	45,905	
	De l'Entre-Sambre-et-Meuse	"	"	"	789	4,979	7,354	10,122	
	Du Grand Luxembourg	1,499	9	1,208	636	849	869	2,354	
	Franco-belge, par Haumont	46,024	"	46,024	"	"	"	"	
	— par Quiéorain	2,292	3,069	5,361	2,575	5,878	23,682	32,135	
	— par Mouscron	11,383	6,634	18,017	7,521	43,284	76,745	99,550	
	Rhénan-belge	26,450	10,844	37,294	4,861	6,784	9,990	21,635	
	Prusso-belge	455	3	458	34	97	412	243	
	Hollando-belge	5,541	73	5,614	4,016	3,455	2,762	6,933	
	Prusso-néerland-belge	4,680	"	4,680	2,047	5,772	26,719	34,538	
	Anglo-belge-rhénan	4,584	664	2,248	"	"	"	"	
	Du South Eastern railway	6,837	3,454	10,291	"	"	"	"	
	General Steam navigation	762	"	762	1,031	1,140	"	2,444	
	Bruges à Blankenberghe	268	231	499	339	329	243	884	
	Gand à Anvers	"	"	"	"	"	"	"	
TOTAUX		286,539	127,745	414,284	444,499	1,463,498	6,534,424	8,444,548	

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUILYACK.	
9	10	11	12	13	14	
9,240	1,132	43,848	828,747	23,450	7,818	
5	"	45	6,084	52	20	
478	"	307	49,564	349	97	
99	4	418	29,057	133	21	
412	"	20	49,763	148	37	
73	"	7	43,416	35	44	
37	4	43	47,687	57	43	
	4	31	44,517	74	46	
496	"	64	44,073	27	9	
414	1	93	46,009	64	22	
257	7	435	51,519	479	200	
454	2	433	34,918	146	68	
202	6	480	65,360	498	151	
4,414	764	3,316	484,256	2,727	4,447	
468	3	77	34,358	450	34	
441	3	723	421,267	1,112	378	
40	"	240	32,337	85	20	
96	"	61	47,732	312	51	
44	"	221	43,593	128	20	
52	2	35	31,960	117	23	
404	2	60	40,642	289	56	
785	686	4,829	401,098	2,391	4,231	
322	4	241	45,663	571	365	
209	"	314	27,449	433	34	
4,812	3,016	5,294	346,531	5,339	2,303	
431	2	320	406,179	418	89	
316	"	214	104,161	856	490	
207	"	226	49,271	330	66	
214	4	470	30,470	216	22	
258	"	244	43,368	4,003	561	
47,366	5,667	29,476	2,557,619	44,739	15,408	
8,878	40,645	49,579	4,419,450	17,489	42,441	
27,082	49,162	28,337	2,293,636	24,710	47,399	
24,499	29,564	50,407	4,987,270	25,926	27,494	
77,825	65,038	427,499	8,259,675	409,564	72,442	
"	785	3,758	31,594	4,041	754	
"	"	"	57,417	2,491	2,485	
4,132	"	"	48,241	817	5,066	
"	"	"	39,121	747	334	
545	762	"	40,905	684	342	
28	"	"	45,933	333	429	
"	"	"	40,422	239	290	
"	"	"	3,562	54	569	
279	"	"	46,303	"	4,777	
401	"	"	37,897	"	4,174	
98	"	"	417,685	"	2,591	
563	"	779	60,271	4,442	44,619	
"	"	"	701	"	453	
"	"	"	42,547	238	2,767	
"	43,910	"	50,428	888	2,091	
"	"	"	2,248	"	"	
"	"	"	40,291	"	492	
"	"	"	2,903	"	"	
47	"	"	4,397	23	212	
"	"	44	44	"	"	
80,908	80,495	431,747	8,818,952	447,995	404,989	

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

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	1	2	3	4	5	6	7	8
NORD.	Bruxelles (Nord)	318,992 95	80,562 70	399,575 65	322,513 25	369,847 15	845,340 92	1,537,701 32
	Vilvorde	1,123 10	211 80	1,334 90	6,492 10	14,118 40	50,283 20	70,893 70
	Malines	30,677 10	8,533 40	39,210 50	33,018 40	69,451 39	191,650 05	294,119 75
	Duffel	"	"	"	1,442 70	3,226 50	13,954 35	18,623 85
	Contich	"	"	"	1,606 50	4,998 49	22,309 35	28,914 25
	Lierre	"	"	"	4,763 70	13,585 50	43,158 95	61,599 15
	Vieux-Dieu	"	"	"	2,620 10	3,689 40	25,560 35	31,869 85
	Anvers	151,505 35	10,199 80	161,765 15	122,818 80	163,362 20	335,704 27	620,705 27
	TOTAUX	502,358 50	99,527 70	601,886 20	495,075 55	641,300 15	1,527,961 44	2,654,337 14
OUEST.	Jette	"	"	"	2,170 95	3,469 95	7,258 "	12,898 90
	Ternath	"	"	"	979 05	4,039 40	17,630 17	22,648 62
	Lede	"	"	"	490 10	2,629 55	8,435 81	11,555 46
	Schellebelle	"	"	"	215 60	456 70	2,291 78	2,964 28
	Capelle-au-Bois	"	"	"	426 90	2,034 30	15,864 60	19,925 80
	Londerzeel	"	"	"	1,657 10	2,174 10	11,810 50	15,441 70
	Malderen	"	"	"	840 10	1,262 "	7,728 45	9,850 55
	Buggenhout	"	"	"	1,074 50	2,144 70	11,686 30	14,905 50
	Termonde	3,815 80	3,921 50	7,737 30	7,651 85	18,274 05	64,812 92	90,738 82
	Zèle	"	"	"	481 70	3,171 60	9,036 42	12,690 02
	Lokeren	"	"	"	2,645 70	7,011 80	19,684 01	29,341 51
	Audeghem	"	18 10	18 10	34 50	479 50	4,121 69	4,636 29
	Gyseghem	"	"	"	522 60	2,398 20	4,356 64	7,277 44
	Alost	2,047 "	3,593 30	5,640 30	16,601 60	25,000 70	68,474 57	131,366 87
	Erembodegem	"	"	"	143 70	457 20	2,157 61	2,758 51
	Denderleeuw	"	"	"	377 85	1,853 20	11,564 07	13,795 12
	Ninove	"	"	"	1,671 90	8,986 55	31,251 83	42,110 28
	Santbergen	"	"	"	146 80	1,168 05	5,039 26	6,354 11
	Ideghem	"	"	"	47 60	968 "	5,006 55	6,022 35
	Schendelbeke	"	"	"	11 50	171 45	1,558 47	1,741 42
	Grammont	"	"	"	6,107 70	15,235 85	44,953 26	66,296 81
	Aeren	"	"	"	202 80	573 05	5,840 30	6,616 15
	Lessines	"	"	"	2,424 25	7,154 55	26,252 75	35,831 55
	Papignies	"	"	"	26 30	265 45	2,829 16	3,120 91
	Rebais	"	"	"	22 20	279 75	3,134 63	3,436 58
	Wichelen	"	"	"	112 40	686 60	3,546 90	4,345 90
	Wetteren	"	"	"	2,395 70	5,399 70	35,084 08	42,879 48
	Melle	"	"	"	1,736 45	6,858 35	12,772 85	21,367 65
	Gand	63,641 90	48,825 60	112,467 50	88,750 55	139,930 55	374,895 52	603,576 62
	Tronchiennes	"	"	"	507 "	1,910 90	6,378 90	8,796 80
	Landeghem	"	"	"	646 30	1,739 10	9,427 55	11,812 85
	A reporter	69,504 70	56,358 50	125,863 20	141,614 05	269,805 15	854,085 75	1,266,104 95

transports de voyageurs et bagages, pendant l'année 1863.

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES	TOTAL GÉNÉRAL. (Col nos 4, 8, 9, 10 et 11)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
15,896 25	11,192 47	57,524 43	2,021,880 12	10,147 »	93,714 91	103,861 91	
404 36	121 81	558 66	73,313 43	263 35	268 84	532 19	
1,675 69	4,114 98	11,183 12	350,504 04	1,814 10	4,965 24	6,779 34	
66 30	4 30	88 96	18,783 41	93 85	88 51	182 36	
128 93	205 68	385 78	29,634 64	173 50	186 82	360 32	
308 41	3,856 58	4,328 88	70,061 02	328 »	572 24	900 24	
171 49	328 65	5,017 45	37,387 44	92 »	176 05	268 05	
5,546 66	17,516 23	15,834 68	821,367 99	3,111 35	32,077 70	35,192 05	
24,418 09	37,340 70	94,919 96	3,422,932 09	16,026 15	132,050 31	148,076 46	
86 94	»	45 20	13,031 04	40 95	81 26	122 21	
111 04	»	84 83	22,844 49	92 75	71 12	163 87	
49 54	»	138 96	11,743 96	47 30	44 77	92 07	
7 15	»	26 71	2,098 14	»	»	»	
65 93	1 30	63 81	19,056 87	23 50	31 96	55 46	
53 33	»	851 45	16,340 48	56 05	196 40	252 45	
52 85	» 85	621 74	10,525 99	29 55	59 92	89 47	
157 38	4 25	836 36	15,003 49	67 60	101 09	168 68	
643 39	3,750 86	1,849 36	101,719 73	341 75	889 82	1,231 57	
49 98	»	71 81	12,811 81	57 70	49 72	107 42	
116 22	1,205 18	807 27	31,470 18	150 10	293 19	443 29	
18 59	»	15 32	4,688 30	3 50	9 21	12 71	
27 78	»	67 32	7,372 54	30 30	94 26	124 56	
1,349 89	2,175 05	2,504 86	143,036 97	670 57	1,237 70	1,908 27	
8 80	» 30	4 93	2,772 54	6 »	8 21	14 21	
48 98	3 10	127 18	13,974 38	31 15	9 57	40 72	
179 83	» 80	821 47	43,112 38	249 50	434 38	683 88	
31 12	»	41 63	6,426 86	22 25	24 01	46 26	
20 31	»	60 67	8,103 33	6 80	3 02	9 82	
2 50	»	11 44	1,755 42	3 50	»	3 50	
363 28	»	1,257 60	67,917 69	298 76	824 76	1,123 52	
29 05	»	30 14	6,675 34	11 50	13 48	24 98	
227 93	30 76	891 26	36,981 55	194 61	477 48	672 09	
15 14	1 89	19 16	3,157 10	7 57	14 59	21 16	
8 94	»	21 43	3,466 95	4 75	6 56	11 31	
20 86	»	323 31	4,690 07	»	»	»	
141 08	10 98	608 24	43,639 78	242 80	291 88	534 68	
89 85	1 45	113 29	21,572 24	56 05	223 40	279 45	
12,566 32	8,498 95	13,932 13	751,041 52	3,515 30	16,732 47	20,247 77	
34 30	»	23 14	8,854 24	16 50	29 92	46 42	
92 35	»	1 28	11,906 56	39 40	65 21	101 61	
16,670 74	15,685 72	26,273 33	1,450,597 84	6,318 06	22,319 35	28,637 41	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
OUEST. (Suite.)	Report	60,504 70	50,358 50	125,863 20	141,614 05	269,805 15	854,685 75	1,205,104 95
	Hausbeke	"	"	"	1,046 80	1,249 90	6,599 30	8,896 "
	Aeltere	"	"	"	1,076 10	3,534 10	19,610 77	24,220 07
	Bloemendaal	"	"	"	1,804 25	2,394 60	14,929 80	19,128 65
	Oostcamp	"	"	"	99 80	80 50	374 85	555 15
	Bruges	31,627 20	32,776 90	67,404 10	26,133 15	41,267 05	116,891 44	184,311 64
	Jabbeke	"	"	"	240 "	780 30	6,612 75	7,633 05
	Plaschendaal	"	"	"	450 "	1,293 80	9,220 75	10,964 55
	Ostende	71,759 10	51,751 60	123,510 70	33,271 55	39,591 "	78,373 51	151,236 06
	La Piate	"	"	"	38 70	333 00	1,938 05	2,310 65
	Deurle	"	"	"	181 50	214 20	2,018 75	2,414 45
	Deynre	523 60	7,150 "	7,673 60	1,247 20	6,634 70	32,325 65	40,107 55
	Nachelen	"	"	"	14 40	156 20	720 90	893 50
	Olsène	"	"	"	220 50	960 60	4,870 70	6,051 80
	Waereghem	"	"	"	1,421 60	4,305 70	30,163 55	35,892 85
	Haerlebeke	"	"	"	623 10	3,070 80	12,672 05	16,371 95
	Courtrai	5,010 "	13,546 40	18,556 40	15,027 90	32,315 45	98,502 57	145,905 92
	Housteron	1,062 30	8,967 "	10,029 30	7,090 60	15,355 85	63,013 20	85,459 65
	Néchin	"	"	"	411 70	1,160 05	15,709 31	17,281 06
	Templeuve	"	"	"	448 55	1,050 35	6,714 90	8,243 80
	Tournai	3,029 "	2,666 "	5,695 "	28,072 50	37,379 60	114,567 12	180,019 22
	Havannes	"	"	"	107 95	269 80	1,895 39	2,363 14
	Bary-Maulde	"	"	"	820 42	517 80	4,730 41	5,868 63
	Leuze	642 10	1,254 70	1,896 80	3,327 90	8,762 44	33,979 27	46,069 61
	Ligne	"	"	"	1,782 97	885 20	6,123 37	8,791 54
	Ath	949 20	1,230 10	2,179 30	4,835 60	10,517 70	52,141 08	67,544 38
	Maffes	"	"	"	371 20	756 17	3,335 51	4,462 88
	Chivres-Attres	"	"	"	730 05	1,783 33	6,673 17	9,186 55
	Brugellette	"	"	"	1,406 85	2,856 47	11,698 84	15,962 16
	Lens	"	"	"	670 05	2,323 50	9,317 12	12,319 67
		TOTAUX	188,007 20	175,701 20	363,708 40	274,635 94	401,564 21	1,620,471 83	2,386,571 98

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES	SOCIÉTAIRES	TOTAL GÉNÉRAL (Col nos 4, 8, 9, 10 et 11)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
16,679 74	15,655 72	20,273 33	1,450,597 94	6,318 05	22,319 33	23,637 41	
50 62	"	26 "	8,972 02	56 75	96 65	153 60	
97 66	"	179 18	24,497 81	56 60	209 36	266 16	
242 83	"	228 28	19,599 76	71 80	186 51	258 31	
2 70	"	"	557 85	"	"	"	
1,974 38	7,642 60	5,710 92	267,043 64	767 50	7,160 77	7,928 27	
16 76	"	28 05	7,677 89	"	"	"	
35 54	"	71 35	11,071 44	25 73	25 27	51 02	
2,264 26	2,643 35	3,118 74	282,773 12	1,309 40	26,677 56	28,186 96	
9 63	"	3 12	2,323 42	1 50	13 07	14 57	
4 70	"	" 85	2,420 "	"	"	"	
314 81	2 53	612 92	48,711 46	150 45	295 83	446 28	
3 62	"	"	897 12	"	"	"	
12 21	"	17 73	6,081 74	"	"	"	
114 55	35 49	270 21	38,313 10	148 10	162 83	310 93	
39 23	23 72	202 60	16,637 50	50 60	78 13	128 73	
485 34	965 80	5,014 91	170,948 37	1,125 90	2,749 64	3,875 54	
1,550 74	"	674 72	98,614 41	923 81	2,036 98	3,610 71	
49 99	"	244 41	17,575 46	120 94	65 06	186 "	
29 23	"	80 80	8,353 19	30 85	81 30	112 15	
1,836 27	3,828 21	6,168 20	197,546 96	1,455 43	5,015 87	6,471 30	
11 44	"	28 03	2,402 61	1 25	19 42	20 67	
14 83	2 70	43 51	5,929 67	26 30	66 07	94 37	
161 80	12 11	519 21	48,659 53	197 27	862 62	1,059 89	
29 52	"	79 54	8,900 60	54 59	198 20	252 79	
309 91	679 23	2,427 91	73,140 73	281 94	1,019 08	1,301 02	
11 30	2 10	17 34	4,493 62	11 99	41 90	53 89	
40 35	9 49	60 37	9,296 76	28 16	59 86	88 02	
88 62	15 78	57 96	16,124 52	87 34	230 08	317 42	
75 53	"	47 54	12,442 74	41 64	107 74	149 38	
26,549 13	31,568 89	52,207 85	2,660,606 25	13,346 12	70,629 27	83,975 39	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	1	2	3	4	5	6	7	8
EST.	Boortmeerbeek	"	"	"	560 70	960 40	5,910 30	8,440 40
	Haecht	"	"	"	521 90	1,497 70	8,941 50	10,961 10
	Wespelaar	"	"	"	1,038 80	4,149 70	10,515 70	15,704 20
	Louvain	21,022 60	1,005 20	22,627 80	44,251 "	81,233 50	162,025 95	267,510 45
	Vertryck	"	"	"	529 20	1,428 "	9,379 05	11,336 25
	Tirlemont	6,785 40	1,073 10	8,438 50	11,349 60	21,371 30	77,057 30	109,778 20
	Esmael	"	"	"	942 10	1,079 60	5,187 60	7,209 30
	Landen	14,791 90	81 20	14,876 10	6,597 30	10,797 90	40,119 45	57,514 65
	Gingelom	"	"	"	992 60	1,365 10	4,465 35	6,824 05
	Rosoux	"	"	"	419 "	619 70	3,329 75	4,598 45
	Waremmé	"	"	"	4,348 60	5,915 20	32,634 35	42,898 15
	Remicourt	"	"	"	10 "	57 20	478 80	546 "
	Fexhe	"	"	"	565 20	2,438 90	18,935 70	22,059 80
	Ans	177 40	7 50	184 90	926 20	2,358 60	20,717 55	21,002 35
	Haut-Pré	"	"	"	2,858 40	10,447 80	60,816 35	74,122 55
	Liège	82,589 15	9,210 "	91,799 15	79,480 70	92,710 "	207,678 85	380,069 55
	— Longdoz	1,268 20	"	1,268 20	1,741 60	3,595 "	10,933 10	16,271 70
	Chénée	"	"	"	2,744 20	5,225 50	24,084 05	32,053 75
	Chaudfontaine	"	"	"	4,098 50	6,510 80	9,644 35	20,283 75
	Trooz-Aval	"	"	"	1,227 20	2,598 80	14,770 50	18,596 50
	Nessonvaux	"	"	"	953 30	2,934 20	14,459 70	18,377 20
	Pépinster	5,982 80	14 30	5,997 10	3,231 "	5,529 30	25,612 09	34,563 39
	Ensival	"	"	"	1,528 10	2,127 20	9,822 40	13,477 70
	Verriers	44,204 40	6,185 20	50,389 60	24,355 60	38,815 10	127,324 35	190,495 05
	Dolhain	2,498 20	"	2,498 20	1,296 90	2,841 70	13,573 30	17,711 90
	Herbesthal	4,538 50	"	4,538 50	3,397 "	6,332 60	22,116 55	31,846 15
	TOTAUX		183,841 55	18,776 50	202,618 05	200,096 70	295,200 90	941,954 94	1,437,252 54
MIDI.	Bruxelles (Midi)	115,366 75	52,218 "	167,584 75	111,102 20	110,536 85	340,870 02	562,509 07
	Forest	"	"	"	105 70	398 30	2,269 53	2,773 53
	Ruysbroeck	"	"	"	455 "	2,355 85	10,895 55	13,706 40
	Loth	"	"	"	299 70	1,339 25	7,072 65	8,711 60
	Hal	18 80	100 40	119 20	5,628 70	11,826 45	74,179 24	91,634 39
	Lembecq	"	"	"	704 20	737 10	3,447 85	4,889 16
	Tubise	"	"	"	2,775 30	3,347 70	26,239 29	32,362 29
	Braine-le-Comte	545 40	2,816 20	3,361 60	3,326 50	6,668 35	52,354 82	62,349 67
	Écaussines	"	"	"	1,756 85	5,151 65	22,076 67	28,985 17
	Marche-lez-Écaussines	"	"	"	79 90	628 45	3,496 50	4,204 85
	Manage	624 30	558 50	1,182 80	10,292 35	13,204 85	61,457 87	84,935 07
	L'Olive	"	"	"	80 30	129 80	800 65	1,010 75
	A reporter	116,555 25	55,693 10	172,248 35	136,606 70	156,324 60	605,160 65	898,091 95

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES	TOTAL GÉNÉRAL. (Col n°s 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
23 74	"	299 83	8,763 97	3 50	4 52	8 02	
63 25	1 16	390 47	11,415 98	10 "	68 20	87 20	
102 11	3 89	1,038 91	10,909 10	11 "	18 46	29 46	
1,506 28	4,319 68	6,042 31	302,906 52	1,411 59	5,307 57	6,719 16	
48 52	"	310 62	11,695 39	32 85	35 19	68 04	
664 81	1,745 30	2,317 42	122,944 23	573 75	2,243 52	2,817 27	
53 37	"	75 56	7,338 23	30 90	160 35	191 25	
452 04	70 04	1,203 09	74,110 52	213 23	995 24	1,203 49	
39 98	"	12 45	6,867 48	36 50	92 88	129 38	
3 38	7 13	1 21	4,610 17	17 25	31 03	48 23	
139 21	5 55	306 66	43,409 57	262 "	528 07	790 07	
" 90	"	"	546 90	"	"	"	
47 46	" 50	175 07	22,282 83	57 90	71 17	129 07	
62 19	2,155 72	223 02	26,628 18	27 25	170 90	198 15	
328 83	952 63	2,482 09	77,836 12	197 22	554 53	751 75	
1,764 17	7,310 30	13,484 47	491,428 24	2,813 55	20,813 31	23,626 86	
74 15	7 81	38 60	17,660 46	117 80	350 84	468 64	
130 21	"	210 73	32,424 69	169 20	330 81	498 01	
154 53	"	4 95	20,443 23	202 03	405 18	607 23	
82 01	"	16 19	18,694 70	102 75	47 55	150 30	
72 "	"	27 46	18,476 66	81 50	43 11	124 61	
303 14	2 68	612 38	41,480 69	248 75	699 16	947 91	
41 80	"	113 59	13,633 09	68 90	106 93	175 83	
1,110 95	1 13	5,644 82	247,641 55	2,129 20	6,628 23	8,757 49	
6 15	" 58	40 38	20,257 21	107 80	138 01	245 81	
90 14	"	467 82	36,942 61	357 20	556 90	914 16	
7,358 34	16,585 29	36,590 10	1,700,404 32	9,292 66	40,397 78	49,690 44	
6,298 61	1,369 08	51,553 84	789,315 35	11,018 "	24,407 83	35,425 83	
4 20	"	5 07	2,782 80	7 50	4 55	12 05	
57 23	"	15 97	13,779 60	31 75	14 15	45 90	
39 75	2 05	105 60	8,859 "	19 "	7 57	26 57	
435 46	"	334 26	92,523 31	397 87	482 08	879 95	
30 99	"	6 72	4,926 87	24 50	4 52	29 02	
118 33	"	291 32	32,771 94	146 92	180 14	327 06	
235 19	2 52	753 66	66,702 64	348 74	518 06	866 80	
246 14	1 50	296 46	29,529 27	131 60	147 81	279 41	
24 65	"	5 81	4,235 31	18 "	15 39	33 39	
245 14	68 40	932 22	87,383 63	495 95	778 73	1,274 68	
" 25	"	3 96	1,014 96	4 50	7 06	11 56	
7,735 94	1,443 55	54,304 89	1,133,824 68	12,644 33	26,567 94	39,212 27	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	1	2	3	4	5	6	7	8
MIDI. (Suite.)	Report	116,555 25	55,693 10	172,248 35	136,606 70	156,324 60	605,167 65	838,991 95
	Mariemont	"	"	"	1,487 65	2,042 93	4,676 70	8,207 30
	Beaume	"	"	"	294 30	934 15	3,090 73	4,319 18
	La Louvière	"	"	"	3,262 40	6,722 65	28,678 "	38,663 05
	Bracquegnies	"	"	"	1,134 90	3,086 90	14,093 37	18,315 17
	Havré	"	"	"	404 80	1,529 45	7,756 77	9,691 02
	Obourg	"	"	"	552 30	839 40	5,556 21	6,957 91
	Nimy	"	"	"	646 30	1,035 10	9,189 27	11,769 87
	Gouy-les-Picton	"	"	"	676 10	1,458 05	11,137 29	13,271 44
	Pont-à-Celles	"	"	"	101 10	827 35	8,628 41	9,556 86
	Luttre	"	"	"	684 75	1,669 20	10,101 26	12,455 21
	Gosselies	201 60	131 40	333 "	4,483 75	6,593 25	40,727 45	51,806 45
	Roux	"	"	"	1,499 20	3,826 40	26,786 34	32,111 94
	Marchienne	167 80	149 20	317 "	6,941 80	9,129 80	41,117 02	57,188 62
	Charleroi	7,733 80	1,541 80	9,275 60	21,427 "	36,341 "	132,146 20	189,914 20
	Couillet	"	"	"	1,686 95	2,835 10	16,961 34	21,483 39
	Châtelineau	3,088 "	635 90	3,723 90	8,373 30	18,142 25	52,622 39	77,137 94
	Farciennes	"	"	"	794 "	2,428 75	12,181 81	15,404 56
	Tamines	16 10	"	16 10	2,186 "	5,768 "	20,339 89	26,280 89
	Auvellais	"	"	"	343 70	1,919 10	20,940 55	23,203 35
	Moustier	"	"	"	645 40	1,652 50	18,225 67	20,523 57
	Floreffe	"	"	"	956 90	3,371 90	18,108 49	22,437 29
	Namur	3,472 40	"	3,472 40	13,480 45	40,508 15	71,333 55	125,322 15
	Soignies	323 "	454 10	777 10	4,812 30	8,508 85	35,939 81	49,260 96
	Jurbise	269 60	727 80	997 40	1,667 15	2,689 35	14,836 36	19,192 86
	Mons	28,838 "	2,640 60	31,478 60	41,733 30	74,504 30	205,166 06	321,403 66
	Jemmapes	"	"	"	1,878 "	7,576 50	38,461 91	47,918 41
	Saint-Ghislain	32 80	121 30	154 10	4,845 70	9,952 85	47,890 27	62,688 82
	Doussu	"	"	"	2,516 25	6,084 85	21,444 35	30,045 45
	Thulin	"	"	"	1,935 55	3,117 65	11,968 02	17,021 22
	Quiévrain	663 "	1,603 70	2,266 70	4,121 85	6,739 15	34,281 20	45,147 20
SERVICE	TOTAUX de la ligne du Midi	161,359 35	63,808 90	225,258 25	270,180 05	429,081 50	1,589,540 34	2,288,801 89
	— — de l'Est	183,841 55	18,776 50	202,618 05	200,096 70	295,200 90	941,954 94	1,437,252 54
	— — de l'Ouest	188,007 20	175,701 20	363,708 40	274,535 91	491,561 21	1,620,471 83	2,386,571 58
	— — du Nord	502,358 50	99,527 70	601,886 20	495,075 55	641,300 15	1,527,961 44	2,664,337 14
	TOTAUX	1,035,566 60	357,904 30	1,393,470 90	1,239,888 24	1,857,140 76	5,679,928 55	8,776,963 55
	De la Flandre occidentale	"	"	"	11,704 20	17,198 29	21,214 30	50,116 79
	De Pepinster à Spa	36,148 35	77 60	36,225 95	19,339 "	17,993 90	26,893 43	64,226 33
	Du Nord-Belge	93,865 15	51,254 05	145,119 20	5,972 83	9,375 60	22,338 77	37,687 20
	De Liège à Turnhout	"	"	"	2,891 30	8,038 20	26,538 20	37,467 70
	De Hainaut et Flandre	"	"	"	2,423 60	6,768 65	20,266 24	29,458 49
	Du Centre	"	"	"	2,553 70	4,234 80	13,799 59	20,588 09
	De l'Entre-Sambre-et-Meuse	"	"	"	3,308 50	4,951 10	10,463 60	18,723 20
	Du Grand Luxembourg	4,545 30	21 40	4,566 70	4,212 50	2,707 55	1,100 19	8,020 24
	Franco-belge, par Haumont	100,373 60	"	100,373 60	"	"	"	"
	— par Quiévrain	19,728 10	18,876 "	38,604 10	8,957 20	14,460 60	30,695 28	54,113 08
	— par Mouscron	194,324 10	89,859 25	284,183 35	25,537 10	32,413 60	10,225 24	148,175 04
	Rhénan-belge	316,125 70	159,654 25	475,779 95	21,283 50	27,961 70	26,635 45	75,880 65
	Prusso-belge	5,419 50	16 80	5,436 30	159 70	321 "	260 80	781 50
	Hollando-belge	32,299 75	737 70	33,037 45	3,583 10	8,563 60	4,662 25	16,808 95
	Prusso-nterland-belge	11,593 60	"	11,593 60	8,876 90	17,148 70	48,197 15	74,222 75
	Anglo-belge-rhénan	33,459 70	8,859 50	42,319 20	"	"	"	"
	Du South Eastern railway	126,807 50	51,169 25	177,976 75	"	"	"	"
	General Steam navigation	15,128 70	"	15,128 80	8,286 10	11,041 10	"	19,327 20
	Bruges à Blankenberghe	1,764 30	1,037 20	2,801 50	1,679 80	1,206 60	444 40	3,330 80
	Gand à Anvers	"	"	"	"	"	"	"
	TOTAUX	2,027,150 05	737,467 30	2,764,617 35	1,370,697 27	2,041,531 75	6,023,663 44	9,435,892 46
	A ajouter la part de la Société de Tourbai à Jurbise	4,191 30	3,583 20	7,774 50	24,749 21	40,848 94	145,539 81	211,137 96
	TOTAUX GÉNÉRAUX	2,031,341 35	741,050 50	2,772,391 85	1,395,446 48	2,082,380 69	6,169,203 25	9,647,030 42

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n°s 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
7,735 94	1,443 55	54,304 89	1,133,824 68	12,644 33	26,567 94	39,212 27	
23 79	1 45	12 92	8,245 46	48 30	105 "	153 30	
2 41	"	10 43	4,333 02	25 25	59 94	85 19	
100 31	"	305 74	39,069 10	174 35	229 68	404 04	
43 93	1 13	204 36	18,564 59	60 85	42 06	108 91	
52 77	"	19 57	9,763 38	82 15	44 56	126 71	
41 18	"	8 76	7,017 65	17 50	49 34	66 84	
29 15	6 55	43 82	11,819 39	47 05	33 25	80 30	
30 25	1 05	41 78	13,344 52	40 95	101 41	142 36	
158 18	"	79 21	9,734 25	13 "	16 72	29 72	
79 34	" 67	75 66	12,610 88	37 70	73 53	111 23	
225 71	10 86	582 76	52,939 78	254 47	508 34	762 81	
195 55	2 50	142 90	32,360 89	73 "	230 72	303 72	
164 13	6 69	410 14	58,086 88	266 30	453 31	718 64	
1,031 74	1,207 68	4,303 58	205,732 80	1,485 80	4,138 01	5,623 81	
83 48	2 01	104 38	21,675 29	80 95	81 79	162 74	
184 53	4 20	930 16	82,178 73	593 15	857 62	1,450 77	
18 31	"	70 27	15,493 14	42 50	52 75	95 25	
47 18	"	108 10	28,452 27	179 95	128 64	308 59	
16 74	"	177 57	23,397 66	67 65	28 43	90 28	
21 46	3 40	45 65	20,591 08	58 50	39 21	97 71	
51 61	1 91	55 22	22,516 03	112 30	106 41	248 71	
787 63	1,539 22	3,121 56	134,222 36	1,281 60	3,554 46	4,839 26	
219 51	4 08	371 45	50,636 "	279 64	768 33	1,047 97	
98 73	"	380 74	20,669 73	59 52	89 34	148 86	
1,223 18	5,441 40	8,218 23	367,765 07	2,825 41	6,390 "	9,215 41	
159 69	1 56	528 15	48,697 72	206 95	256 89	463 84	
163 58	"	303 82	63,310 32	412 30	472 63	911 93	
86 58	"	415 42	30,517 45	176 32	186 37	362 69	
76 49	1 53	353 04	17,452 27	106 42	64 07	170 49	
220 22	"	361 01	47,995 16	558 05	1,876 90	2,434 95	
13,205 20	9,681 47	76,091 52	2,613,101 33	22,380 41	47,607 68	69,988 29	
7,358 31	16,585 29	30,390 10	1,700,404 32	9,292 66	40,397 78	49,690 44	
26,549 13	31,568 89	52,207 85	2,869,606 25	13,316 12	70,629 27	83,975 39	
24,418 09	37,340 70	94,919 96	3,422,932 09	16,026 15	132,050 31	148,076 46	
71,620 76	95,176 35	259,812 43	10,597,013 99	61,015 34	290,685 24	351,730 58	
"	1,330 49	3,525 70	54,972 08	568 35	2,134 65	2,703 "	
"	"	"	100,452 28	1,234 67	9,949 28	11,203 88	
1,647 83	"	"	184,454 23	797 55	18,702 09	19,499 64	
"	"	"	37,467 70	400 15	566 70	966 85	
265 47	401 45	"	30,125 41	302 12	509 66	802 78	
18 47	"	"	20,606 56	166 50	258 54	425 04	
"	"	"	18,723 20	125 05	913 43	1,038 48	
"	"	"	12,585 94	34 95	1,258 48	1,293 43	
727 40	"	"	101,101 "	"	6,577 18	6,577 18	
494 80	"	"	91,211 98	"	4,818 31	4,818 31	
361 15	"	"	432,720 44	"	22,854 58	22,854 58	
2,078 05	"	2,615 57	559,354 22	273 75	84,724 47	84,998 22	
"	"	"	6,217 80	" 50	1,167 12	1,167 62	
"	"	"	49,546 40	117 65	7,963 25	8,115 90	
"	21,854 18	"	107,670 53	278 69	7,618 17	7,896 86	
"	"	"	42,319 20	"	"	"	
"	"	"	177,976 75	"	10,930 51	10,930 51	
"	"	"	34,456 "	"	"	"	
43 25	"	130 90	6,175 55	13 50	1,027 71	1,041 21	
"	"	"	130 90	"	"	"	
77,257 18	118,782 47	266,084 60	12,662,614 06	65,408 70	472,675 37	538,084 07	
1,555 81	494 19	4,580 73	225,533 22	1,452 89	4,599 63	6,032 52	
78,813 02	119,246 66	270,065 33	12,838,147 28	66,861 59	477,275 "	544,136 59	

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

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				GROSSES		
	NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELA de 10 KIL.	De 10 à 300 kilog. et plus.				MINIMUM par expédition.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.
	De 2 KILOGR. ET MOINS.	De 2 A 5 KIL. INCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.		NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM.	NOMBRE d'expéditions.	POIDS taxé.	AU-DESSUS de 100 KIL.			
1863. JANVIER . . .	30,678	42,754	44,248	44,362	35,446	4,280	57,462	2,242	3,439	36,245	54,978
FÉVRIER . . .	27,327	44,317	44,049	51,393	35,202	4,344	58,473	2,034	3,561	33,426	52,956
MARS	32,528	45,456	43,375	52,849	41,284	4,868	65,093	2,409	3,737	34,647	73,202
AVRIL	33,870	45,223	43,273	57,207	39,035	6,976	60,975	2,043	3,884	33,844	64,324
MAI	36,968	48,949	44,702	52,257	43,393	4,863	61,417	2,347	3,718	33,476	75,525
JUIN	34,594	44,428	42,986	48,546	44,320	4,698	58,831	2,301	3,853	31,555	65,688
JUILLET . . .	35,207	44,597	43,627	56,628	50,538	2,043	59,397	2,447	3,837	36,940	60,936
AOUT	34,052	45,533	44,258	67,460	46,727	2,556	74,554	2,218	4,194	36,458	55,905
SEPTEMBRE .	32,087	45,303	44,245	74,528	45,404	2,349	70,979	2,501	4,773	40,573	60,422
OCTOBRE . . .	35,915	47,335	46,091	93,767	48,467	2,482	77,508	2,442	5,443	53,880	73,958
NOVEMBRE . .	36,482	47,764	44,428	73,891	44,877	4,569	68,554	2,454	4,890	44,462	66,420
DÉCEMBRE . .	33,622	46,845	45,403	78,924	39,347	4,492	67,662	4,839	4,486	39,447	62,434
TOTAUX . . .	403,020	485,204	466,655	748,549	507,610	27,462	777,404	26,947	49,487	434,269	775,445

merchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1863.

TARIF N° 3. MARCHANDISES (300 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.			TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
5 ^e CLASSE.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 1,000 francs et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	PETITE VITESSE, PAR VAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
			NOMBRE de vagons.	POIDS.							1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
86,400	406,806	55,807	223	4,435	344,374	42,539	20,844	33,380	21	282	249	246	981	1,758
84,604	95,716	44,665	25	425	314,492	13,296	21,416	34,712	22	303	212	196	974	1,745
95,797	405,068	49,711	71	710	360,035	41,659	19,839	31,498	20	349	276	269	4,422	2,046
101,531	96,419	46,094	75	750	342,629	9,998	30,305	40,303	48	303	304	244	4,223	2,074
120,856	93,242	47,073	72	720	370,592	9,523	49,900	29,423	42	450	331	278	4,218	2,277
119,466	98,949	44,338	78	780	360,786	41,309	44,918	26,227	40	455	355	231	968	2,009
124,786	96,386	46,399	57	570	374,957	41,576	49,727	31,303	35	455	301	230	821	1,807
117,078	97,233	51,008	77	630	359,212	41,252	45,471	26,723	36	416	278	206	847	1,747
120,972	106,822	48,179	230	4,520	378,188	43,688	46,309	29,997	29	438	213	176	1,089	4,916
143,651	444,734	51,119	509	3,170	437,521	45,039	20,352	35,394	33	450	213	182	937	4,802
136,034	447,224	51,483	1,209	7,059	422,634	42,487	26,035	33,542	21	476	212	178	910	4,776
116,532	107,242	68,489	933	5,688	399,499	41,362	28,549	39,911	31	374	209	201	934	1,768
1,367,707	1,233,421	605,267	(3,559)	22,857	4,458,966	413,728	253,682	397,410	338	4,751	3,213	2,637	12,094	22,693

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

DÉSIGNATION D.F.S. MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS					TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES				TARIF N° 3 GROSSES MARCHANDISES			
	TAXES UNIFORMES			Au delà de 10 kilogrammes	TOTAL	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	De 10 à 500 kilogrammes et plus	Au-dessus de 500 kilogrammes.	TOTAL	MINIMUM PAR EXPÉDITION	1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.
	De 2 kilogrammes et moins	De 2 à 5 kilogrammes inclus	De 5 à 10 kilogrammes inclus										
1863 JANVIER	15077 4	8715 55	11402 91	3641 71	16797 62	31084 71	108910 14	2128 36	112923 21	12106 16	278214 91	275808 70	262438 97
FÉVRIER	13793 25	7694 54	9187 42	403 38	14678 99	3070 42	11335 19	1732 67	117131 16	13362 29	266403 65	273455 65	250652 72
MARS.	16262 74	10281 90	11932 60	4111 64	12888 04	37082 56	126720 90	2392 11	166625 57	17814 09	270872 47	339785 51	296571 76
AVRIL	16860 04	10451 23	11121 08	1665 84	13407 19	40107 65	115893 78	2140 43	158210 65	17173 57	260738 15	313263 27	300798 79
MAI	18246 46	12709 10	12030 28	1706 60	17692 63	39735 53	111866 60	2413 29	154045 34	13545 87	257067 68	324788 12	347027 90
JUIN	17161 14	9711 22	11148 49	4041 01	42125 86	38031 75	109343 52	2365 18	149940 45	13118 07	241310 73	331897 41	353262 22
JUILLET	17117 09	9947 41	12477 45	5007 69	44879 64	40110 57	117341 73	2639 70	160002 4	14590 23	297445 53	316801 52	357514 72
AOUT . .	16972 68	10442 82	12991 93	5751 31	46158 74	42166 15	121357 28	2581 99	166105 41	16130 39	287054 61	282568 07	332770 10
SEPTEMBRE	16038 01	10130 48	12966 36	5851 14	44985 09	40779 08	131141 65	2630 27	174551 4	16695 33	303857 02	293895 20	366063 99
OCTOBRE	17812 13	11691 97	14492 45	7729 87	51636 42	44192 51	111773 95	2589 96	191356 42	18348 49	358281 16	320628 73	401350 81
NOVEMBRE	14841 49	11178 56	12962 07	6103 56	48085 63	37991 33	127630 23	2632 01	168462 57	18378 99	333624 73	317629 43	400624 10
DÉCEMBRE	17933 77	11785 79	13407 41	6257 05	48884 92	35617 98	120168 81	2132 51	158219 10	16701 94	295150 74	302815 51	349145 96
TOTAUX	201415 35	124214 66	146420 46	62171 70	534222 17	460330 13	1448785 56	28617 39	193773 08	180380 44	3449821 58	3723458 76	4026219 35
A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX. . .	201415 35	124214 66	146420 46	62171 70	534222 17	460330 13	1448785 56	28617 39	193773 08	180380 44	3449821 58	3723458 76	4026219 35

chandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1863.

(500 kilog. et plus).				TARIF N° 4. FINANCES.			FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 150.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPE au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.		ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
										1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.			
232343 59	103543 29	5126 15	1231042 07	4226 50	9243 87	13472 37	01277 52	590 80	8046 11	2705 29	2967 80	18250 40	31329 60	49807 25	1570440 41
212131 00	122450 04	601 15	1148120 41	1233 03	6740 92	10982 95	50420 47	1026 10	8174 01	2093 88	2629 76	18275 70	31173 35	46027 30	1479169 35
211669 08	139671 57	2414 "	1103620 51	3292 67	5158 72	10441 39	63132 87	1033 "	9500 78	2260 50	3387 77	21111 18	36300 21	50939 20	1675082 78
218141 97	120633 09	2550 "	1120820 84	1736 48	7764 20	12520 68	63321 48	784 30	8550 85	2437 43	3043 78	24540 43	38381 49	49532 51	1593150 33
215001 60	131216 20	2149 "	1203098 77	4650 45	4926 57	9577 02	62271 23	1700 10	13620 20	2745 20	3474 84	23149 73	42989 09	56876 37	1667353 14
209017 46	126611 01	2652 "	1277028 00	5062 64	3681 70	8944 40	58325 22	1708 "	13115 45	2912 70	2784 10	18307 40	37539 63	57467 50	1037030 98
217844 40	144815 23	1038 "	1381039 63	5465 96	5206 21	10695 22	63630 28	1501 80	12317 20	2467 21	2757 34	15203 07	32744 82	55078 "	1751921 39
212468 20	135033 03	2214 "	1268237 "	3219 97	3868 16	9688 13	64336 07	2201 40	11677 08	2440 97	2500 91	16234 24	32972 23	57706 50	1648995 48
249417 77	133069 81	5536 "	1309036 05	3733 08	4143 68	9876 74	68364 80	1700 20	14367 41	2142 54	2288 81	21708 32	40302 14	50815 22	1759782 14
277158 02	168343 50	12241 80	1546353 11	6253 55	3858 59	11012 14	77926 48	1544 70	14045 79	1775 "	2242 66	10378 60	37642 05	53060 84	1972241 16
259704 74	144173 85	28171 10	1502306 91	5135 07	6479 70	12014 77	78483 12	976 80	15827 87	1726 80	2271 49	19215 50	39844 05	53617 39	1902401 88
230171 22	197121 91	22384 52	1413491 80	5522 25	1208 87	12731 12	73767 39	1110 50	11186 02	1686 90	2537 30	18063 57	33474 08	53139 70	1791827 52
2776343 75	1718954 53	88137 02	15963625 08	61981 67	60992 26	131076 93	793469 84	16407 70	140268 78	26793 61	32034 83	233057 16	433934 27	635746 87	20440245 80
"	"	"	"	"	"	"	"	381 84	1902 00	602 45	425 12	1426 85	4416 48	107 75	4905 83
2776343 75	1718954 53	88347 02	15963625 03	61981 67	60992 26	131976 93	793469 84	16879 30	142250 84	27335 96	33379 94	233384 01	439410 73	635814 62	20434151 72

DÉSIGNATION DES MOIS.	TÉLÉGRAPHES.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Avis d'arrivée et frais imprimés.	TOTAL.
1863. JANVIER	38,772 98	11,996 95	1,235 72	10,066 76	36,409 46	1,144 .	406 65	61,277 52
FÉVRIER	38,107 45	11,652 65	1,210 05	9,031 25	34,592 65	1,135 41	2,018 50	59,420 47
MARS	45,388 70	13,219 55	1,402 81	10,155 42	36,762 46	1,396 29	196 54	63,152 87
AVRIL	49,929 85	12,544 59	1,591 22	10,200 79	34,265 55	1,205 40	2,514 15	62,521 48
MAI	48,945 15	12,656 60	1,710 00	10,059 93	35,514 62	1,560 14	3,192 85	62,274 23
JUIN	52,438 86	12,305 15	1,645 88	9,756 51	50,117 39	1,532 94	5,147 55	58,525 22
JUILLET	54,114 40	13,022 80	1,567 22	10,266 16	36,265 .	1,455 47	5,275 65	63,850 28
AOUT	54,291 46	12,959 15	1,706 66	10,198 48	34,829 05	1,477 25	5,165 50	64,356 07
SEPTEMBRE	55,453 65	14,008 85	1,788 47	11,479 41	36,264 87	1,555 55	5,467 87	68,564 80
OCTOBRE	56,575 15	15,216 75	1,911 75	13,058 11	42,542 12	1,690 86	5,706 91	77,926 48
NOVEMBRE	62,598 28	14,945 35	1,694 89	14,545 19	42,096 45	1,624 95	5,588 51	78,295 12
DÉCEMBRE	59,749 40	15,711 25	1,754 05	11,785 77	39,621 15	1,550 49	5,544 61	75,767 50
TOTAUX	612,565 01	158,197 44	19,256 77	150,405 78	456,680 69	16,726 51	54,224 65	795,469 84

N° XIII.

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement général des transports
de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant
l'année 1863.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				GROSSES		
		NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELA de 10 KIL.	De 10 à 300 kilog. et plus.				MINIMUM par expédition.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.
		De 2 KILOGR. ET MOINS.	De 2 A 5 KIL. INCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.		NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM.	NOMBRE d'expéditions.	POIDS taxé.	AU-DESSUS de 100 KIL.			
NORD.	Bruxelles (Nord)...	37,766	47,410	43,233	75,497	29,538	4,626	22,348	444	"	8	7
	— (Central)...	48,082	18,704	14,465	34,450	35,316	1,316	24,502	499	"	"	"
	— (Allée-Verte)...	488	451	923	340	40,622	589	47,690	4,497	3,079	30,009	45,405
	— (Entrepôt)...	227	437	429	728	693	2	2,134	55	201	2,647	2,473
	— (Ixelles)...	4,072	4,804	4,556	3,224	3,453	409	3,586	36	"	"	"
	— (Molenbeck)...	1,844	714	548	906	2,556	38	3,229	235	"	"	"
	— (Charbreux)...	6,498	3,316	3,773	43,733	48,724	696	21,024	521	474	345	42
	Vilvorde.....	4,478	692	618	637	3,466	47	5,996	62	149	4,586	976
	Malines.....	4,430	3,484	2,267	6,788	12,439	358	12,857	352	4,036	11,841	8,081
	Duffel.....	217	90	60	44	546	22	489	44	24	214	436
	Coutich.....	444	69	45	34	481	9	231	43	6	413	97
	Lierre.....	2,609	2,183	4,013	264	2,997	3	2,493	"	97	737	4,282
	Vieux-Dieu.....	267	418	88	"	671	8	347	42	40	263	434
	Anvers.....	43,624	44,030	44,439	49,550	38,099	4,774	99,710	3,280	4,360	66,920	95,830
	TOTAUX.....	450,546	63,201	40,829	182,652	459,300	42,594	243,667	6,717	9,406	414,683	424,417
OUEST.	Jette.....	96	37	22	"	749	3	67	4	"	"	"
	Ternath.....	487	92	414	59	770	4	474	4	37	862	486
	Lede.....	423	91	77	440	472	"	376	"	9	80	294
	Schellebelle.....	482	42	40	"	404	"	64	"	3	20	70
	Cappelle.....	480	80	69	"	587	5	583	48	48	323	354
	Londerzeel.....	203	414	425	35	870	"	735	"	19	428	340
	Malderen.....	445	38	40	40	584	"	849	"	6	73	248
	Buggenhout.....	221	72	93	"	4,442	4	600	42	55	719	393
	Termonde (Stat.)...	2,415	744	495	281	3,393	24	5,752	41	440	7,034	2,479
	Termonde (Entr.)...	4	"	"	"	"	"	21	"	"	17	26
	Zelee.....	387	409	85	445	4,374	37	3,006	231	366	862	733
	Lokeren.....	649	402	355	235	2,475	66	2,683	42	239	2,588	4,496
	Audeghem.....	415	47	28	"	476	"	229	"	27	464	529
	Gyseghem.....	70	50	47	42	468	"	87	"	6	46	93
	Alost.....	3,449	2,240	4,544	4,281	9,345	423	43,504	495	4,034	4,295	3,593
	Erembodegem....	40	36	22	"	428	"	78	"	45	30	505
	Denderleeuw.....	480	74	54	"	352	4	245	"	44	446	73
	Ninove.....	4,480	842	931	54	2,447	25	2,558	13	478	4,618	2,714
	Santhbergen.....	93	43	46	"	217	"	449	"	40	55	212
	Idegheem.....	412	55	53	43	486	"	404	"	6	456	384
	Schendelbeke....	47	8	4	"	42	"	410	"	"	4	"
	Grammont.....	2,504	4,084	4,449	4,051	6,693	47	5,570	404	700	4,640	4,280
	Acron.....	93	58	50	"	423	4	240	"	31	442	308
	Lessines.....	4,036	408	404	444	3,430	41	4,028	20	329	4,634	4,773
	A reporter....	43,978	6,703	6,411	3,730	30,036	377	42,444	708	3,649	22,932	21,475

TARIF N° 3. MARCHANDISES (300 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.			TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
3 ^e CLASSE.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 1,000 francs et au dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs	TOTAL.	EQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITIONS.			TOTAL.
			Nombre de Wagons.	Poids.							1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
"	"	10,980	"	"	10,983	41,229	21,661	32,890	133	200	4	4	5	210
"	"	"	"	"	"	4,340	18,413	22,453	"	"	"	"	"	"
5,431	3,132	132	"	"	34,109	4,881	84	4,965	"	4	252	146	259	638
970	5	493	"	"	6,288	4,439	539	4,978	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	448	406	854	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	132	207	429	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	357	824	652	4,476	"	"	"	"	"	"
333	5	"	"	"	2,894	410	43	453	"	"	6	"	"	6
4,751	"	637	"	"	22,280	2,626	842	3,468	2	874	229	229	828	2,460
"	"	"	"	"	314	73	16	89	"	"	"	"	"	"
410	"	"	"	"	320	41	"	44	"	49	28	31	22	400
59	"	3	"	"	2,083	497	499	696	"	4	8	9	50	68
217	"	619	"	"	4,230	42	4	43	"	4	4	"	"	2
44,445	21,076	63,200	"	"	291,300	8,908	21,629	30,537	44	546	474	475	2,316	3,478
53,316	24,218	76,036	"	"	392,370	32,590	64,482	97,072	149	1,612	696	594	3,480	6,382
"	"	"	"	"	"	4	"	4	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	4,318	222	15	237	"	"	2	"	"	2
408	"	"	"	"	438	451	10	161	"	28	26	21	30	103
"	"	"	"	"	99	5	"	5	"	"	"	"	4	4
31	"	8	"	"	713	69	"	69	"	"	3	5	"	8
5	"	"	"	"	473	91	"	91	"	"	40	4	"	44
"	"	"	"	"	324	53	27	80	"	455	46	2	"	173
45	"	"	"	"	4,429	417	4	418	"	2	7	14	8	28
4,044	"	6	"	"	10,580	593	208	801	"	48	21	40	39	168
"	"	"	"	"	43	"	"	"	"	"	"	"	"	"
50	"	42	"	"	4,657	444	33	477	"	4	2	2	"	8
52	"	"	"	"	4,436	380	70	450	"	23	40	42	157	202
"	"	"	"	"	993	18	5	23	"	"	4	"	"	4
"	"	"	"	"	409	45	"	45	"	"	"	"	"	"
472	"	"	"	"	8,060	1,543	4,002	2,543	4	402	15	44	38	169
5	"	"	"	"	630	254	22	276	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	219	316	5	351	"	3	3	"	4	7
56	"	"	"	"	4,333	602	806	4,408	"	43	3	7	26	49
"	"	"	"	"	297	402	3	403	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	537	43	4	47	"	1	4	"	"	2
5	"	"	"	"	9	34	"	34	"	"	"	"	"	"
98	"	"	"	"	3,018	4,962	4,033	5,995	4	28	42	10	39	89
"	"	"	"	"	420	75	"	75	"	"	1	"	"	4
30,078	298	2,809	"	"	39,589	774	326	4,097	"	8	8	3	5	24
31,746	298	2,832	"	"	79,253	40,588	3,570	44,458	2	385	441	131	394	4,031

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				GROSSES		
		NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELÀ 10 KIL.	De 10 à 300 kilog. et plus.				MINIMUM par expédition.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.
		De 2 KILOGR. ET MOINS.	De 2 A 5 KIL. INCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.		NOMBRE d'expéditions TAXES AU MINIMUM.	NOMBRE d'expéditions.	POIDS TAXE.	AC-DESSUS de 100 KIL.			
OVERS. (Suite.)	Report...	43,978	6,703	6,444	3,730	36,036	377	42,444	708	3,619	22,932	21,475
	Papignies.....	40	9	2	"	447	"	80	"	40	34	346
	Rebaix.....	54	27	25	"	430	40	438	7	49	427	287
	Wichelen.....	420	6	45	"	445	"	95	"	6	40	"
	Wetteren.....	4,491	500	482	321	2,447	6	2,365	20	325	4,768	692
	Melle.....	462	454	488	40	4,488	"	332	"	55	488	36
	Cand (Station)...	48,064	3,140	7,276	22,348	29,184	532	49,152	559	3,989	49,722	44,241
	— (Entrepôt)...	405	69	442	487	4,349	4	3,742	42	474	3,035	8,401
	Tronchiennes....	70	28	47	"	434	3	476	"	9	24	21
	Landoghem.....	462	33	47	"	342	"	437	"	150	691	407
	Hansboke.....	124	43	25	"	466	"	271	"	60	300	28
	Aeltre.....	497	450	200	217	717	8	4,001	34	495	883	573
	Bloemendaal....	201	433	462	44	717	2	785	"	437	705	262
	Oostcamp.....	9	6	4	"	39	"	5	"	"	"	"
	Bruges (Station)..	6,536	2,665	2,479	2,558	6,670	63	40,531	33	338	2,805	4,889
	— (Bassin)...	42	9	3	50	30	"	404	2	"	482	3,477
	Jabboko.....	48	7	27	"	205	"	70	"	5	63	474
	Plasschendaal...	60	55	49	"	274	40	223	"	44	74	4,342
	Ostende.....	9,446	7,446	5,649	35,884	40,864	273	25,227	13	586	4,833	4,990
	La Pinte.....	44	5	6	"	23	"	42	"	2	9	33
	Deurle.....	42	45	6	"	64	"	59	"	2	6	"
	Deynze.....	687	304	244	436	4,305	3	4,062	"	98	4,190	876
	Machelen.....	3	2	"	"	27	"	44	"	5	28	19
	Olsene.....	31	25	49	"	200	4	449	"	9	52	4
	Waereghem.....	235	243	495	75	4,332	"	3,896	"	421	651	1,532
	Harlebeke.....	474	447	428	34	915	"	782	"	36	910	3,407
	Courtrai.....	5,617	2,078	4,746	3,896	5,902	98	8,674	73	612	9,370	7,594
	Mouscron.....	4,407	897	698	2,892	3,544	41	4,847	24	325	3,427	5,902
	Néchin.....	429	62	43	"	396	"	287	6	44	466	651
	Templeuve.....	242	431	84	"	256	30	428	7	4	86	2,258
	Tournai.....	4,925	2,240	2,064	3,002	7,824	423	12,440	420	4,075	9,122	21,468
	Havannes.....	90	23	47	"	35	"	47	"	3	43	407
	Bary-Maulde....	476	69	53	428	434	40	73	"	45	561	337
	Leuze.....	4,953	4,379	4,338	4,540	4,845	443	3,073	463	488	2,689	6,668
	Ligne.....	452	407	95	470	499	"	354	"	25	465	4,056
	Ath.....	2,099	597	699	442	4,943	43	3,358	26	269	3,448	5,612
	Maffles.....	430	44	31	53	245	"	297	"	7	924	5,072
	Chièvres-Altres..	252	440	405	420	752	"	269	"	46	498	4,583
	Brugelotte.....	328	456	477	26	909	"	448	4	45	438	4,487
	Lens.....	240	440	448	44	842	"	477	"	35	479	2,341
	TOTAUX.....	68,336	34,656	30,676	78,183	425,674	4,759	480,304	4,793	42,894	92,299	123,048

TARIF N° 3. MARCHANDISES (300 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.			TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
5 ^e CLASSE.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 1,000 francs et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR VAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITIONS.			TOTAL.
			NOMBRE de VAGONS.	POIDS.							1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
31,716	298	2,832	"	"	79,253	40,588	3,570	14,158	2	385	141	131	394	4,051
"	"	"	"	"	380	27	21	48	"	"	2	"	"	2
"	"	"	"	"	411	53	4	54	"	"	"	"	2	2
"	"	"	"	"	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"
9	5	"	"	"	2,474	319	224	543	"	71	40	21	41	173
50	"	"	"	"	274	241	15	256	"	4	"	2	1	4
9,762	104	"	"	"	43,829	4,840	5,407	9,247	5	383	198	266	877	4,724
5,755	57	1,272	"	"	18,520	366	37	403	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	12	37	13	50	"	1	2	3	4	7
5	"	"	"	"	803	13	4	17	"	1	1	2	13	17
"	"	"	"	"	328	36	10	46	"	"	"	4	3	7
"	"	"	"	"	1,456	251	209	460	"	8	22	55	174	259
40	"	"	"	"	97	84	129	213	"	"	8	6	"	14
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
444	"	"	"	"	5,138	2,730	3,096	6,476	4	177	68	54	541	840
4,092	105	"	"	"	4,856	59	2	61	"	"	"	"	"	"
"	43	"	"	"	250	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	1,413	84	30	114	"	"	4	"	5	6
4,707	309	472	"	"	9,401	2,461	4,996	4,457	5	17	19	7	40	83
45	"	"	"	"	57	3	"	3	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"
45	"	"	"	"	2,441	195	37	232	4	40	77	59	74	250
6	"	"	"	"	53	4	"	4	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	56	1	"	4	"	"	"	"	"	"
83	4	4,442	"	"	6,712	282	92	374	"	8	18	13	35	74
15	32	8	"	"	4,072	446	53	499	"	4	4	6	24	35
2,152	"	"	"	"	49,416	4,725	2,498	4,223	4	103	85	50	463	704
4,748	436	"	"	"	40,913	4,383	4,918	3,304	1	25	40	16	38	119
"	"	"	"	"	847	411	70	481	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	2,344	41	43	54	"	"	2	"	"	2
32,284	"	"	"	"	62,874	2,036	4,170	3,206	3	23	24	14	20	81
40	"	"	"	"	430	20	"	20	"	"	"	"	"	"
6,498	"	"	"	"	7,396	420	8	428	"	"	4	"	"	4
4,221	"	23	"	"	43,604	859	474	4,033	"	5	9	5	4	23
83	"	"	"	"	4,304	121	"	424	"	2	10	6	2	20
4,404	"	"	"	"	40,134	4,466	4,234	2,400	2	9	98	56	43	176
3,337	"	"	"	"	9,330	212	23	235	"	"	4	"	"	4
40,778	"	"	"	"	12,850	259	33	292	"	"	12	"	6	18
73	"	"	"	"	1,908	290	73	363	1	4	3	4	"	5
286	"	"	"	"	3,406	473	67	240	4	"	15	"	"	15
443,285	4,453	8,740	"	"	338,534	34,383	24,827	53,210	26	4,264	904	777	2,774	5,710

LIGNES.	DÉS STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				GROSSES		
		NOMBRE DE COLIS. TAXES CROISSANTES.			AU DELA de 10 KIL.	De 10 à 300 kilog. et plus.				MINIMUM par expédition.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.
		De 2 A LOGR. ET MOINS.	De 2 A 3 KIL. 10 CENTS.	De 3 A 10 KIL. 15 CENTS.		NOMBRE d'expéditions TAXES AU MINIMUM.	NOMBRE d'expéditions	POIDS taif.	AU-DESSUS de 100 KIL.			
	Boortmeerbeek...	26	43	15	"	106	"	473	"	25	141	784
	Haecht.....	117	401	57	52	622	"	310	"	49	293	652
	Wespelaer.....	210	445	84	"	530	"	243	"	34	70	401
	Louvain (Station)...	5,741	2,322	1,923	2,934	12,446	234	19,857	264	2,248	10,512	6,618
	— (Bassin) ..	"	"	"	"	"	"	"	"	54	2,827	14,049
	Vertryck.....	115	110	77	40	308	"	431	"	9	95	4,460
	Tirlemont.....	1,943	4,478	1,220	4,833	6,253	457	8,006	70	874	5,617	9,830
	Jodoigne.....	215	35	17	"	"	"	"	"	"	"	"
	Esemael.....	426	406	89	12	491	14	599	14	70	894	4,793
	Landen.....	684	620	444	531	4,519	20	4,493	52	208	3,611	3,437
	Gingelom.....	467	447	107	"	467	12	435	10	41	935	2,313
	Rosoux.....	56	56	53	106	354	7	426	22	304	270	3,476
	Waremmé.....	636	501	422	134	4,897	13	4,428	44	89	2,637	8,670
	Fexhe.....	63	72	73	255	397	2	261	6	32	4,305	4,996
	Ans.....	400	93	105	80	662	15	766	26	60	781	4,057
	Haut-Pré.....	518	316	254	620	4,386	36	1,071	35	73	314	404
	Liège (Station)...	12,317	6,390	5,475	16,507	25,030	1,700	45,722	5,851	2,120	15,893	18,466
	— (Meuse)....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	482	4,960
	Chênée.....	599	252	210	4,742	4,234	55	4,424	421	373	2,003	11,516
	Chaudfontaine...	429	63	62	266	328	2	592	62	42	464	25
	Le Trooz.....	62	40	34	88	396	2	364	44	44	165	451
	Nessonvaux.....	467	422	430	4,554	492	37	4,008	44	30	477	637
	Pepinster.....	521	202	467	330	4,056	"	922	49	67	526	344
	Ensival.....	955	466	218	4,449	4,474	"	4,686	42	149	432	35
	Verviers.....	40,703	3,606	2,711	53,944	41,610	219	35,668	310	4,193	8,207	2,677
	Dolhain.....	298	416	92	4,555	938	3	4,377	5	156	366	577
	Herbesthal.....	342	424	73	457	589	5	789	9	67	346	4,404
	TOTAUX...	36,870	47,499	44,442	110,489	73,895	2,853	124,653	7,227	8,258	58,433	103,754

TARIF N° 3. MARCHANDISES (500 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.			TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
3 ^e CLASSE.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 4,000 francs et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 4,000 francs.	TOTAL.	EQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR VAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITIONS.			TOTAL.
			NOMBRE de VAGONS.	POIDS.							1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
"	"	"	"	"	925	4	"	4	"	"	4	42	"	43
107	"	"	"	"	1,052	93	45	138	"	"	46	44	45	45
"	"	"	"	"	474	6	6	12	"	"	8	4	44	26
984	899	"	"	"	19,013	2,767	1,083	3,850	1	46	92	144	346	538
694	50	"	"	"	17,620	"	"	"	"	"	"	"	"	"
45	"	"	"	"	1,570	133	30	163	"	"	25	39	9	73
1,879	30	"	"	"	17,376	1,522	279	1,801	"	81	104	105	422	709
"	"	"	"	"	"	42	"	42	"	"	"	"	"	"
96	"	"	"	"	5,783	151	8	159	"	"	4	3	43	20
334	"	"	"	"	7,429	868	214	1,409	"	24	24	33	475	253
5	"	"	"	"	3,253	241	2	243	"	"	8	9	45	32
"	"	"	"	"	3,446	242	5	247	"	"	8	14	8	30
4,512	"	"	"	"	12,819	1,244	203	1,447	4	31	55	33	78	197
753	"	"	"	"	4,054	320	29	349	"	4	42	4	9	26
60,938	2,449	"	"	"	68,223	199	20	219	"	43	46	5	115	149
39,068	10,374	"	(962)	4,810	64,967	348	484	532	"	"	33	27	28	88
32,374	5,344	708	"	"	72,782	6,789	7,254	14,043	8	438	80	55	248	491
1,202	"	"	"	"	6,344	"	"	"	"	"	"	"	"	"
16,866	1,407	372	"	"	32,164	462	453	615	"	"	"	"	2	2
3,230	70	"	"	"	3,498	61	4	62	4	"	"	"	"	"
2,289	90	"	"	"	2,995	65	"	65	"	2	"	"	4	3
444	"	"	"	"	958	92	2	94	"	"	7	4	4	9
534	"	124	"	"	4,522	395	420	545	4	3	2	4	"	6
35	"	"	"	"	202	296	246	542	"	"	"	"	"	"
4,949	297	"	"	"	13,430	3,841	4,633	8,474	4	30	21	"	32	83
10,341	3,877	4,434	"	"	16,562	395	321	716	"	"	4	"	"	4
16,518	834	3,724	"	"	22,796	219	268	487	"	14	"	"	4	12
191,887	25,743	6,356	(962)	4,810	390,938	20,795	15,403	35,898	16	347	544	473	1,472	2,806

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				GROSSES		
		NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELA 10 KIL.	De 10 à 300 kilog. et plus.				MINIMUM par expédition.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.
		De 2 KILOGR. ET MOINS	De 2 A 5 KIL. INCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.		NOMBRE d'expéditions TAXÉES AU MINIMUM.	NOMBRE d'expéditions.	POIDS brut.	AU-DESSUS de 100 KIL.			
MIDI.	Bruxelles (Midi) ..	11,820	6,024	44,469	35,917	44,943	482	38,930	384	4,403	45,984	6,261
	Forest	28	41	41	"	282	"	455	"	406	477	220
	Ruysbroeck.	135	70	83	460	832	4	765	13	78	2,444	433
	Loth.	418	76	79	979	418	"	982	"	187	507	92
	Hal.	849	597	478	4,019	3,223	54	2,214	60	352	4,790	2,507
	Lembecq.	274	412	94	"	469	4	819	41	92	2,332	376
	Tubise.	888	314	253	653	2,451	25	4,556	97	214	2,493	6,614
	Hennuyères .. .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte	905	640	643	940	6,288	64	4,749	287	625	2,442	2,832
	Écaussines	742	462	462	48	923	7	737	9	73	4,478	31,279
	Marche-lez-Écaus	51	47	52	"	312	"	219	"	29	325	767
	Manage	1,109	385	342	320	2,360	48	2,496	5	461	4,473	3,817
	Bascoup	45	40	9	60	422	2	74	2	2	69	236
	L'Étoile	28	35	34	"	293	44	428	40	76	4,666	2,409
	L'Olive	41	43	20	40	421	6	215	63	43	61	203
	Mariemont	449	438	207	668	4,210	4	639	45	95	914	719
	La Verrerie	2	"	2	"	46	"	20	6	3	444	522
	Beaume	351	97	175	427	612	20	493	67	428	2,888	3,754
	La Croÿère	4	7	6	"	91	"	453	44	27	4,921	5,423
	La Louvière	854	290	269	574	1,865	40	4,784	262	223	3,845	5,319
	La Paix	6	3	6	"	64	"	22	"	4	435	447
	Bois-du-Luc	26	43	45	"	480	"	415	3	59	418	3,467
	Bracquegnies	418	74	65	"	484	"	283	"	42	470	477
	Havié	65	56	62	"	423	3	396	49	24	604	604
	Obourg	449	69	61	280	435	44	260	"	39	554	559
	Nimy	194	128	448	227	4,488	37	4,274	34	479	4,400	4,001
	Gouy-lez-Piéton.	447	74	70	47	595	25	524	34	56	304	867
	Pont-à-Celles	78	46	54	"	401	5	306	42	37	339	503
	Luttre	492	93	424	341	540	46	273	49	35	415	4,015
	Gosselies	4,419	654	810	327	3,629	90	4,673	470	497	4,720	3,070
	Roux	440	219	492	236	4,443	7	4,436	20	469	637	5,528
	Marchiennes	4,296	553	422	2,606	2,694	41	3,562	91	814	4,218	18,434
	Charleroi	4,022	4,644	4,397	2,456	12,764	42	6,890	434	696	4,405	41,036
	Couillet	574	425	429	2,775	764	"	784	"	207	4,502	47,838
	Châtelain	4,681	780	740	4,011	3,734	26	2,696	47	340	2,709	9,734
	Le Campinaire	8	3	"	"	45	"	49	"	9	465	4,908
	Forciennes	225	92	87	204	781	"	736	29	36	441	213
	Tamnes	369	426	435	290	946	"	468	4	97	2,236	3,370
	Auvélais	117	68	57	"	686	4	260	25	30	2,020	2,510
	Moustier	187	410	87	876	795	24	494	3	45	4,426	4,761
	Floreffe	247	474	464	439	4,690	"	2,333	"	235	4,636	2,474
	Namur (Station) ..	4,456	2,628	4,407	1,793	40,403	34	7,433	48	944	4,419	11,891
	— (Meuse)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	449	839
	Soignies	4,015	478	328	448	4,389	53	2,581	52	224	1,703	26,418
	Jurbise	414	94	84	40	512	3	92	"	9	84	2,289
	Mons (Station) ..	9,797	3,934	3,068	4,970	17,225	245	12,243	328	746	5,354	5,628
	— (Bassin)	9	22	2	"	"	"	4	"	"	50	2,766
	Jemmapes	802	316	323	327	2,039	22	4,973	25	495	2,073	4,973
	Saint-Ghislain ..	1,406	697	525	4,449	2,580	24	2,581	68	433	2,244	4,687
	Boussu	694	231	206	1,574	4,270	70	4,607	38	456	1,993	909
	Thulin	255	79	58	402	471	5	795	41	34	4,368	4,486
	Quiévrain	993	435	605	550	2,544	422	3,227	40	270	2,039	8,445
TOTALA. . . .		50,063	23,322	28,356	67,462	409,209	4,314	417,492	2,556	43,541	89,539	239,210

TARIF N° 3. MARCHANDISES (300 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.			TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
5 ^e CLASSE.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 4,000 francs et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 4,000 francs.	TOTAL.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
			NOMBRE de vagrns.	POIDS.							1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
2,569	93	871	"	"	25,980	3,457	26,311	29,801	50	355	271	289	882	1,797
5	"	"	"	"	402	39	4	40	"	"	"	"	"	"
63	"	"	"	"	2,310	64	24	88	4	"	"	"	"	"
59	"	"	"	"	748	62	6	68	"	"	"	"	4	1
918	"	752	"	"	5,967	495	174	669	4	15	9	5	35	64
674	"	"	"	"	3,382	426	91	217	"	8	6	3	3	20
6,905	1,714	8,474	"	"	26,484	525	56	581	"	8	59	62	122	281
2,987	"	"	"	"	2,987	"	"	"	"	"	"	"	"	"
913	"	97	"	"	5,084	803	647	1,450	"	49	32	16	60	136
18,721	597	8,410	"	"	63,485	406	40	446	"	1	3	4	21	29
309	"	"	"	"	1,401	133	41	144	"	"	"	"	"	"
693	25	1,430	"	"	9,468	1,014	490	1,504	"	123	39	20	177	359
2,488	81,020	2,770	"	"	86,583	91	3	94	"	"	"	"	"	"
445	25,683	231	"	"	30,434	92	43	405	"	"	"	"	"	"
3,711	30,123	3,654	"	"	37,752	6	"	6	"	"	"	"	"	"
89	42,206	2,546	"	"	46,474	405	417	822	"	"	"	"	"	"
44	9,778	2,109	"	"	42,564	4	"	4	"	"	"	"	"	"
2,073	71,912	3,422	(309)	4,700	83,749	320	70	390	"	"	"	"	"	"
1,612	609	317	"	"	9,582	46	"	46	"	"	"	"	"	"
8,270	55,549	26,968	"	"	99,931	736	286	1,022	"	"	6	4	3	40
2,048	20,759	"	"	"	23,059	8	"	8	"	"	"	"	"	"
1,935	48,299	9,286	"	"	62,805	25	6	31	"	"	"	"	"	"
9,353	57,497	140	"	"	67,637	363	46	409	"	"	2	4	"	3
1,142	"	"	"	"	2,350	69	7	76	"	"	"	4	"	1
469	"	"	"	"	1,282	58	34	92	"	5	2	4	2	40
251	"	"	"	"	2,352	148	34	179	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	1,471	456	46	202	"	"	4	"	"	4
415	"	"	"	"	957	74	13	87	"	"	"	4	2	3
51	"	"	"	"	1,181	128	20	148	"	11	12	17	92	132
65,636	76,616	1,641	"	"	150,683	1,033	519	1,552	4	4	4	3	12	20
45,844	51,223	3,701	"	"	106,933	649	488	837	"	"	4	"	"	4
57,693	27,279	19,070	"	"	126,396	1,406	1,293	2,701	4	10	14	6	25	52
57,346	18,244	3,809	"	"	97,557	2,555	1,762	4,347	4	13	14	10	45	82
17,450	5,783	25,416	"	"	67,994	208	32	240	"	"	"	"	"	"
29,401	50,457	39,803	"	"	132,104	918	904	1,819	2	14	4	3	15	36
23,343	33,243	19,162	"	"	77,824	9	"	9	"	"	"	"	"	"
21,621	14,512	290	"	"	36,777	254	253	507	"	"	4	"	"	4
31,574	26,114	1,610	"	"	64,904	343	158	501	"	"	15	"	3	18
12,485	7,872	240	"	"	25,166	171	38	209	"	"	1	"	"	4
1,253	70	990	"	"	8,202	147	39	186	"	4	3	"	23	30
1,582	"	"	"	"	5,692	259	42	301	"	4	13	4	2	20
6,970	1,405	16,181	"	"	70,566	1,601	2,358	3,959	2	21	30	5	178	231
741	"	"	"	"	1,729	"	"	"	"	"	"	"	"	"
14,621	103	1,436	"	"	14,281	596	157	753	4	14	29	5	15	63
20	"	"	"	"	2,393	130	23	153	"	3	15	12	42	72
7,157	1,348	53	"	"	19,540	1,430	1,103	8,533	2	217	38	36	117	408
888	1,907	19,591	"	"	25,202	3	"	3	"	"	"	"	"	"
104,756	61,081	10,075	(1,990)	14,847	224,805	831	229	1,060	"	2	3	"	4	6
13,530	13,621	37,324	(298)	1,500	102,906	1,012	663	1,675	2	7	7	4	3	21
622	"	24	"	"	3,548	668	293	961	"	4	3	3	17	24
499	15	22	"	"	3,090	292	91	383	"	"	5	4	2	8
1,371	1,619	170	"	"	13,644	1,415	1,203	2,318	2	39	22	15	63	139
615,159	837,777	332,082	(2,597)	18,047	2,431,814	28,450	13,223	71,673	69	925	601	527	1,963	4,406

RÉCAPITULATION

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				GROSSES		
		NOMBRE DE COLIS. TARIFS UNIFORMES.			AU DELÀ de 10 KIL.	De 10 à 300 kilog et plus.				MINIMUM par expédition.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.
		De 2 KILOGR. ET MOINS.	De 2 A 5 KIL. INCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.		NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM	NOMBRE d'expéditions.	POIDS taxé.	AU-DESSUS de 100 KIL.			
LIGNES.	AU DÉPART.											
	Nord	150,546	63,201	49,829	482,652	459,300	42,594	243,667	6,717	9,106	144,683	424,417
	Ouest	68,385	34,656	30,676	78,483	425,671	1,759	480,304	4,795	42,894	92,259	423,048
	Est	36,879	47,199	44,442	410,489	73,595	2,853	124,653	7,227	8,258	58,433	103,754
	Midi	50,063	23,322	28,356	67,462	409,209	4,314	417,192	2,556	43,514	89,539	239,210
	TOTAL X	305,864	138,378	123,003	438,486	467,775	18,520	668,816	48,295	43,769	354,954	590,429
SERVICES MIXTES.	A L'ARRIVÉE.											
	Flandre occidentale	3,409	2,419	4,738	346	7,047	"	44,545	"	60	7,554	42,060
	Nord belge	42,233	8,471	7,390	"	5,220	"	28,381	"	549	23,623	40,808
	Pepinster à Spa	1,035	682	318	4,456	4,980	2,069	1,068	4,832	63	944	443
	Est belge	563	371	380	502	4,869	"	5,298	"	"	3,714	27,464
	Lierre à Turnhout	4,789	912	"	46,640	2,577	5,312	2,987	3,230	"	4,500	4,012
	Hainaut et Flandres	729	386	527	44	2,854	"	3,479	362	246	3,969	3,228
	Manège à Wavre	675	550	"	3,430	4,647	4,083	698	4,653	"	2,029	4,484
	Centre	580	384	370	"	2,342	"	2,062	"	274	5,330	4,343
	Luxembourg	4,134	648	3,702	2,496	4,666	465	2,245	4,070	645	4,594	24,513
	Sambre-et-Meuse	705	416	932	1,086	4,463	"	2,370	345	44	4,396	27,452
	Franco-belge (par Monsen)	5,716	2,616	4,259	"	"	"	7,300	"	4,650	9,426	8,951
	— (par Quétrain)	6,484	3,406	4,344	"	"	"	41,245	"	699	7,480	4,729
	— (par Namur)	300	429	345	"	"	"	249	"	446	423	4,463
SERVICES INTERNATIONAUX.	Rhénan-belge	"	"	"	"	4,477	"	9,044	"	555	9,677	43,833
	Prusso-belge	"	"	"	"	990	"	41,610	"	284	2,375	3,407
	Hollando-belge	819	253	3,862	7,437	995	"	2,099	"	"	906	4,861
	Prusso-néerlandais-belge	2,632	4,858	4,996	2,390	5,044	43	6,944	484	203	44,675	9,208
	Prusso-belge	46,404	4,227	2,776	39,804	"	"	"	"	"	"	"
	Anglo-belge (par Ostende)	2,687	1,384	697	20,477	"	"	"	"	"	"	"
	— (par Calais)	4	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"
PETITS PAQUETS	Transit	39,561	48,013	40,049	241,489	"	"	"	"	"	"	"
	TOTAL X	97,456	46,826	43,652	309,963	39,835	8,612	411,588	8,632	5,448	99,315	485,316
	Report des transports au départ	305,864	138,378	123,003	438,486	467,775	18,520	668,816	48,295	43,769	354,954	590,429
	TOTAUX GÉNÉRAUX	403,020	185,204	166,655	748,449	807,610	27,162	777,404	26,947	49,487	454,269	775,445

GÉNÉRALE.

TARIF N° 3. MARCHANDISES (300 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.			TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
3 ^e CLASSER.	TARIF SPÉCIAL	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 1,000 francs et au dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR VAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
			NOMBRE de VAGONS.	POIDS.							1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
53,316	24,218	76,036	"	"	392,370	32,590	64,482	97,072	149	4,612	696	594	3,480	6,382
413,285	4,453	8,749	"	"	338,534	31,383	21,827	53,210	26	4,264	901	777	2,771	5,710
491,387	25,748	6,356	(962)	4,810	390,958	30,795	15,403	35,898	16	347	514	473	4,472	2,806
615,159	837,777	332,082	(2,597)	18,047	2,131,814	28,450	43,223	71,673	69	925	601	527	4,963	4,406
973,647	888,866	423,223	(3,559)	22,857	3,253,676	113,218	144,635	257,853	260	4,445	2,802	2,371	9,686	19,004
254	3,000	"	"	"	22,868	3,450	4,931	5,081	"	70	459	70	283	582
421,561	62,791	161,985	"	"	410,768	2,207	17,797	20,004	27	403	16	40	472	301
47	38,474	2,714	"	"	42,622	4,320	413	4,733	40	47	6	6	7	66
78,545	7,337	2,534	"	"	419,294	189	1,269	4,457	"	"	"	2	3	5
5	"	4,500	"	"	4,017	474	904	4,082	4	6	38	54	244	339
5,468	"	"	"	"	42,365	422	632	754	"	5	5	"	"	10
343	2,767	4,437	"	"	7,757	416	721	837	"	"	"	4	"	4
70,926	44,409	205	"	"	95,483	471	776	947	"	49	2	"	35	76
51,463	450,724	436	"	"	228,430	4,503	650	2,453	"	"	3	2	20	25
45,227	43,824	3,504	"	"	61,403	473	4,208	4,384	"	6	"	4	8	45
5,804	4,227	935	"	"	26,043	5,038	8,905	43,943	3	4	29	"	"	33
5,456	42,985	544	"	"	60,894	10,800	25,489	35,989	40	20	4	"	4	25
518	40	"	"	"	2,414	467	246	413	"	"	4	"	4	2
31,499	4,579	662	"	"	59,970	63	73	136	44	80	33	"	45	428
6,665	4,491	5,828	"	"	49,166	32	22	54	"	29	3	"	"	32
814	"	"	"	"	6,581	7	45	52	9	93	7	4	60	164
695	4,237	"	"	"	25,815	618	3,471	4,089	4	424	405	419	4,542	4,890
"	"	"	"	"	"	2,788	5,990	8,778	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	355	239	594	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	1,514	38,566	40,080	"	"	"	"	"	"
394,060	344,555	482,044	"	"	1,205,290	30,540	409,047	139,557	78	606	411	266	2,408	3,691
973,647	888,866	423,223	(3,559)	22,857	3,253,676	143,218	144,635	257,853	260	4,445	2,802	2,371	9,686	19,004
1,367,707	1,233,421	605,267	(3,559)	22,857	4,438,966	143,728	253,682	397,410	338	4,751	3,213	2,637	12,004	22,695

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

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.					TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.			
		TAVES UNIFORMES.			Au delà DE 10 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	De 10 à 500 KILOGRAMMES et plus.	Au-dessus DE 100 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
		De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.										
NORD.	Bruxelles (Nord)	23294 90	11697 09	12682 "	6281 84	54155 53	30656 63	44456 25	842 21	75935 09	"	64 55	25 08	"
	— (Allée-Verte)	83 08	297 28	862 09	20 10	1263 45	9892 05	91120 99	2194 19	103507 23	13305 23	229435 31	76084 81	22384 67
	— (Entrepôt)	110 61	94 14	197 70	63 22	375 67	655 11	3638 80	97 17	4611 08	505 85	15957 33	10072 12	4157 95
	— (Bureau central)	22742 84	13210 55	13597 69	2428 21	51979 10	32573 79	42108 80	385 67	75069 26	1 75	12 05	"	"
	— (Ixelles)	2028 57	1272 98	1379 07	274 21	4954 83	3222 51	5628 48	61 43	9112 42	"	"	"	"
	— (Molenbeek)	693 63	544 05	470 79	81 43	1995 90	2359 09	5555 45	320 99	8535 53	"	"	"	"
	— (Chartreux)	2901 02	2273 97	3505 85	489 61	9169 96	17246 68	39719 60	708 37	57704 63	712 30	2704 63	89 16	"
	Vilvorde	590 61	516 25	587 40	88 13	1762 69	2912 41	4547 88	97 35	7587 64	412 20	9162 21	3335 01	958 45
	Molines	2246 41	2127 36	2146 87	386 76	6907 40	11649 91	18105 34	215 57	30050 82	3704 90	42030 69	35107 33	6731 13
	Duffel	132 21	60 47	59 44	1 40	250 52	511 32	612 94	12 28	1166 40	73 35	507 80	383 16	"
	Contich	72 60	48 "	41 19	3 10	165 28	454 60	306 32	3 78	764 70	14 15	476 70	237 48	143 "
	Lierre	1455 86	1175 22	966 38	25 01	3821 51	3114 34	1392 28	"	7516 02	369 90	4968 83	5863 35	261 91
	Vieux-Dieu	154 45	83 70	84 13	"	322 25	656 31	715 02	8 30	1379 63	41 50	763 23	679 80	282 10
	Anvers	24096 68	9929 08	10556 31	4294 82	48876 89	37152 47	212337 55	2557 32	252047 37	17199 39	710668 64	618241 72	221569 05
	TOTAL	86709 53	43836 14	47047 22	14419 46	186012 37	153197 22	473995 70	7835 61	635028 53	36248 42	1017191 97	750118 02	239628 52
OUEST.	Jette	47 89	27 40	19 08	"	91 37	735 89	114 08	1 40	851 37	"	"	"	"
	Ternath	107 73	67 65	111 48	5 "	291 86	668 37	590 81	94 59	1354 17	84 99	2189 33	1944 30	32 12
	Lede	236 03	67 35	74 60	10 "	388 78	467 85	511 50	"	979 36	29 70	369 06	1139 62	501 08
	Schellebelle	243 50	9 "	9 80	"	262 30	93 14	90 77	4 07	187 08	13 91	18 43	269 92	"
	Cappelle-au-Bois	113 16	59 20	65 52	"	237 88	533 06	778 28	22 91	1554 23	68 "	2733 72	1736 01	124 30
	Londerzeel	154 77	79 90	126 52	3 40	364 59	868 56	833 45	108 40	1870 41	55 08	610 71	1481 11	"
	Malderen	80 77	28 "	41 "	" 30	150 07	531 84	1151 37	"	1703 21	36 30	293 50	1216 09	"
	Buggenhout	110 51	53 65	90 45	"	281 64	1104 61	901 06	52 71	2061 36	364 15	4031 50	1856 94	177 04
	Termonde (station)	1267 26	517 15	455 58	24 77	2263 70	3507 34	10331 26	70 57	13509 57	1029 10	63012 20	12860 40	2293 85
	— (entrepôt)	" 50	"	"	"	" 50	"	29 15	"	26 15	"	53 25	115 50	"
	Zelee	196 44	68 55	78 13	36 80	399 92	1339 91	5085 31	391 81	6817 06	1938 76	7776 10	4531 76	227 74
	Lokeren	362 79	294 02	323 "	34 92	1014 73	2142 69	4925 93	74 62	7143 17	1155 15	21754 18	7980 84	204 06
	Audeghem	81 "	12 75	28 "	"	121 75	475 52	283 20	"	758 72	64 20	2597 63	2369 36	"
	Gyseghem	35 50	36 75	47 92	" 40	120 57	413 24	121 69	"	564 93	14 60	76 10	364 10	"
	Alost	1813 20	1033 30	1431 92	108 11	4956 53	9057 15	20746 73	379 79	30183 69	3750 89	27762 34	16634 53	606 34
	Erembodegem	22 "	26 30	22 "	"	70 39	128 92	90 30	"	218 82	26 10	110 34	1309 73	200 06
	Denderleeuw	97 74	53 92	49 57	"	201 23	851 04	259 37	"	650 41	100 30	572 09	242 86	"
	Ninove	809 40	627 84	919 67	4 76	2361 67	2406 49	4100 02	28 "	6334 51	504 25	7731 28	14061 47	359 38
	Santbergen	51 77	32 05	48 "	"	132 42	217 "	250 "	"	472 "	31 90	434 42	1059 40	"
	Idegheem	70 32	42 05	53 "	1 30	166 67	185 60	163 42	"	349 02	17 60	763 45	1753 77	"
	Schendelbeke	9 "	6 "	3 "	"	18 "	40 92	70 60	"	111 52	"	32 "	"	6 50
	Grammont	1570 87	806 "	1429 89	108 84	3915 60	6557 02	10140 97	204 44	16902 39	3264 80	13241 12	6483 40	409 35
	Aeren	46 27	43 50	50 "	"	139 77	424 04	361 "	"	785 04	82 15	552 44	1744 23	"
	Lessines	591 11	286 76	396 32	13 71	1287 40	3290 18	7193 03	39 20	10522 41	1336 05	12396 27	20517 15	106629 57
	Papignies	6 "	6 75	1 52	"	14 27	118 15	120 04	"	258 19	24 65	102 95	4066 68	"
	Rebaix	40 27	29 77	25 "	"	86 04	129 "	219 41	11 22	389 66	78 65	831 36	987 25	"
	Wichelghem	59 50	4 50	15 "	"	79 "	115 "	105 40	"	250 40	12 30	134 68	"	"
	Wetteren	734 66	350 60	463 81	33 30	1582 46	2280 08	3387 95	220 97	5895 "	1293 25	14613 51	3493 60	24 29
	A reporter	8990 50	5282 60	6370 81	385 61	21038 52	38302 13	73092 11	1711 53	113105 77	16287 91	184814 98	107383 52	110850 68

marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1863.

(500 kilog. et plus).				TARIF N° 4. FINANCES.			FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 108.	TARIF n° 5	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 fr. et au dessous	GROUPE au-dessus de 1,000 francs	TOTAL.		EQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
										1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.			
"	22915 84	"	23005 47	5945 67	5156 55	11102 22	2839 98	5693 60	6188 "	8 25	46 94	65 80	6588 99	2642 02	182323 17
167 73	485 65	"	34033 61	874 71	26 29	931 "	51537 99	"	29 "	2350 67	1516 10	4316 30	8512 57	3469 04	511255 18
26 97	837 76	"	31557 98	702 81	50 55	753 36	4273 37	"	"	"	"	"	"	16061 12	57632 55
"	"	"	13 80	2172 91	6082 15	6855 09	1566 76	"	"	"	"	"	"	25 40	135912 57
"	"	"	"	76 24	91 70	170 94	164 80	"	"	"	"	"	"	18 "	11520 99
"	"	"	"	65 60	123 75	189 55	191 10	"	"	"	"	"	"	1 26	10914 08
"	"	"	3165 69	416 54	156 62	573 16	1995 70	"	"	"	"	"	"	9 02	72567 57
26 57	"	"	13894 84	199 29	12 "	211 29	2618 57	"	"	46 20	"	"	46 20	273 30	26794 53
"	1846 72	"	89117 77	1213 83	240 16	1474 99	12774 2	39 10	28725 25	1673 25	2563 59	16366 40	49728 50	1425 71	191118 30
"	"	"	1364 31	36 35	4 "	40 35	350 24	"	"	"	"	"	"	4 48	3215 39
"	"	"	871 33	22 30	"	22 33	108 67	"	651 30	204 "	310 70	268 09	1454 60	15 68	3412 76
"	20 50	"	11504 52	241 05	51 77	292 82	1257 77	"	46 "	50 40	94 70	721 80	915 99	192 82	25520 97
"	401 "	"	2168 63	20 71	" 15	20 46	221 91	"	32 "	4 "	"	"	35 "	695 05	4948 99
74118 65	100319 90	"	1745287 38	4166 23	6234 12	10400 34	130907 25	1079 10	17703 84	1523 83	2202 31	43937 37	63357 35	4430 69	225446 40
74610 32	126827 38	"	226054 73	16184 06	17123 21	33307 27	211264 22	6812 10	53675 40	5860 60	7065 14	65696 27	132297 41	29286 75	3456063 35
"	"	"	"	" 50	"	" 50	" 06	"	"	"	"	"	"	3 35	919 65
"	"	"	4211 76	109 50	4 50	111 "	790 33	"	"	10 60	"	"	10 60	109 75	6912 47
"	"	"	2039 46	76 25	2 50	78 75	171 47	"	600 90	193 80	210 90	464 50	1500 10	13 17	5171 09
"	"	"	322 26	2 50	"	2 50	21 46	"	"	"	"	15 80	15 80	"	812 30
"	17 50	"	4679 53	34 04	"	34 04	595 95	"	"	19 "	47 10	"	26 10	2 10	6969 63
"	"	"	2177 78	45 50	"	45 50	281 60	"	"	117 69	57 40	"	175 "	7 10	4922 69
"	"	"	1543 89	26 "	6 75	32 75	121 94	"	3125 60	10 "	27 40	"	3463 "	24 57	7011 72
"	"	"	6469 63	60 50	" 75	61 25	1014 14	"	40 20	51 20	121 20	120 "	312 66	35 62	10259 25
"	"	"	50100 55	290 89	57 86	348 66	9774 55	"	376 10	148 20	405 90	1543 10	2173 30	685 43	109557 76
"	"	"	171 75	"	"	"	30 33	"	"	"	"	"	"	"	228 75
"	25 60	"	14559 96	71 04	8 54	79 58	2410 69	"	130 20	12 80	24 90	"	167 94	113 08	24288 30
"	"	"	31094 23	187 57	22 52	210 09	3834 22	"	573 50	112 80	162 "	3725 "	4573 30	88 98	47953 72
"	"	"	5031 19	9 "	1 25	10 25	606 26	"	"	5 "	"	"	5 "	5 "	6335 17
"	"	"	454 80	6 50	"	8 50	41 58	"	"	"	"	"	"	" 25	1180 63
"	"	"	48754 10	802 06	253 37	1055 43	7775 55	48 20	2916 50	126 70	188 35	792 39	4923 85	817 81	97645 16
"	"	"	1656 23	125 60	6 75	132 35	70 52	"	"	"	"	"	"	88 59	2285 81
"	"	"	915 25	174 27	2 25	176 52	230 45	"	61 40	21 40	"	22 40	105 20	54 15	2340 21
"	"	"	22656 38	285 71	201 21	486 92	2676 14	"	191 90	20 20	60 60	333 30	606 21	193 56	35345 38
"	"	"	1525 72	48 50	" 75	49 25	110 09	"	"	"	"	"	"	" 50	2290 95
"	"	"	2534 82	23 50	1 02	24 52	199 50	"	22 "	18 50	"	"	40 90	7 30	3313 13
"	"	"	38 50	15 50	"	15 50	11 15	"	"	"	"	"	"	3 55	198 22
"	"	"	23398 67	2031 40	385 85	3077 25	3530 40	25 70	437 75	99 90	109 33	544 15	1191 12	831 47	52892 61
"	"	"	2379 32	38 "	"	38 "	192 50	"	"	5 45	"	"	5 45	4 20	3544 28
"	5467 96	"	145397 "	381 92	82 48	464 40	4444 78	"	195 10	47 "	43 70	64 "	349 51	177 73	162645 97
"	"	"	1194 48	11 31	5 25	16 56	79 45	"	4 40	4 50	"	"	8 90	" 15	1572 "
"	"	"	1897 20	20 54	" 50	27 04	157 47	"	"	"	"	41 "	41 "	2 20	2660 67
"	"	"	146 98	"	"	"	79 56	"	"	"	"	"	"	"	555 94
14 50	"	"	19439 15	156 33	55 71	212 04	2685 90	"	1820 50	368 "	297 25	718 70	3212 45	109 74	33136 74
14 50	5511 06	"	424862 65	5702 34	1009 81	6802 15	41658 69	73 90	10800 05	1391 65	1786 23	8384 25	22457 56	3378 35	633267 52

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.					TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.			
		TAXES UNIFORMES.			Au delà DE 10 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	De 10 à 500 KILOGRAMMES et plus.	Au-dessus DE 100 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
		De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.										
OUEST. (Suite.)	Report.	5990 50	5382 60	6379 81	385 61	21038 32	38302 13	73092 11	1711 53	113105 77	16287 91	184814 08	107383 52	110830 68
	Nelle	239 44	112 80	181 64	4 "	640 88	1153 70	506 27	"	1059 97	197 45	1280 73	165 60	40 "
	Gand (Station)	9418 73	5761 53	6508 63	2033 30	24038 28	26964 32	89117 09	1013 75	117125 16	16372 87	140600 05	73018 06	8766 71
	— (Entrepôt)	48 12	49 22	90 09	17 88	214 31	1223 66	6638 08	10 55	7931 29	1769 28	23135 42	39191 89	22332 91
	Tronchiennes	44 74	19 56	17 "	"	81 09	127 53	157 15	"	284 68	33 45	82 30	126 79	"
	Londelghem	101 09	21 40	17 "	"	143 39	337 52	716 41	"	1033 03	720 05	4252 74	368 75	9 50
	Hansbeke	72 23	33 80	23 52	"	131 55	160 61	400 "	"	560 51	197 30	1648 21	120 29	"
	Aeltere	107 55	109 35	197 84	21 60	436 34	703 51	1393 34	23 67	2120 72	602 35	4800 64	3162 70	"
	Bloumendael	116 10	97 46	157 11	1 40	372 07	691 89	1229 51	"	1023 40	459 30	3497 89	1275 86	69 54
	Oostcamp	4 50	3 "	4 50	1 "	13 "	39 "	7 35	"	46 35	"	"	"	"
	Bruges (Station)	3462 47	1963 43	2235 90	273 63	7081 45	6505 54	21759 51	122 45	28447 50	1184 70	23731 63	12333 "	3051 69
	— (Bassin)	5 08	5 95	2 52	5 90	10 45	24 37	221 94	4 "	253 31	318 93	1793 01	9507 59	1176 18
	Jabbeke	7 81	4 55	22 12	"	34 48	189 77	63 37	"	278 14	16 30	52 10	477 10	"
	Ploeschendaël	30 40	37 75	46 08	"	114 23	253 83	420 88	"	680 71	45 20	506 86	3764 71	"
	Ostende	4561 24	4839 85	5073 51	3641 72	18150 36	9912 43	74555 38	61 91	84529 72	3509 40	52839 28	7383 15	7105 09
	La Pinte	8 "	3 75	6 "	"	17 75	23 "	8 85	"	31 65	4 55	10 05	74 60	19 50
	Deurle (Nazareth)	6 "	11 25	6 "	"	23 25	58 "	163 40	18 45	239 85	9 75	72 10	"	"
	Deynze	331 71	218 62	238 12	11 08	803 43	1351 00	5211 "	"	6562 90	328 25	7616 91	4790 55	173 90
	Nachtelen	1 "	1 55	"	"	2 55	25 08	14 10	"	30 18	8 00	97 65	45 26	19 23
	Olsene	15 27	17 25	19 "	"	51 52	197 01	165 15	"	363 06	19 20	185 91	12 "	"
	Waereghem	112 52	173 34	184 59	7 99	480 35	1217 11	4623 67	"	5850 81	400 60	3545 10	6470 24	171 72
	Harlebeke	85 12	105 95	121 89	6 "	318 96	875 24	1312 63	"	2187 87	132 90	7056 55	9035 37	25 26
	Courtrai	2303 66	1510 01	1053 22	381 42	5848 50	5716 05	17193 95	259 43	23168 43	2061 71	71467 81	35731 86	6545 09
	Mouscron	512 53	618 61	647 41	267 27	2065 82	3250 37	8708 13	50 60	12018 10	1600 55	20174 23	28561 77	3245 "
	Néchin	61 94	45 70	40 35	"	150 9	374 51	606 41	0 26	987 18	219 95	1439 29	3021 23	"
	Templeuve	109 86	89 50	76 06	"	275 42	233 61	243 75	8 80	486 16	11 70	879 43	8440 42	273 90
	Tournai	2710 24	1567 43	1914 91	321 16	6522 77	7190 55	22327 51	297 57	29675 63	4190 16	80616 51	59095 80	92011 20
	Harinnes	38 32	16 77	16 "	"	71 06	35 "	25 70	"	60 70	6 25	76 19	348 60	13 "
	Bary-Maulde	128 51	50 70	56 56	12 80	248 57	131 91	110 48	"	258 38	54 50	3834 49	1751 45	24118 63
	Leuze	950 35	911 48	1175 07	140 76	3203 21	4476 42	5867 04	336 91	10680 37	651 25	20821 60	37596 32	10611 41
	Ligne	91 67	80 90	83 75	17 "	273 52	528 05	548 83	"	1074 88	124 45	1071 19	4011 83	398 50
	Ath	1357 25	560 31	712 73	36 85	2587 14	4729 13	4829 28	34 44	9592 85	819 58	242 7 32	26188 08	4908 10
	Maffles	79 28	32 15	31 "	5 39	147 73	245 88	401 32	"	647 20	28 45	7410 63	26203 97	13494 77
	Chièvres-Attres	146 83	103 25	103 08	12 "	365 21	744 22	456 53	"	1200 76	532 38	3897 10	10921 77	47317 10
	Brugelotte	203 70	115 47	174 44	2 60	408 21	859 86	654 98	2 04	1546 88	36 20	2882 70	7067 18	666 33
	Lens	180 80	85 20	117 09	20 "	403 09	829 68	682 60	"	1482 28	50 15	2856 65	9419 79	2220 40
	TOTAUX		38095 40	24739 83	28699 18	7671 19	97806 10	119783 32	344412 47	3070 56	408160 36	53198 64	703233 27	537494 19	356905 36

(500 kilog. et plus).				TARIF N° 4. FINANCES.			FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 160.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.		ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. — Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
										1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.			
14 50	5511 06	"	424862 65	5702 34	1099 81	6802 15	41858 60	73 90	10806 05	1391 05	1786 23	8384 25	22367 58	3378 35	633287 52
"	"	"	1683 78	120 08	4 "	124 08	292 43	"	38 20	"	16 40	11 20	65 80	99 77	4466 71
705 36	"	"	240583 05	2474 33	1214 63	3688 96	34521 18	253 20	13523 70	1989 75	4162 27	20967 05	40642 77	1972 72	462925 32
"	5907 17	"	92536 70	166 67	16 79	183 46	6471 78	"	"	"	"	"	"	864 46	108202 "
"	"	"	242 51	13 96	3 82	17 78	35 40	18 20	"	22 "	"	"	22 "	1 10	703 39
"	"	"	5851 04	5 20	1 02	6 22	711 48	"	24 "	6 60	65 20	94 60	190 40	"	7456 46
"	"	"	1965 83	17 85	2 55	20 40	332 37	"	"	"	56 90	104 80	161 70	17 34	3189 80
"	"	"	8565 69	122 86	50 67	173 53	1110 65	"	296 "	181 80	974 70	3558 "	5010 50	418 26	17835 69
"	"	"	5302 61	41 23	32 07	73 30	898 70	"	"	60 20	76 90	"	137 10	36 20	8743 38
"	"	"	"	"	"	"	" 65	"	"	"	"	"	"	"	60 "
"	"	"	40280 02	1379 42	961 26	2330 66	4573 48	396 70	8391 66	726 12	855 69	13040 96	23023 63	6422 05	113458 51
401 07	"	"	13200 40	29 32	" 50	29 82	524 48	"	"	"	"	"	"	"	14027 46
16 77	"	"	562 27	" 60	"	" 60	25 25	"	"	"	"	"	"	"	900 74
"	"	"	4376 77	39 31	7 96	47 27	179 88	"	"	3 "	"	205 80	208 80	10 65	5618 31
4876 41	1526 94	"	77241 28	1082 66	484 89	1567 55	10620 03	391 30	718 05	139 60	152 70	1008 20	2018 55	864 09	195391 85
"	"	"	114 76	1 27	"	1 27	10 65	"	"	"	"	"	"	" 50	176 58
"	"	"	81 85	"	"	"	25 16	"	"	"	"	"	"	"	370 10
"	"	"	12909 61	93 99	11 54	105 53	2185 50	54 20	1504 "	807 "	803 30	1426 90	4543 20	61 90	27226 27
"	"	"	171 03	" 50	"	" 50	38 80	"	"	"	"	"	"	"	252 06
"	"	"	216 11	1 "	"	1 "	86 48	"	"	"	"	"	"	"	720 17
6 89	6812 10	"	17416 55	125 05	28 68	151 93	2077 82	"	256 10	115 20	146 00	390 40	908 60	35 "	26921 06
"	26 08	"	16276 16	71 61	15 50	87 11	1193 44	"	46 "	44 "	108 20	644 20	842 40	22 69	20928 63
"	"	"	115809 47	856 61	662 15	1518 76	15031 73	69 20	1500 10	603 70	560 68	6788 84	9453 32	2891 93	173791 34
718 23	"	"	54298 78	542 76	510 82	1053 58	5188 60	39 20	640 "	278 15	103 80	598 70	1620 65	633 20	77547 93
"	"	"	4680 47	52 58	16 27	68 85	263 60	"	"	"	"	"	"	52 05	6203 14
"	"	"	9614 45	17 16	6 54	23 70	154 33	"	"	22 80	"	"	22 80	13 76	10590 62
"	"	"	235974 37	960 72	329 10	1280 82	16158 52	141 40	498 37	189 11	161 96	211 40	1059 84	3732 49	294554 84
"	"	"	444 04	10 "	"	10 "	33 31	"	"	"	"	"	"	6 40	625 54
"	"	"	29759 07	60 31	2 02	62 33	966 05	"	"	9 95	"	"	9 95	287 56	31591 89
22 50	46 10	"	59749 18	411 77	51 18	462 95	4672 75	"	65 "	31 25	32 54	61 20	189 95	133 48	89096 98
"	"	"	5605 97	60 15	"	60 15	313 16	"	78 30	56 27	50 43	25 80	210 80	12 38	7550 86
"	"	"	56203 08	668 55	298 06	966 61	8171 49	64 70	131 75	473 35	523 13	130 20	1267 43	2319 87	79283 17
"	"	"	47225 82	101 36	8 47	109 83	1974 66	"	"	2 50	"	"	2 50	2 14	50111 83
"	"	"	58698 35	127 32	10 04	137 36	1062 45	"	"	50 70	"	82 50	133 20	31 63	61628 95
"	"	"	10672 41	141 68	21 31	162 99	818 83	37 60	9 10	40 55	26 64	35 70	111 99	23 68	13872 59
"	"	"	14355 90	87 04	17 86	104 90	830 91	36 10	"	63 75	5 73	"	69 46	60 77	17353 52
6765 24	19829 45	"	1677426 15	15387 26	5857 71	21444 97	161514 59	1575 70	38526 38	7307 40	10670 50	57790 70	114204 98	24436 42	2505665 26

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.					TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.			
		TAXES UNIFORMES.			Au delà DE 10 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	De 10 à 500 KILOGRAMMES et plus.	Au-delà DE 100 KILOGRAMMES.	TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
		De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.										
EST.	Doortmeerbeek	14 50	10 13	15 "	"	39 65	105 "	204 60	"	309 60	57 65	623 63	3641 60	"
	Haecht	79 03	75 05	55 32	5 20	214 60	616 60	432 70	"	1049 30	54 50	1155 13	2321 27	187 80
	Wespelaar	115 02	83 41	79 94	"	278 40	506 72	418 97	1 95	927 61	170 50	033 30	1463 62	"
	Louvain (station)	3215 13	1647 20	1072 66	250 81	6925 80	11644 49	36208 29	606 67	48519 45	8585 78	71880 29	31317 63	4462 27
	— (bassin)	"	"	"	"	"	1 "	"	"	1 "	203 10	19241 03	75773 85	2959 52
	Vertryck	57 15	103 34	76 52	4 "	241 01	295 40	631 70	"	930 10	24 15	544 94	5746 71	21 "
	Tirlemont	1087 27	1010 80	1153 68	420 45	3702 29	6073 12	12128 16	84 28	15285 66	2924 05	39127 24	48412 13	4232 78
	Jodoigne	181 85	35 "	20 "	1 25	238 10	"	"	"	"	"	"	"	"
	Esemael	72 90	75 49	87 92	1 20	237 51	476 20	955 60	18 07	1450 05	267 20	8700 10	24322 70	281 90
	Landen	354 94	454 41	429 06	51 39	1289 80	1470 83	1900 81	31 52	2402 08	424 97	31545 04	15978 84	782 71
	Gingelom	89 34	106 40	106 10	"	301 90	444 41	591 65	5 23	1014 32	32 75	9004 82	10688 65	317 40
	Rosoux	30 19	40 09	50 12	10 "	131 20	339 03	169 82	8 01	516 91	4 40	1596 18	10168 02	"
	Waremmé	377 14	310 49	351 41	8 50	1077 53	1738 53	2011 39	13 64	3763 55	331 45	23302 00	36508 97	2600 28
	Fexhe	32 48	40 01	68 77	15 23	165 49	370 29	435 45	8 13	813 67	45 40	9935 06	6049 66	1823 94
	Ans	54 73	67 84	99 10	6 30	227 97	581 67	1534 33	22 29	2138 29	293 50	6935 72	12348 "	179159 40
	Haut-Pré	275 24	220 90	220 10	43 03	750 29	1280 04	1408 78	24 01	2712 83	205 20	1858 21	982 53	113675 90
	Liège (station)	6192 09	4412 90	5316 63	3828 77	19750 39	22712 72	75110 72	3714 15	101837 59	10461 73	128685 63	87216 52	97811 05
	— (Meuse)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	667 15	14566 03	2474 09
	Chénée	282 14	172 09	213 83	172 80	841 76	1092 02	2242 54	540 79	3875 35	1981 25	12044 46	83933 61	39511 82
	Chaudfontaine	82 86	48 "	40 41	23 55	194 82	306 92	1421 71	132 33	1860 96	83 60	782 "	127 76	7651 99
	Le Trooz	31 62	26 29	31 01	8 80	97 72	383 10	390 54	12 85	786 49	46 18	717 23	1539 27	3370 58
	Nessonvaux	86 02	87 85	126 40	430 15	730 42	497 06	3128 66	4 53	3630 47	201 95	1390 41	1738 02	221 26
	Pepinster	230 19	125 54	136 05	34 10	545 88	925 82	1766 22	119 58	2811 02	304 95	4177 26	2060 18	1469 60
	Ensival	451 31	108 92	197 45	143 65	901 33	1403 59	5112 24	3 57	6519 40	301 65	901 84	79 96	64 52
	Verviers	4971 32	2397 04	2418 13	4076 07	13863 16	13340 36	84817 60	292 45	98450 61	3688 "	74134 67	15036 34	3532 10
	Dolhain	147 31	78 63	82 15	155 50	463 59	853 86	4007 78	" 95	4662 59	557 60	2195 85	1290 28	27502 02
	Herbesthal	172 77	85 33	74 65	15 70	348 48	629 72	1782 43	5 83	2417 98	182 25	1809 55	6208 15	58200 59
	TOTAL		18705 34	11893 24	13252 44	9717 07	53568 09	68091 64	239115 99	5710 86	312918 49	31439 78	454521 67	499710 85	552314 76

(300 kilog. et plus).				TARIF N° 4. FINANCES.			FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 170.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPES de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPES au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.		ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
										1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.			
"	"	"	4322 86	2 "	"	2 "	265 54	"	"	6 60	121 40	"	128 "	"	5967 67
"	"	"	3718 70	43 31	12 "	55 31	317 31	"	"	184 40	281 "	348 20	813 60	6 20	6175 02
"	"	"	2273 42	5 10	2 "	7 10	121 25	"	"	63 "	43 20	347 20	453 44	" 31	4061 55
3178 21	"	"	119424 18	1312 53	267 26	1579 81	17032 82	76 70	376 75	856 60	1650 85	5857 60	6742 09	1397 42	203608 27
161 45	"	"	08341 93	"	"	"	3081 81	"	"	"	"	"	"	"	101424 76
"	"	"	6336 80	56 51	9 11	65 65	149 67	"	"	231 60	359 60	181 60	572 80	89 13	8785 18
72 80	"	"	94760 "	734 47	01 59	828 06	7569 90	"	2936 50	972 40	1424 95	5596 15	12890 "	293 15	130335 96
"	"	"	"	31 25	"	31 25	" 25	"	"	"	"	"	"	"	269 60
"	"	"	33571 90	71 25	1 89	73 14	1286 82	"	"	45 "	54 20	271 60	373 60	55 33	37048 55
"	"	"	48731 58	422 02	67 04	489 06	4105 31	"	371 "	219 "	431 15	4107 53	5131 70	433 50	63644 "
"	"	"	20043 66	113 90	" 30	111 20	1133 23	"	"	58 40	97 20	244 60	400 20	8 56	12046 09
"	"	"	11790 60	114 27	1 01	115 28	423 54	"	"	54 20	162 90	131 "	351 10	02 93	13393 56
"	"	"	62833 60	576 96	59 39	636 35	2780 84	54 20	826 "	379 60	276 90	1233 "	2715 50	22 07	73883 64
"	"	"	17854 08	157 86	6 09	164 65	1194 64	"	42 20	51 60	26 60	132 60	253 "	27 13	20473 04
7566 "	"	"	206322 02	95 02	4 70	100 62	3452 95	"	347 20	118 50	56 02	2153 60	2677 52	3264 47	216181 44
41805 36	"	20038 60	178505 89	111 44	44 80	186 24	1950 05	"	"	204 30	279 60	502 80	986 70	83 43	185244 43
18724 08	4419 91	"	347318 92	3440 16	1825 35	5274 51	33703 87	518 90	3172 66	777 25	517 86	3694 80	8192 51	8318 18	521944 87
"	"	"	17707 32	"	"	"	290 45	"	"	"	"	"	"	"	17997 77
2109 14	1237 10	"	141777 38	218 02	41 84	259 86	11683 05	"	"	17 60	"	22 "	39 60	135 54	158612 54
110 "	"	"	8765 35	29 51	" 50	30 01	306 88	16 20	"	"	"	"	"	23 78	11196 80
"	"	"	5673 26	30 01	"	30 01	427 14	"	40 "	"	"	4 80	44 80	103 61	7163 03
"	"	"	8561 67	41 52	" 30	44 82	320 81	"	"	41 20	8 50	11 20	60 90	38 31	8377 40
"	507 56	"	8510 55	189 43	28 06	217 49	961 48	18 20	110 60	9 40	27 20	"	156 20	78 58	13309 "
"	"	"	1347 97	140 16	56 31	196 47	284 60	"	"	"	"	"	"	85 80	9336 57
361 17	"	"	96772 37	1750 29	1185 35	2935 64	14656 37	78 80	613 40	317 40	"	361 20	1292 "	6965 06	235914 01
5686 70	9364 64	"	46597 08	187 29	77 81	265 10	805 92	"	"	3 80	"	"	3 80	46 70	53044 78
1259 75	23485 81	"	91146 10	130 93	33 99	164 92	1426 41	"	265 "	"	"	15 80	280 89	2738 83	98528 52
81037 66	38015 01	20038 60	1678077 81	10048 16	3817 59	13865 75	107794 73	702 "	9113 25	4572 14	6049 13	28225 50	47960 02	24278 16	2241255 06

LIGNES.	DESIGNATION DES STATIONS	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.					TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.				
		TAXES UNIFORMES			Au delà de 10 KILOGRAMMES.	TOTAL	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	De 10 à 500 KILOGRAMMES et plus.	Au-dessus de 500 KILOGRAMMES.	TOTAL	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	
		De 2 kilogrammes et moins	De 2 à 5 kilogrammes inclus	De 5 à 10 kilogrammes inclus											
MIDI.	Bruxelles (Nidi)	5815 41	4270 79	14126 21	3373 34	27785 75	10920 70	59886 82	458 14	71283 46	18213 21	112614 88	33816 84	10892 40	
	Forest	14 77	8 25	3 52	"	28 54	277 66	222 44	"	459 80	369 90	970 80	1060 94	6 50	
	Naysbroeck	70 87	50 75	80 60	8 40	210 67	820 17	1208 40	20 03	2048 60	469 40	17903 50	304 78	55 93	
	Loth	245 "	59 30	79 "	117 00	501 20	415 05	1705 83	"	2120 88	772 15	4185 20	338 90	93 70	
	Hai	415 29	424 88	403 17	99 89	1393 23	3125 68	3278 62	57 12	6461 42	1235 83	10104 43	10424 46	2336 13	
	Fembecq	141 65	83 27	101 53	"	326 45	404 68	1303 33	13 41	1781 42	369 40	17118 79	1850 84	1429 17	
	Tubise	553 23	214 09	247 52	46 22	1061 66	2387 32	1949 66	153 65	4192 73	570 15	12179 27	32473 19	23771 61	
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10526 19
	Braine-le-Comte	528 19	434 98	574 48	49 62	1557 27	6131 56	5964 08	281 54	12387 12	2321 01	11112 82	11214 08	2633 55	
	Écaussinnes	419 58	116 54	158 48	" 83	695 43	896 11	1065 88	7 16	1971 15	205 80	6249 79	147589 47	81201 23	
	Marche-les-Ecaussinnes	20 81	33 50	50 00	" "	109 40	300 51	280 88	"	591 42	76 60	1770 62	2373 66	777 91	
	Manège	612 32	260 36	279 35	30 30	1211 53	2300 83	3091 59	31 36	5320 98	556 21	10935 12	28735 65	3637 31	
	Bascoep	6 50	7 "	8 76	2 "	24 25	105 52	124 28	18 55	248 35	18 54	761 32	1940 52	19970 76	
	L'Étoile	9 28	27 80	40 01	"	77 12	202 53	587 70	101 09	991 41	209 10	6108 60	164 3 79	1307 53	
	L'Olive	4 75	10 90	10 52	4 "	30 17	115 64	291 "	56 74	466 38	45 25	386 40	171 30	4832 50	
	Marlemont	226 48	326 67	201 67	61 45	819 18	912 19	1127 45	17 76	2057 40	402 70	8832 60	4877 23	13303 64	
	La Verrerie	1 "	"	2 "	"	3 "	15 40	38 95	2 "	56 35	7 "	1142 32	3753 65	38 28	
	Beaume	193 72	61 85	173 36	37 23	466 36	531 19	719 80	29 44	1280 33	466 60	16541 86	16160 74	3311 81	
	La Croix	2 "	4 50	5 52	"	12 02	15 62	203 92	20 79	310 33	101 "	13608 60	28525 61	1949 80	
	La Louvière	487 45	208 37	200 31	52 42	1007 51	1719 60	2437 81	78 33	4233 71	730 "	22211 29	35097 01	17518 "	
	La Paix	3 "	2 25	6 "	"	11 25	52 77	32 32	1 05	86 14	3 50	1113 65	304 45	11870 01	
	Bois-du-Luc	13 "	9 40	15 "	"	37 40	176 04	143 75	1 "	320 79	439 60	523 33	13132 27	4799 73	
	Bricquegnies	206 46	51 25	61 16	"	320 87	455 54	385 "	2 62	843 16	79 85	2857 16	2308 56	35022 20	
	Havré	37 31	40 65	58 81	"	136 77	411 56	542 79	17 84	972 19	35 05	3808 74	1858 45	1663 20	
	Obourg	80 91	50 50	58 85	28 "	218 31	411 81	419 94	3 66	835 41	166 80	3399 52	2231 76	804 16	
	Nimy	98 91	92 20	112 61	17 28	321 03	1213 60	2053 02	23 80	3290 42	699 35	10166 47	2492 85	589 90	
	Gouy-lez-Picton	70 90	52 10	68 13	" 52	191 65	580 77	779 23	35 43	1393 41	193 15	2176 30	5891 44	"	
	Pont-à-Celles	38 12	33 05	52 56	"	123 73	394 58	388 50	6 10	789 18	128 35	1845 91	2705 71	301 28	
	Luttre	91 96	84 95	118 39	26 88	302 18	506 04	334 18	14 78	855 "	87 85	697 32	4129 30	137 95	
	Gosselies-Courcelles	612 76	470 98	697 31	21 06	1753 11	3284 65	7310 63	116 59	10711 87	2018 97	12770 81	34047 92	203267 61	
	Roux	253 94	140 59	172 87	14 64	590 84	1313 20	2586 83	12 "	3931 83	630 54	8239 44	17497 61	161343 37	
	Marchienne	737 41	397 17	406 44	240 63	1781 65	2544 99	5984 76	71 61	8601 36	3723 67	34189 67	9557 17	121709 20	
	Charleroi	2303 60	1105 01	1298 44	179 81	4948 82	7032 70	10196 64	104 42	17313 76	2229 15	21560 90	76250 61	138652 64	
	Couillet	317 78	86 81	118 41	277 50	800 53	716 58	943 23	"	1059 81	608 14	8918 94	51313 30	28525 85	
	Chatelaineau	891 89	537 30	677 02	101 43	2210 64	3307 48	3201 95	39 75	6549 18	833 "	15232 79	43033 18	70741 21	
	Le Campenoire	4 "	2 25	"	"	6 25	41 56	44 03	"	85 50	28 40	500 03	40 70	46301 06	
	Farcennes	115 39	36 52	75 53	14 03	283 47	695 16	1032 70	25 39	1754 54	109 40	820 66	493 85	50136 37	
	Tamrines	205 61	80 66	126 32	16 60	435 19	863 82	470 21	2 38	1336 44	258 20	16101 46	11074 65	57788 07	
	Auvellais	62 94	45 50	47 02	1 "	157 36	833 05	278 28	25 19	912 52	59 55	16226 78	6353 74	26667 63	
	Moustier	92 84	78 08	70 46	87 60	328 93	779 13	517 53	4 02	1300 68	145 50	7705 21	19974 06	4132 35	
	Floreffe	114 56	123 67	155 58	13 90	407 71	1445 17	2601 15	25 13	4071 45	1585 75	16488 22	7965 14	4319 "	
	Namur (station)	213 80	1830 07	942 17	156 35	5063 35	9294 41	12566 06	36 30	21890 77	3804 61	25582 33	40222 51	28937 15	
	— (Messe)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1844 59	5202 01	2641 08	
	Soignies	549 31	344 97	317 74	35 05	1247 07	4208 85	3619 96	46 62	7875 41	627 95	9710 34	124573 29	65892 13	
	Jurbise	68 06	68 40	83 04	" 40	219 90	503 14	124 81	"	637 95	21 55	384 88	11434 30	2139 92	
	Mons (station)	5159 01	2807 76	2881 10	501 62	11349 35	15947 60	20224 09	258 31	35430 "	2403 58	34739 82	20340 08	23516 72	
	— (bassin)	4 25	18 60	2 "	"	22 75	1 "	4 80	"	5 60	"	1787 00	6131 44	1169 01	
	Jemmapes	453 42	220 30	294 40	20 12	968 30	1936 40	3365 78	22 48	5324 75	687 85	13763 69	11281 31	388972 37	
	Saint-Ghislain	800 51	493 23	497 57	438 58	2227 89	2482 10	4794 12	104 01	7470 23	1335 70	20198 95	22168 02	177225 06	
	Roussu	417 49	168 82	194 48	134 12	912 89	1204 80	2638 28	35 73	3878 90	603 38	13583 35	2666 10	1130 03	
	Thulin	151 83	56 75	80 59	9 42	293 58	446 91	977 85	6 40	1431 25	124 75	10687 25	5445 66	1022 20	
	Quévrain	406 17	311 48	463 11	31 33	1302 29	2374 32	5928 17	192 50	8473 05	1261 27	18645 88	40092 69	7500 89	
	Forces	26355 46	1667 51	27031 39	6401 27	78335 83	96355 65	179962 61	2698 00	279817 24	53226 50	629271 91	107654 51	1671735 30	

(500 kilog. et plus).				TARIF N° 4. FINANCES.			FRAS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 371.	TARIF N° 5. EQUIPAGES.	TARIF N° 6. CHÉVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 fr. et au-dessous	GROUPE au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.			GRANDE VITESSE Par wagon	PETITE VITESSE. Par expédition			TOTAL.		
										1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie			
132 30	5062 50	"	180734 62	1019 42	7049 53	8068 95	25661 91	2270 06	12711 53	2125 32	3736 40	17150 65	35657 95	9278 35	363723 92
"	"	"	2195 11	19 27	" 75	30 02	275 60	"	"	"	"	"	"	2 90	3233 10
"	"	"	16733 61	30 41	6 05	36 46	2160 07	43 70	"	"	"	"	"	50 91	23613 97
"	"	"	5910 07	31 "	1 30	32 50	797 43	"	"	"	"	18 20	18 20	30 35	8910 63
"	1275 19	"	2560 06	211 60	44 71	286 40	300 19	15 23	185 81	36 50	42 50	394 1	681 80	160 40	37720 70
"	"	"	20708 "	03 32	37 "	100 32	3223 "	"	90 20	30 "	22 "	30 8 7	179 "	59 45	20436 64
2063 "	33395 75	"	103353 "	226 28	14 10	240 38	4166 66	"	122 "	569 60	615 40	1029 80	2907 1	201 61	118153 06
113 52	"	"	10609 71	"	"	"	10 22	"	"	"	"	"	"	"	10565 93
14 50	536 91	"	26051 00	391 29	177 84	572 13	3284 13	"	801 69	241 52	199 31	646 50	1510 22	248 35	47971 12
196 35	23795 73	"	250212 13	200 02	14 26	214 28	3791 92	"	20 "	21 70	50 60	141 60	235 90	1258 26	267409 39
"	"	"	4969 01	05 02	3 25	69 17	302 01	"	"	"	"	"	"	1 95	6103 01
131 10	8779 26	"	52515 01	501 10	123 53	627 65	3023 30	"	1827 15	310 65	222 20	2133 76	4193 79	262 91	67764 19
181383 42	5632 "	"	209206 59	45 50	1 38	46 86	2168 30	"	"	"	"	"	"	"	21276 32
51215 57	1279 65	"	79201 33	45 16	3 32	48 16	2031 92	"	"	"	"	"	"	"	82723 26
59527 69	15327 80	"	89591 14	2 77	"	2 77	501 96	"	"	"	"	"	"	609 07	62210 19
125254 01	11740 61	"	168230 67	195 18	103 62	301 80	2137 73	"	"	"	"	"	"	101 34	173018 32
22104 30	4569 15	"	31014 73	" 50	"	" 50	278 68	"	"	"	"	"	"	"	32353 26
160151 36	6785 65	7571 80	233292 82	152 92	10 32	172 21	1224 62	"	"	"	"	"	"	391 40	239627 97
1160 14	1075 18	"	51680 13	8 01	"	8 01	1237 60	"	"	"	"	"	"	"	52257 61
117953 87	57151 64	"	250991 81	365 97	87 10	453 07	4625 06	"	"	46 75	7 20	29 60	73 55	9502 01	300859 36
56911 28	"	"	70105 89	60 80	"	60 80	636 23	"	"	"	"	"	"	"	70900 31
110370 17	27217 93	"	166813 "	11 57	1 52	13 49	1699 80	"	"	"	"	"	"	"	165854 18
131752 30	556 "	"	172658 37	162 45	13 10	175 55	1697 29	"	"	15 "	7 10	"	22 10	771 25	176698 89
"	"	"	7613 41	33 50	1 39	34 98	714 94	"	"	"	7 40	"	7 40	23 "	9505 71
"	"	"	6602 21	29 "	8 52	37 52	772 48	"	172 60	17 "	19 30	22 40	271 50	14 20	8711 66
"	"	"	14918 07	68 11	7 54	75 65	1668 52	"	"	"	"	"	"	50 30	20271 50
"	"	"	8260 60	76 66	12 51	69 20	826 73	"	"	40 40	"	"	40 40	1 66	10805 97
7 "	"	"	4091 21	40 81	3 77	44 58	652 05	"	"	"	11 70	41 60	53 30	2 50	6636 62
"	20 52	"	5079 "	60 02	5 "	65 02	351 68	"	201 31	87 "	200 58	1080 12	2162 01	34 56	8852 45
183961 52	5227 58	"	441201 31	418 38	162 54	610 92	9591 80	33 20	110 40	5 40	35 70	185 80	337 30	3917 60	471253 19
116121 52	11231 45	"	318963 66	345 24	28 46	373 70	4268 32	"	"	11 "	"	"	11 "	406 34	327915 69
61001 54	93481 46	"	411602 71	636 22	331 15	967 37	9516 38	43 20	395 60	88 95	67 80	504 40	1040 75	9921 71	443576 13
51779 60	14375 82	"	311367 92	1205 35	446 31	1651 65	9161 63	151 80	277 "	125 "	148 27	858 20	1508 47	19804 53	365578 58
15882 40	48013 46	"	153237 09	91 33	8 02	99 35	2837 78	"	"	"	"	"	"	1057 78	159692 33
60070 99	137899 91	"	336611 11	432 50	220 15	652 65	5125 37	61 40	182 "	30 60	17 20	132 40	382 20	23829 51	374127 09
50411 46	100190 50	"	19722 21	4 "	"	4 "	1321 89	"	"	"	"	"	"	19 67	190250 61
23902 35	813 75	"	78276 38	305 74	65 46	172 20	830 74	"	"	6 20	"	"	6 20	5043 16	84366 63
38561 38	6393 "	"	133176 70	165 16	43 88	209 04	2115 97	"	"	51 40	"	35 "	116 40	4601 31	142324 14
11971 10	660 80	"	61939 60	79 "	10 08	89 08	1665 03	"	"	5 60	"	"	5 60	95 12	65003 23
140 27	1155 75	"	37253 14	69 22	7 62	76 84	1756 58	"	70 40	29 40	"	343 40	443 20	2047 53	39207 01
"	"	"	20358 11	119 50	7 94	127 44	2191 75	"	10 "	85 60	44 "	17 60	137 20	61 61	37375 27
2309 18	80174 91	"	200030 75	724 83	509 35	1324 18	8181 60	78 40	505 "	365 49	92 47	3029 20	4595 16	2886 60	244058 81
"	"	"	9687 65	"	"	"	313 "	"	"	"	"	"	"	"	10000 68
613 80	8702 51	"	210120 01	291 69	42 57	334 37	4297 06	27 20	222 "	221 85	48 55	204 10	696 50	3024 26	227621 90
"	"	"	13070 65	61 04	10 70	74 83	241 "	"	64 30	101 40	147 60	731 80	1015 30	32 10	16211 79
4233 97	79 76	"	91403 53	1601 87	1098 62	2960 49	9548 73	67 90	3583 17	253 35	379 61	1593 71	5799 90	5590 29	163160 19
3376 35	32493 29	"	43977 78	10 04	"	10 04	182 95	"	"	"	"	"	"	1429 75	45628 67
126983 28	149348 18	54582 42	745622 10	394 03	57 88	451 89	8857 17	"	56 40	19 50	"	0 80	85 70	7030 44	769260 35
41000 01	152562 "	0241 20	420896 16	491 28	166 94	661 32	6011 50	78 40	84 20	42 20	50 20	40 60	226 20	1395 81	438067 57
"	48 40	"	19121 26	312 56	76 54	389 10	2749 56	"	34 "	32 40	43 07	409 10	518 47	175 66	37745 84
57 "	77 35	"	17414 21	136 65	30 06	168 71	1715 28	"	"	20 60	0 22	24 20	63 02	21 70	21110 75
5893 89	783 11	"	75067 72	488 90	321 15	810 05	5415 68	151 60	1266 60	200 20	243 60	1852 80	3572 20	2741 10	97718 60
1920115 05	1064756 "	68398 42	6631001 72	12639 80	11476 13	21116 03	178182 23	3020 90	22705 97	5620 78	6417 36	31401 11	69144 22	1181819 21	7473316 39

RÉCAPITULATION

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.					TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES				TARIF N° 3 GROSSES MARCHANDISES			
		TAXES UNIFORMES			Au delà DE 10 KILOGRAMMES	TOTAL	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	De 10 à 100 KILOGRAMMES et plus.	Au-dessus DE 100 KILOGRAMMES	TOTAL	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.
		De 2 kilogrammes et moins	De 2 à 5 kilogrammes inclus	De 5 à 10 kilogrammes inclus										
LIGNES	AU DÉPART													
	Nord	50709 55	13836 11	17057 22	14419 16	166012 37	153197 22	473995 70	7835 61	635028 51	36248 52	1017191 97	750118 02	250628 52
	Ouest	35095 50	24719 83	25699 18	7671 19	97506 10	115783 32	344412 47	3970 56	468166 35	53198 64	703233 27	337494 19	356905 36
	Est	18505 34	11893 25	13252 41	5717 07	51568 09	68091 64	229115 99	5710 58	312918 49	31439 76	43421 67	499710 35	552314 76
	Midi	36385 40	16467 51	27071 59	6451 27	76435 83	96955 64	179902 61	2698 99	279617 21	53226 50	621271 94	1076334 51	1871759 20
	TOTAL	162486 25	96935 72	116039 43	28258 99	413722 39	438027 82	123746 77	20216 02	1695730 61	174113 42	2804218 83	2563857 07	3040607 94
	A L'ARRIVÉE													
	Flandre occidentale	910 94	923 10	562 82	9 30	2766 10	3 80 51	22303 20	.	23983 71	183 08	48451 53	39716 40	980 81
	Nord belge	3 94 11	31 6 21	3620 13	.	9640 77	2563 73	18885 90	.	51154 65	369 50	132984 11	253397 57	311667 99
	Pepinster à Spa	271 09	273 16	.	253 62	840 57	68 90	2347 58	2846 51	5933 02	32 50	8383 73	1207 77	54 50
Services militaires	Est belge	158 02	148 .	192 32	26 36	524 70	1003 93	4096 55	269 41	5359 94	1 23	21505 42	102768 66	113007 25
	Lierre à Turnhout	458 50	245 95	.	524 09	1237 54	1070 80	4060 88	3067 78	4069 46	.	7145 37	3533 11	15 37
	Manège à Wavre	118 93	118 96	.	75 31	393 22	690 60	646 97	1990 48	2548 03	.	8488 01	4145 17	468 93
	Hainaut et Flandres	205 37	151 40	299 96	.	659 73	1496 51	5136 60	.	6532 11	739 70	16301 27	10405 30	8567 42
	Centre	170 33	154 40	193 38	.	518 11	1131 03	2741 82	.	3875 87	861 67	27226 67	15419 76	108172 21
	Luxembourg	327 54	262 36	461 06	125 73	1184 43	666 33	3935 43	.	4641 76	1024 63	27857 13	87157 87	114714 43
	Sambre-et-Meuse	193 54	166 40	490 96	65 16	918 06	612 37	3332 03	.	3944 60	189 70	11722 43	106303 42	43478 75
	Franco belge (par Monscren)	2827 85	1953 40	1253 62	.	9040 87	.	15647 85	.	18817 65	1239 11	64180 73	66530 52	36470 97
	— (par Quévrain)	3236 20	2557 97	1303 50	.	10097 67	.	22075 13	.	29075 13	333 25	55287 23	33808 10	31480 31
	— (par Haumont)	105 03	61 76	188 90	.	355 73	.	426 43	.	126 43	109 50	2044 21	8183 36	2792 04
Services internationaux	Rhénan belge	.	177 .	1856 06	.	2033 06	1154 36	22249 52	.	26393 88	563 35	74488 17	81659 63	129024 92
	Prussien belge	.	.	.	.	.	1031 70	36660 97	.	37722 67	260 60	13247 48	16443 74	18141 05
	Hollando belge	204 .	76 .	168 15	243 84	692 29	397 60	2885 49	.	3253 09	.	6317 91	33372 93	4905 97
	Prusso-néerlandais belge	1039 57	915 50	1744 55	.	3199 62	3078 68	10774 41	27 16	13880 23	352 20	96871 33	40094 30	1659 06
	Prusso belge	7376 62	3032 84	2753 50	3738 20	16921 16	.	.	.	.	.	.	.	.
	Anglo belge (par Ostende)	1290 42	1012 50	652 .	2027 90	5012 82	.	.	.	.	.	.	.	.
	— (par Calais)	. 50	. 75	.	.	1 25	.	.	.	.	.	.	.	.
	Transit	16585 50	11921 02	8643 50	16774 40	54224 42	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mons à Haumont	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Dendre-et-Waes	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Petits paquets	TOTAL	38919 10	27277 94	30390 03	23912 71	120499 78	22302 31	211298 49	8401 37	242002 47	6276 02	644602 73	839601 69	985612 01
	Report des transports au départ	162486 25	96936 72	116039 43	28258 99	413722 39	438027 82	123746 77	20216 02	1695730 61	174113 42	2804218 83	2863857 07	3040607 94
	TOTAL	201415 35	124214 66	146420 46	62171 70	534222 17	460330 13	1448785 56	28617 39	1937733 08	180389 44	3440821 58	3723458 76	4026219 95
A ajouter pour la Société de Tournai à Jorasse		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAUX		201415 35	124214 66	146420 46	62171 70	534222 17	460330 13	1448785 56	28617 39	1937733 08	180389 44	3440821 58	3723458 76	4026219 95

GÉNÉRALE.

(300 kilog. et plus).				TARIF N° 4. FINANCES.			FRAIS ACCESSOIRES, SUivant DÉTAIL A LA PAGE 172.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BE-TIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPE au-dessus de 1,000 francs.	TOTAL.		ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
										1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.			
74010 32	12627 35	"	2254034 73	16184 06	17123 21	33307 27	211264 22	6812 10	53675 40	5500 60	7065 14	65696 27	132297 41	29286 75	3198664 38
6765 21	15829 45	"	1077126 15	15587 26	5857 71	21111 57	161514 59	1575 70	38526 38	7307 10	10670 50	57790 70	114294 96	24136 12	2526605 26
81037 66	35015 01	20036 69	1678077 81	10018 16	3817 59	13935 75	109794 74	792 "	9113 25	4572 14	6949 13	28225 50	47900 02	24278 16	2211255 05
1920115 03	1054756 "	68398 42	6684061 72	12639 50	11476 13	24116 03	176152 23	3029 90	22705 97	5629 76	6447 30	34401 11	60184 22	118819 22	7133346 39
2092558 27	1250127 61	58437 02	12301220 11	54459 35	75271 61	92731 02	600755 77	12309 70	121021 "	23369 92	30232 17	156113 55	463736 67	196820 55	15739930 06
14557 60	"	"	104219 65	588 83	682 09	1268 92	13717 41	"	1228 "	969 22	503 55	3932 10	6532 67	30322 47	185151 39
180198 62	369531 51	"	1220352 30	"	5259 57	5259 57	16081 09	1216 "	2380 "	153 60	120 15	2792 80	5116 75	99635 05	111409 78
98996 57	22067 64	"	131912 71	284 23	140 29	421 52	3131 68	735 "	1699 "	37 60	45 90	117 60	2100 30	5353 51	150191 61
6377 91	5156 06	"	233036 53	"	396 43	393 44	4671 94	"	"	1 80	27 "	150 "	181 60	30851 14	295022 46
"	6997 "	"	19990 91	"	310 77	310 77	5705 64	54 "	171 "	213 "	535 55	3388 20	1311 75	6516 14	46836 21
3285 41	909 45	"	17297 "	"	310 73	310 73	2431 15	"	"	"	9 90	44 40	51 30	800 "	23961 75
"	"	"	36013 68	"	209 12	209 12	4867 66	"	100 20	24 30	"	"	124 50	70364 19	118871 30
37161 01	341 77	"	219158 12	"	261 75	261 75	3320 75	"	348 "	14 10	"	860 40	1222 80	10065 36	268752 76
263178 61	1359 07	"	495591 71	341 93	253 69	598 62	6330 61	13 "	"	19 20	12 60	324 "	355 80	41152 24	550105 20
6179 52	9897 06	"	177770 68	"	382 19	382 19	9113 24	"	151 10	21 50	16 20	172 80	304 70	43049 35	235513 02
6640 31	8301 02	"	183362 66	509 70	4261 50	4771 20	14115 17	141 "	282 "	210 60	"	"	492 60	"	230511 35
57038 10	3639 07	"	181566 06	684 80	6967 55	9632 35	11991 52	459 "	783 30	34 80	"	16 "	836 10	25193 "	262220 83
49 54	"	"	14083 67	43 90	109 65	111 55	1116 60	"	"	11 10	"	17 90	29 "	"	16155 08
10689 31	1021 44	"	302455 82	"	208 75	208 75	14177 58	1095 "	2952 80	728 80	"	397 60	4079 20	"	350413 29
1972 27	34096 60	"	81181 74	31 "	8 75	39 75	5800 50	"	1152 "	122 40	"	"	1274 40	"	125019 12
"	"	"	41596 81	"	18 40	18 40	8743 82	297 "	1656 "	58 80	12 60	1982 10	3709 80	12689 87	71231 08
4158 41	"	"	143144 33	"	1311 51	1311 51	5951 57	228 "	3156 35	768 97	1438 24	33647 38	39010 97	300 "	207356 28
"	"	"	"	796 35	1763 45	2559 80	891 04	"	"	"	"	"	"	"	20372 "
"	"	"	"	"	"	"	113 50	"	"	"	"	"	"	"	5126 32
"	"	"	"	225 "	65 20	290 20	5 "	"	"	"	"	"	"	"	296 45
"	"	"	"	1016 55	6741 90	10763 41	633 34	"	"	"	"	"	"	"	65621 21
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43483 40	43183 40
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18000 "	18000 "
693785 48	469526 69	"	3659401 02	7525 29	31717 62	39242 91	134714 07	1288 "	16267 78	3423 59	2722 69	47813 58	70237 61	138906 32	4709315 81
2082358 27	1250127 81	58437 02	11301220 41	54459 38	38271 61	92731 02	660755 77	12209 70	121021 "	21369 92	30232 13	166113 58	363736 63	196820 55	15739930 06
2776313 75	1718954 53	58437 02	15963625 03	61981 67	69992 26	131976 01	795169 81	16197 70	140288 78	26793 51	32951 82	233957 16	433591 27	635726 87	20419245 89
"	"	"	"	"	"	"	"	381 00	1962 06	602 45	425 12	1426 85	4416 48	107 75	4003 83
2776313 75	1718954 53	58437 02	15963625 03	61981 67	69992 26	131976 01	795169 81	16879 30	142250 81	27395 96	33379 91	235394 01	438110 75	613814 62	20419245 89

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						
		Bulletins.	Prise à domicile	Remise à domicile	Chargement et déchargem ^t .	Provision.	Avis d'arrivée et frais imprévus.	TOTAL.
NORD.	Bruxelles (Nord)	1,023 95	1,353 85	18 90	5 80	365 09	62 30	2,659 95
	— (Allée-Verte)	7,920 15	2,622 76	11,925 05	27,198 34	469 99	1,401 10	51,537 99
	— (Entrepôt)	771 20	"	491 05	2,432 25	505 69	73 19	4,273 37
	— (Bureau central)	1,256 79	1 10	"	" 95	625 01	63 "	1,966 76
	— (Ixelles)	155 85	"	"	"	5 80	3 15	164 80
	— (Molenbeek)	158 30	"	"	"	22 20	11 40	191 90
	— (Charireux)	629 65	693 10	310 80	288 56	32 25	41 34	1,935 70
	Vilvorde	340 40	71 76	709 02	1,434 89	1 50	60 10	2,618 57
	Malines	2,365 05	789 79	1,975 97	7,161 56	45 43	442 48	12,774 28
	Duffel	63 60	"	77 86	218 01	"	20 77	380 24
	Contich	20 80	"	13 84	61 "	3 "	7 63	108 67
	Lierre	232 40	121 40	193 75	623 29	16 25	70 88	1,257 77
	Vieux Dieu	22 40	"	5 "	191 05	2 "	6 49	226 94
	Anvers	26,135 31	1,339 "	9,861 70	89,533 41	2,813 91	2,232 92	130,907 28
	TOTAUX	41,095 79	7,001 76	25,563 81	128,155 71	4,903 11	4,516 01	211,264 22
OUEST.	Jette	"	"	"	"	"	" 06	" 06
	Ternath	119 60	1 60	30 20	595 12	" 25	43 56	790 33
	Lede	39 80	1 "	15 "	101 41	"	14 26	171 47
	Schellebelle	4 "	"	12 50	4 21	"	" 75	21 46
	Capelle	56 40	91 69	83 50	350 22	"	14 23	595 95
	Londerzeel	46 60	"	40 90	175 88	1 87	16 35	281 60
	Malderen	20 80	" 50	20 60	71 55	" 25	8 23	121 93
	Buggenhout	144 60	"	69 44	753 03	" 25	46 82	1,014 14
	Termonde (station)	1,444 20	47 96	1,108 38	6,850 21	9 75	314 05	9,774 55
	— (entrepôt)	2 20	"	7 "	20 10	" 75	" 30	30 35
	Zele	346 60	12 09	461 48	1,289 56	5 80	54 96	2,110 89
	Lokeren	569 10	253 05	492 60	2,396 24	23 50	99 64	3,834 22
	Audeghem	83 10	"	20 62	475 84	"	26 70	606 26
	Gyseghem	10 80	"	14 90	13 63	"	2 25	41 58
	Alost	1,639 30	29 20	1,902 10	3,842 88	99 "	263 07	7,775 55
	Erembodegem	22 "	"	12 63	23 59	"	7 25	70 52
	Denderleeuw	7 40	"	29 60	152 25	"	11 20	230 45
	Ninove	667 15	16 47	406 27	1,471 04	4 95	110 26	2,676 14
	Santbergen	22 20	"	6 "	72 94	"	8 95	110 09
	Iddeghem	32 20	"	3 90	152 20	"	11 60	199 90
	Schendelbeke	1 "	"	4 60	5 "	" 25	" 30	11 15
	Grammont	557 10	385 33	689 27	1,582 31	25 75	110 61	3,550 40
	Aeren	40 "	"	12 24	128 66	"	11 60	192 50
	Lessines	934 15	44 60	835 96	2,402 55	4 75	202 71	4,444 73
	Papignies	13 40	"	5 49	55 35	"	5 30	73 45
	Rebaix	34 "	"	5 10	106 61	" 75	11 01	157 47
	Wichelen	13 80	"	21 40	40 56	"	3 80	79 56
	Wetteren	339 20	53 10	274 34	1,935 63	" 75	91 88	2,685 90
	A reporter	7,231 70	936 50	6,806 07	25,013 98	178 62	1491 73	41,658 60

LIGNES.	DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision.	Avis d'arrivée et frais imprévus.	TOTAL.
OUEST. (Suite.)	Report	7,231 70	936 50	6,806 07	25,013 58	178 62	1,491 73	41,658 00
	Nelle	61 »	»	41 40	175 37	» 25	15 41	292 43
	Gand (Station)	8,436 60	1,169 20	5,966 94	18,751 73	306 79	789 92	34,521 18
	— (Entrepôt)	1,123 60	»	887 40	4,070 53	223 35	157 90	6,471 78
	Tronchiennes	0 »	»	» 60	26 35	1 15	1 30	35 40
	Landeghem	110 50	»	10 60	535 93	4 50	40 95	711 48
	Hansbeke	57 60	»	15 60	234 92	»	24 25	332 37
	Aelre	201 20	»	41 40	608 88	»	59 17	1,110 65
	Bloemendael	138 60	»	45 02	672 25	»	42 83	898 70
	Oostcamp	»	»	»	»	»	» 65	» 65
	Bruges (Station)	684 40	452 90	582 38	2,650 93	25 40	168 47	4,573 48
	— (Bassin)	177 »	»	34 80	291 17	5 14	16 37	524 48
	Jabbeke	10 20	2 70	1 80	9 45	»	1 10	25 25
	Plassebendael	71 80	»	30 »	66 18	»	11 90	179 88
	Ostende	3,924 75	221 81	940 63	4,482 32	738 87	311 65	10,020 03
	La Pinte	3 30	»	»	4 50	2 25	» 60	10 65
	Deurle (Nazareth)	2 20	»	9 »	12 20	»	1 75	25 15
	Deynze	873 10	3 30	156 80	1,076 18	7 35	68 77	2,185 50
	Machelen	7 60	»	» 60	28 10	» 20	2 30	38 80
	Olsene	13 60	»	26 60	42 13	»	4 15	86 45
	Waereghem	698 50	»	81 76	1,240 87	2 75	53 91	2,077 82
	Haerlebeke	161 80	»	66 20	905 63	1 86	54 90	1,193 44
	Courtrai	2,606 50	162 81	1,351 84	10,382 93	172 35	355 28	15,031 73
	Mouscron	1,051 55	20 40	662 74	2,777 50	820 05	153 36	5,488 60
	Néchin	61 20	»	24 40	156 45	1 50	20 05	283 60
	Templeuve	81 50	»	1 80	45 33	»	25 70	154 33
	Tournai	4,421 85	134 34	1,945 32	8,782 07	211 14	663 80	16,158 52
	Havannes	7 60	»	»	23 21	» 10	2 40	33 31
	Bary-Maulde	294 40	»	8 60	549 30	» 50	113 25	966 05
	Leuze	878 10	» 30	380 17	2,951 65	256 65	205 88	4,672 75
	Ligne	64 60	»	18 60	203 76	» 10	26 10	313 16
	Ath	870 60	477 96	796 60	3,659 84	13 75	152 74	6,171 49
	Maffles	446 20	»	413 30	1,000 67	» 25	114 24	1,974 66
	Chièvres-Attres	390 40	»	72 82	471 75	12 20	106 28	1,062 46
	Brugellette	101 »	»	52 98	639 05	»	25 80	818 83
	Lens	157 10	»	147 78	481 01	» 35	44 67	830 91
	TOTALX.	35,451 65	3,582 22	20,722 55	93,441 19	2,987 42	5,329 56	161,514 59

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						TOTAL.
		Bulletins	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement	Provision.	Avis d'arrivée et frais imprévus.	
RST.	Boortmeerbeek.	51 40	"	65 60	119 92	"	22 62	265 54
	Brecht	76 20	"	28 40	188 71	" 25	23 75	317 31
	Wespelaar	42 60	"	4 40	59 56	"	14 69	121 25
	Louvain (Station).	2,644 10	405 19	3,132 76	10,089 01	131 05	630 71	17,032 82
	— (Bassin).	696 80	2 "	104 40	2,058 74	3 05	216 82	3,081 81
	Vertryck	50 "	"	37 70	47 52	" 50	14 45	149 67
	Tirlemont	1,265 45	99 90	1,127 64	4,714 19	20 85	341 87	7,569 90
	Jodoigne	"	"	"	"	"	" 23	" 25
	Esemael	253 20	"	85 44	857 08	" 50	90 "	1,286 62
	Landen	373 10	" 80	357 32	3,250 05	59 45	124 01	4,165 33
	Gingelom	130 20	"	71 06	892 68	" 50	38 69	1,133 23
	Rosoux	148 50	"	2 "	244 77	" 25	30 02	425 54
	Waremmé	705 20	"	305 76	1,610 01	2 "	157 87	2,780 84
	Fexhe.	201 50	"	185 06	771 27	" 75	56 06	1,194 64
	Ans	2,061 80	"	102 18	600 47	1 25	687 27	3,432 95
	Haut-Pré	1,372 35	36 50	35 69	280 77	1 75	322 99	1,950 05
	Liège (Station).	6,219 40	3,387 10	3,692 72	18,189 77	894 61	1,330 27	33,703 87
	— (Nieuve).	95 40	"	"	150 "	6 25	38 80	280 45
	Chénée	1,378 15	"	462 38	9,429 65	16 10	396 79	11,083 05
	Chaudfontaine	136 30	"	57 70	79 72	" 78	32 18	306 68
	Troos-Aval	133 70	"	22 96	247 70	2 "	20 78	427 14
	Neumontaux	70 20	"	54 88	171 31	4 30	20 12	320 81
	Pepinster	222 45	"	228 60	436 95	40 33	33 05	961 48
	Ensival	69 35	"	97 10	102 73	1 75	13 58	284 60
	Verviers	5,141 85	433 80	1,625 76	6,521 11	610 80	323 45	14,556 37
	Dolhain	313 60	"	122 48	296 40	2 "	41 46	865 92
	Harbeslhol	599 65	"	67 58	487 88	187 "	84 32	1,426 41
	Totaux	24,388 55	4,365 09	12,057 10	61,889 35	1,977 87	5,106 77	109,794 73

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						
		Bulletins.	Prise A domicile.	Remise A domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision	Avis d'arrivée et frais imprévus.	TOTAL.
MIDI.	Bruxelles (Midi)	7,254 90	1,757 77	3,359 57	15,057 09	115 03	1,120 53	28,684 91
	Forest	54 20	"	24 80	176 30	"	20 30	275 60
	Ruybroeck	281 20	"	106 20	1,981 24	2 41	89 02	2,460 07
	Loth	132 20	"	5 80	611 22	"	48 21	797 43
	Hal	546 10	"	502 84	1,823 53	3 58	124 14	3,036 19
	Lembreeq.	271 60	"	577 90	2,388 91	" 25	63 27	3,222 "
	Tubise	926 "	"	282 "	2,667 92	1 40	289 34	4,160 68
	Hennoyères.	11 40	"	"	"	"	4 82	16 22
	Braine-le-Comte	631 20	120 44	384 51	1,965 43	17 30	165 22	3,294 13
	Écaussinnes	2,066 33	"	61 10	681 18	157 "	706 29	3,791 92
	Marche-lex-Écaussinnes	57 40	"	84 80	201 91	" 25	17 64	302 03
	Manège	584 65	"	851 15	1,205 69	235 05	145 75	3,023 30
	Bascoy	1,537 90	"	20 80	153 71	" 25	435 64	2,148 30
	L'Étoile	426 10	"	30 "	1,426 29	1 25	155 28	2,038 92
	L'Olive	343 70	"	5 "	55 03	1 25	93 98	501 96
	Maricmont	986 "	"	39 50	804 88	1 50	305 85	2,137 73
	La Verrière.	239 30	"	3 20	17 73	" 25	18 20	278 68
	Deaume	1,969 80	"	161 22	1,591 43	57 25	412 12	4,224 62
	La Croyère	390 "	"	"	731 "	" 50	116 39	1,237 89
	La Louvière.	1,776 30	"	306 24	2,006 78	10 "	435 74	4,625 06
	La Paix	386 10	"	"	131 10	1 75	114 29	636 23
	Nois-du-Luc	1,189 90	"	43 40	109 31	" 25	356 94	1,602 80
	Bracquegnies	1,108 60	"	12 40	473 28	1 "	300 01	1,897 20
	Havré	86 80	"	6 "	560 19	4 95	27 20	714 91
	Obourg	128 20	"	65 68	545 94	" 50	32 19	772 48
	Nimy.	245 40	"	286 48	991 87	" 50	61 27	1,388 52
	Gouy-lex Piéton	110 80	"	46 40	636 88	" 25	32 40	826 73
	Pont-à-Celles	87 20	"	106 50	346 15	"	22 23	612 08
	Luttre	66 30	"	23 50	246 63	" 50	17 70	384 63
	Gosselies-Courcelles	2,805 95	1,011 23	881 03	4,428 26	247 10	167 32	9,301 89
	Roux.	1,925 35	"	27 70	1,919 13	3 "	392 14	4,208 32
	Marchienne.	2,838 30	" 90	700 14	5,110 31	248 59	650 07	9,546 28
	Charleroi	2,629 90	71 46	1,469 39	3,977 55	475 35	627 78	9,151 63
	Couillet.	1,402 40	"	53 30	1,091 50	3 46	287 12	2,837 78
	Châtelaineau.	2,621 60	72 86	437 48	1,737 98	92 50	456 15	5,425 37
	Le Campinaire.	1,001 50	"	8 80	126 75	"	94 81	1,321 89
	Farciennes	652 20	"	5 68	110 61	" 50	81 75	850 74
	Tamines.	1,385 10	"	3 80	884 64	5 83	158 60	2,445 97
	Auvelais.	633 10	"	1 60	1,136 70	" 25	94 30	1,865 95
	Moustier.	384 90	"	29 15	1,076 19	20 58	235 76	1,756 58
	Floreffe	378 40	"	675 98	1,067 60	3 20	66 57	2,191 75
	Namur (Station)	1,712 70	113 10	1,445 53	4,039 33	340 79	502 15	8,183 60
	— (Meuse)	36 20	"	"	262 60	1 50	12 70	313 "
	Soignies.	1,519 35	173 34	211 40	1,795 52	7 38	530 09	4,297 08
	Jurbise	105 90	"	3 20	99 47	"	35 83	244 "
	Mons (Station)	1,893 20	493 06	1,291 68	4,612 05	871 55	387 19	9,548 73
	— (Bassin)	131 70	2 40	" 75	1 40	" 10	46 60	182 95
	Jemmapes	5,215 50	216 61	902 23	1,520 40	5 75	960 05	8,837 17
	Saint-Ghislain	2,432 85	202 10	668 68	2,081 76	18 83	679 61	6,011 51
	Boussu	436 70	15 10	456 82	1,767 99	7 50	65 45	2,749 56
	Thulin	274 90	"	85 40	1,259 84	1 31	93 83	1,715 28
	Quidvrain	714 75	1 95	141 80	3,428 72	998 29	132 17	5,415 68
	TOTAL	57,129 95	4,282 15	17,116 75	83,271 17	4,021 60	12,377 61	178,182 23

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.					
		Bulletins.	Prime à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision.	Avis d'arrivée et frais imprévus.
							TOTAL.
LIGNES.	AU DÉPART.						
	Nord	41,005 79	7,004 78	23,583 84	128,155 71	4,908 11	4,516 01
	Ouest	35,451 65	3,582 22	20,722 55	93,441 19	2,987 42	5,329 58
	Est	24,388 55	4,365 03	12,057 10	61,699 35	1,977 87	5,106 77
	Midi	57,129 95	4,282 15	17,116 75	83,271 17	4,024 60	12,357 61
	TOTAL	158,065 94	19,234 22	75,480 24	366,767 42	13,898 "	27,309 95
LIGNES.	A L'ARRIVÉE.						
	Flandre occidentale	"	"	9,847 95	3,869 38	"	"
	Nord belge	"	"	9,516 07	8,568 02	"	"
	Pepinster à Spa	"	2 55	2,704 05	381 74	"	43 34
	Est belge	"	"	2,314 91	2,357 "	"	"
	Lierre à Turnhout	"	"	4,518 05	787 59	"	"
	Manège à Warre	"	"	1,671 88	759 57	"	"
	Hainaut et Flandres	"	"	2,418 79	2,215 87	"	233 "
	Centre	"	"	2,222 61	1,098 14	"	"
	Luxembourg	"	"	3,172 82	3,357 79	"	"
	Sambre-et-Meuse	"	"	2,004 22	7,109 02	"	"
	Franco-belge (par Moustcron)	"	"	2,578 55	11,532 59	4 03	"
	— (par Quicrain)	"	"	3,410 20	8,501 54	79 78	"
	— (par Haumont)	"	"	96 10	1,020 50	"	"
	Rhénan-belge	"	"	1,922 55	8,563 93	1,682 35	2,008 75
	Prussien-belge	131 50	"	2,701 80	1,977 10	326 32	663 84
	Hollando-belge	"	"	1,867 05	2,913 50	"	3,963 27
	Prusso-néerlande-belge	"	"	1,050 01	4,900 01	"	65
	Prusso-belge	"	"	795 50	"	95 54	"
	Anglo-belge (par Ostende)	"	"	109 50	"	4 "	"
LIGNES.	— (par Calais)	"	"	"	"	3 50	1 50
	Transit	"	"	"	"	632 99	35
	Mons à Haumont	"	"	"	"	"	"
	Dendre-et-Waes	"	"	"	"	"	"
	TOTAL	131 50	2 55	54,923 54	69,913 27	2,828 51	6,914 70
	Report des transports au départ.	158,065 94	19,234 22	75,480 24	366,767 42	13,898 "	27,309 95
	TOTALX	158,197 44	19,236 77	130,403 78	436,680 69	16,726 51	34,224 65

N° XV.

Situation, PAR MOIS, du matériel locomotives, pendant l'année 1863.

ÉPOQUES.	LOCOMOTIVES												TOTAL.	TENDERS.
	DE 460 MILLIMÈTRES.	DE 450 MILLIMÈTRES.	DE 440 MILLIMÈTRES.	DE 430 MILLIMÈTRES.	DE 420 MILLIMÈTRES.	DE 410 MILLIMÈTRES.	DE 393 MILLIMÈTRES.	DE 384 MILLIMÈTRES.	DE 366 MILLIMÈTRES.	DE 356 MILLIMÈTRES.	DE 343 MILLIMÈTRES.	DE 330 MILLIMÈTRES.		
AU 1 ^{er} JANVIER 1863.....	1	34	7	9	11	67	2	88	"	25	6	7	237	242
• FÉVRIER ".....	1	34	7	9	11	67	2	87	"	23	6	7	236	242
• MARS ".....	1	35	7	9	11	66	2	86	"	23	6	7	235	242
• AVRIL ".....	1	35	7	9	11	66	2	86	"	23	6	7	235	242
• MAI ".....	1	39	7	9	11	66	2	86	"	23	6	7	239	244
• JUIN ".....	1	39	7	9	11	63	2	86	"	23	6	6	237	240
• JUILLET ".....	1	43	7	9	11	63	2	86	"	23	6	6	261	242
• AOUT ".....	1	48	7	9	11	64	2	85	2	23	6	6	264	242
• SEPTÈMBRE ".....	1	51	7	9	11	64	2	82	2	23	6	6	266	242
• OCTOBRE ".....	1	52	7	9	11	64	2	82	2	23	6	6	267	242
• NOVEMBRE ".....	1	53	7	9	11	64	2	82	2	24	6	6	267	241
• DÉCEMBRE ".....	1	53	7	9	11	64	2	82	2	24	6	6	269	241
• JANVIER 1864.....	1	58	7	9	11	64	2	82	2	24	6	6	272	259

Situation du matériel au 1^{er} janvier 1863.

En bon état	1	32	4	9	7	51	2	70	"	21	5	7	209	226
En réparation.....	"	2	5	"	4	16	"	18	"	4	1	"	48	16
En construction ou en montage..	"	13	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15	10

Situation du matériel au 1^{er} janvier 1864.

En bon état	1	51	3	9	8	47	2	64	1	20	4	5	213	219
En réparation.....	"	7	4	"	3	17	"	18	1	4	2	1	37	20
En construction ou en montage..	"	7	"	10	"	"	"	"	"	"	"	"	(a) 17	14

Comparaison de la situation au 1^{er} janvier 1863 et au 1^{er} janvier 1864.

(NON COMPRIS LE MATÉRIEL EN CONSTRUCTION.)

Au 1 ^{er} janvier 1863.....	1	34	7	9	11	67	2	88	"	23	6	7	237	242
Au 1 ^{er} janvier 1864.....	1	58	7	9	11	64	2	82	2	24	6	6	272	259
Différences { en plus	"	24	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	13	"
au 1 ^{er} janvier 1864. { en moins.....	"	"	"	"	"	3	"	6	"	1	"	1	"	5
	"	A	"	"	"	B	"	C	D	E	"	F	"	G

OBSERVATIONS.

		16 fournies par la Société Cockrill (n° 166, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180)	
		1 fournie par Morel et Comp (n° 7)	
A) En plus	24 locomotive de 0m,450	1 fournie par la Société de Couillet (n° 133)	
		2 fournies par la Société Saint-Leonard (n° 141 et 156)	
		4 montées à l'arsenal (n° 86, 104, 168, 161)	
B) En moins	3	0m,410 (n° 166, 167, 168 démolies)	
C) En moins	6	0m,381 { 4 démolies (n° 127, 141, 173, 185)	
		{ 2 transformées en machines de gare (n° 43 et 102)	
D) En moins	1	0m,356 démolie (n° 137)	
E) En moins	1	0m,330 démolie (n° 253)	
F) La plus	2	0m,366 (n° 43 et 102 provenant de 2 machines de 0m 381 transformées en machines de gare)	
G) En plus	10 tenders montés à l'arsenal	(n° 1, 19, 39, 94, 97, 114, 158, 161, 166, 249).	
	En moins	13 tenders démolis	(n° 13, 17, 69, 71, 80, 103, 109, 121, 129, 147, 197, 199, 245)
	Différence 3 tenders en moins		

(a) Il est à remarquer que les 17 locomotives en construction sont destinées à remplacer des machines démolies

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

ÉPOQUES.	SERVICE DES VOYAGEURS.							SERVICES DIVERS.											
	DILIGENCES.	CHARRS-A-RANGS.	WAGONS COUVERTS.	VOITURES MIXTES, y compris les voitures américaines.	WAGONS POUR BAGAGERS et articles de messageries.	TOTAL.	BUREAUX AMBULANTS POUR LE SERVICE DE LA PORTE.	VOITURES CELLULAIRES.	WAGONS								CANIONS-TAPISSIÈRES.	TOTAL.	
									DE SECOURS POUR LES ARMÉES.	A FREINS POUR LES PLATS INCLINÉS.	POUR LE TRANSPORT DE COAL.	POUR LE TRANSPORT DU COAL, charge de 10,000 ling.	Pour l'entretien de la route		POUR LE SERVICE DES ATELIERS.				
AU 1 ^{er} JANVIER 1863.....	230	167	439	58	203	1,099	58	7	20	21	66	112	32	187	58	24	574		
" FÉVRIER " 	227	169	472	58	203	1,111	58	7	20	21	63	112	51	187	57	24	571		
" MARS " 	226	168	492	58	204	1,128	58	7	20	21	63	112	51	187	58	24	572		
" AVRIL " 	220	169	515	59	204	1,167	58	7	20	21	63	112	51	187	58	24	572		
" MAI " 	212	181	552	42	202	1,189	58	5	20	21	65	112	51	187	58	24	570		
" JUIN " 	216	185	566	42	203	1,214	58	5	20	21	63	112	51	187	58	24	570		
" JUILLET " 	220	185	576	42	217	1,240	59	5	20	21	63	112	51	187	58	24	571		
" AOUT " 	221	185	584	42	246	1,278	59	5	20	21	63	112	55	187	58	24	573		
" SEPTEMBRE " 	223	184	587	42	233	1,289	59	5	20	21	63	112	52	187	58	24	572		
" OCTOBRE " 	222	184	564	42	235	1,265	59	5	20	21	63	112	52	187	57	24	571		
" NOVEMBRE " 	250	184	558	42	255	1,267	59	5	20	21	63	112	52	187	57	24	569		
" DÉCEMBRE " 	241	184	558	42	255	1,278	59	5	20	21	63	112	52	187	57	24	569		
" JANVIER 1864.....	250	184	558	42	258	1,292	59	5	20	21	65	112	52	187	57	24	569		

Situation du matériel

En bon état.....	195	127	427	55	195	975	32	6	20	19	59	106	52	187	58	25	551
En réparation.....	57	40	32	5	12	124	6	1	»	2	7	6	»	»	»	1	23
En construction.....	50	»	120	»	50	200	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1

Situation du matériel

En bon état.....	219	152	445	58	253	1,087	55	5	20	18	62	108	52	186	57	23	553
En réparation.....	51	52	115	4	25	205	6	»	»	5	1	4	»	1	»	1	16
En construction.....	40	»	»	»	20	78	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Comparaison de la situation au 1^{er} janvier 1863 et au

Au 1 ^{er} janvier 1863.....	230	167	439	58	205	1,099	58	7	20	21	66	112	32	187	58	24	574
Au 1 ^{er} janvier 1864.....	250	184	558	42	258	1,292	59	5	20	21	65	112	52	187	57	24	569
Différences au 1 ^{er} janv. 1864	20	17	99	4	53	193	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
{ en plus.....	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	3	»	»	»	1	»	5
{ en moins.....	A	B	C	D	E	F	G				H			I			

voitures, pendant l'année 1863.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.																Observations.		
WAGONS																		
POUR ÉQUIPAGES.	POUR CHEVAUX. (BOÎTES.)	POUR CHEVAUX ET BÉTAIL.	POUR DÉTAIL.	FERMÉS			PLATS				COUVERTS POUR LA CHARGE.	A HAUSSES FIXES. pour le charbon.			TOTALS.			
				à 4 roues, charge de 4,000 à 7,500 k.	à 4 roues, charge de 10,000 kilog.	à 8 roues, charge de 10,000 kilog.	à 4 roues, charge de 5,000 à 7,500 k.	à 4 roues, charge de 10,000 kilog.	à 6 et 8 roues, charge de 7,000 à 15,000 k.	à 8 roues, charge de 20,000 kilog.		charge de 5,000 à 7,500 k.	charge de 10,000 kilog.	charge de 15,000 kilog.				
41	62	552	182	1,067	221	11	758	512	44	1	48	2,505	1,849	6	7,457	A) En plus 60 diligences neu- ves	{ 20 fournies par M. Ra- gheno. 30 id. par M. Carels. 10 id. par M. Evrard. 6 démolies. 29 transformées en chars- à-bancs. 5 transformées en voitu- res mixtes.	
41	62	548	178	1,063	252	11	758	520	44	1	48	2,549	1,886	6	7,546			
41	62	548	178	1,066	240	11	757	524	44	1	48	2,549	1,901	6	7,575	En moins 40 diligences ...		
41	62	542	171	1,064	258	11	756	550	44	1	48	2,559	1,917	6	7,590			
41	62	542	167	1,064	297	11	754	555	44	1	48	2,550	1,919	6	7,659	B) En plus 31 chars-à-bancs provenant de diligences transformées.		
41	62	559	167	1,064	342	11	755	555	44	1	48	2,516	1,920	6	7,667	En moins 14 chars-à-bancs transformés en wagons cou- verts.		
41	62	559	167	1,064	378	11	755	555	44	1	48	2,516	1,920	6	7,705	Différence 17 chars-à-bancs en plus.		
41	62	556	164	1,063	453	11	749	555	44	2	48	2,507	1,921	6	7,742	C) En plus 134 wagons cou- verts	{ 14 provenant de chars-à- bancs. 19 fournis par M. Ra- gheno. 34 id. par M. Evrard. 17 id. par M. Carlier. 50 id. par M. Thevenet.	
41	62	554	161	1,065	458	11	749	555	44	2	48	2,499	1,924	6	7,755	En moins 33 wagons couverts, démolis.		
41	62	554	159	1,062	489	11	746	555	44	2	48	2,475	1,924	6	7,756	Différence 99 wagons couverts en plus.		
41	62	518	150	1,056	525	10	743	555	44	2	48	2,420	1,925	6	7,609	D) En plus 5 voitures mixtes provenant de diligences.		
41	61	318	148	1,049	552	10	758	555	44	2	48	2,404	1,925	6	7,677	En moins 1 voiture démolie.		
41	61	318	148	1,050	552	10	758	555	44	2	48	2,404	1,925	6	7,678	Différence 4 voitures en plus.		
																E) En plus 61 wagons à ba- gages et arti- cles de mes- sageries	{ 56 fournis par M. Ra- gheno. 5 id. par M. Delcourt. 8 transformés en wagons fermés. 2 démolis.	
																En moins 8 wagons id.		
																Différence 53 wagons à bagages en plus.		
au 1 ^{er} janvier 1863.																F) En plus 1 bureau ambulant pour poste, fourni par M. Raghenno.		
40	62	341	161	1,042	218	10	698	508	57	1	44	2,431	1,817	6	7,216	G) En moins 2 voitures cellulaires, démolies.		
1	"	11	21	25	3	1	60	4	7	"	4	72	52	"	241	H) En moins 3 wagons pour le transport du coke, démolis.		
"	"	"	"	"	299	"	"	41	"	"	"	58	73	"	475	I) En moins 2 wagons pour le service des ateliers, démolis.		
																En plus 1 wagon provenant de wagon plat.		
																Différence 1 wagon en moins.		
																J) En moins 1 wagon pour chevaux (boîtes), démolis.		
																K) En moins 34 wagons pour chevaux et bétail, démolis.		
																L) En moins 34 wagons à bétail, démolis.		
																M) En moins 23 wagons fermés, à 4 roues, de 4,000 à 7,500, démolis.		
																En plus 6 wagons fermés provenant de wagons à ba- gages.		
																Différence 17 wagons fermés en moins.		
59	60	267	153	1,028	526	10	695	535	45	2	46	2,346	1,890	5	7,422	N) En plus 313 wagons fermés, 99 fournis par M. Del- court.		
2	1	51	15	25	6	"	45	18	1	"	2	58	53	1	256	En moins 2 wagons fermés de 10,000 kilog.	{ 100 id. par M. Teugels. 50 id. par M. Thevenet. 50 id. par M. Raghenno. 14 id. par M. Carlier.	
"	"	"	"	"	"	"	"	50	"	20	"	"	"	"	70	En moins 2 wagons fermés démolis		
																Différence 311 wagons fermés en plus.		
																O) En moins 1 wagon à 8 roues, de 10,000, démolis.		
																P) En moins 20 wagons plats, à 4 roues, de 5,000 à 7,500, démolis.		
																Q) En plus 41 wagons plats, de 10,000, fournis par M. Del- court.		
																R) En plus 1 wagon plat, à 8 roues, de 20,000, construit à l'arsenal.		
41	62	552	182	1,067	221	11	758	512	44	1	48	2,505	1,849	6	7,457	S) En moins 157 wagons à haus- settes fixes, de 5,000 à 7,500	{ 155 démolis. 2 transformés en wa- gons d'entretien.	
41	61	318	148	1,050	552	10	758	555	44	2	48	2,404	1,925	6	7,678	En plus 58 wagons à hausssettes, fournis par M. Preud- homme.		
																Différence 99 wagons à hausssettes, en moins.		
																T) En plus 95 wagons à haus- settes, pour le charbon, de 10,000 kilog.	{ 18 fournis par M. Van- herck. 32 id. par M. Teugels. 25 id. par M. Delcourt.	
																En moins 1 wagon à hausssettes, démolis.		
																Différence 74 wagons à hausssettes en plus.		
"	"	"	"	"	511	"	"	41	"	1	"	"	74	"	221			
"	1	54	54	17	"	1	20	"	"	"	"	99	"	"	"			
J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T								

N° XVII. — *Tableau du parcours kilométrique des convois et*

DÉSIGNATION DES VOITURES.		CONVOIS DE VOYAGEURS												
		EXPRESS.					ORDINAIRES.					SPÉCIAUX.		
		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Ensemble.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Ensemble.	NORD.	EST.	OUEST.
Matériel à voyageurs.	Diligences et voitures mixtes. . . .	412,272	770,985	590,747	86,502	1,862,506	631,064	859,620	1,918,483	1,514,825	4,923,992	20,332	14,033	26,727
	Chars-à-banés	51,300	109,914	332,613	133,725	627,552	581,021	879,384	1,273,419	980,052	3,719,883	28,652	12,870	30,747
	Wagons	1,184	240	373	17,444	19,241	1,199,904	1,819,708	3,331,349	2,919,303	9,270,267	86,136	59,575	109,168
	Voitures bureaux de poste	56,260	152,320	201,459	78,110	488,170	70,448	108,400	131,666	237,250	547,764	"	"	"
	Id. cellulaires	"	"	"	1,628	1,628	15,168	26,560	38,124	25,301	105,153	"	"	"
	Id. étrangères	1,708	349,925	58,553	512,847	923,033	984	279,719	216,713	72,621	570,037	788	11,093	8,840
TOTALS.		522,724	1,383,384	1,183,766	832,256	3,922,130	2,498,593	3,973,391	6,915,754	5,749,355	19,137,096	133,908	97,573	175,480
Matériel à marchandises.	Wagons fermés, à bagages et à marchandises.	178,956	677,945	629,791	307,661	1,794,353	598,148	1,045,082	2,376,936	1,419,265	5,439,431	14,324	15,523	24,818
	Wagons à charbon, à équipages, etc. chargés de diverses marchandises. . . .	"	15	"	74	89	9,488	7,659	16,771	13,439	47,357	140	120	515
	Wagons chargés de charbon. . . .	"	"	"	"	"	"	"	8,493	"	8,493	"	"	"
	Id. id. d'équipages.	20	113	"	111	244	3,596	6,894	3,696	1,990	16,176	684	1,048	1,903
	Id. id. de bestiaux.	"	"	"	"	"	19,044	16,807	80,547	23,728	140,123	24	"	424
	Id. id. de chevaux.	20	103	"	1,115	1,238	10,520	22,975	20,318	22,662	76,473	516	1,477	3,632
	Id. id. de coke pour service	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Id. id. pour service	"	"	"	"	"	"	66	632	128	826	"	"	"
	Id. étrangers.	23,332	287,362	99,400	348,036	758,130	37,772	167,772	49,632	305,126	560,302	160	3,137	843
TOTALS.		202,328	965,539	729,191	656,997	2,554,055	678,568	1,267,255	2,537,025	1,783,338	6,281,186	16,148	21,305	32,135
Matériel vide.	Voitures de l'État.	1,156	43,757	1,198	529	46,640	72,048	25,468	73,969	303	171,788	118,564	31,111	30,776
	Id. étrangères.	20	"	123	"	143	184	103	1,262	117	2,466	816	1,208	"
	Wagons de l'État.	"	6,675	125	"	6,800	3,552	367	8,028	203	12,150	6,084	1,775	1,800
	Id. étrangers.	"	"	"	"	"	176	525	655	173	1,529	48	56	"
	Freins-traineaux	"	28,194	"	"	28,194	"	61,248	"	"	61,248	"	728	"
	TOTALS.		1,176	78,626	1,446	529	81,777	75,860	88,511	83,914	796	249,181	125,512	34,936	32,576
TOTALS GÉNÉRAUX.		726,228	2,427,549	1,914,403	1,489,783	6,557,962	3,253,124	5,329,157	9,556,693	7,536,489	25,675,463	277,568	153,514	240,191
Parcours des convois.		137,036	233,510	272,544	219,080	862,170	252,184	447,467	1,046,718	756,433	2,502,802	13,396	10,513	15,864
Id. des locomotives.		137,300	224,354	272,544	219,080	853,278	254,348	428,344	1,049,953	757,681	2,490,306	13,708	10,297	16,006

du matériel des transports, pendant l'année 1863.

			CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES												CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES, ORDINAIRES ET SPÉCIAUX.		TOTAUX PAR CATÉGORIE.
			ORDINAIRES.						SPÉCIAUX.								
			NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Embranchement des boulevards.	Ensemble.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Embranchement des boulevards.	Ensemble.			
MIDI.	Ensemble.	CONVOIS DE VOYAGEURS EXPRESS, ORDINAIRES ET SPÉCIAUX.															
4,487	65,579	6,852,077	40,147	13,576	226,394	42,771	»	322,888	482	»	56	47	»	583	323,473	7,175,550	
4,388	76,65	4,424,092	42,678	25,146	187,983	43,228	»	299,035	1,019	379	898	377	32	2,735	301,770	4,725,862	
17,904	272,781	9,562,289	100,951	45,871	445,736	130,094	»	722,652	3,999	553	23,455	3,820	160	21,987	754,639	10,316,928	
»	»	1,035,934	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,035,934	
»	»	106,781	1,278	»	»	»	»	1,278	»	»	»	»	»	»	»	1,278	108,059
402	21,125	1,514,195	26,656	8,335	265	1,323	»	36,579	»	24	118	35	»	177	36,756	1,550,951	
27,181	436,142	23,495,368	211,710	92,928	860,378	217,416	»	1,382,432	5,530	956	24,527	4,279	192	35,484	1,417,916	24,913,284	
3,147	57,612	7,291,597	1,958,188	4,767,121	4,424,621	3,776,684	105,068	15,031,682	16,411	22,738	62,734	117,951	39,307	259,141	15,290,823	22,582,420	
37	812	48,258	2,673,010	5,345,554	5,383,748	8,019,144	192,184	21,613,640	11,332	14,078	136,271	98,775	48,797	309,253	21,922,893	21,971,151	
»	»	8,493	287,790	1,550,711	3,266,574	5,846,494	105,216	11,056,785	696	409	101,568	136,672	3,823	243,168	11,299,953	11,308,446	
»	3,635	20,055	1,724	2,802	7,155	3,882	104	15,667	872	1,416	3,014	572	25	5,900	21,567	41,622	
»	448	140,574	55,312	164,024	199,881	109,405	1,468	521,090	5,508	1,606	3,108	654	86	11,052	532,442	672,716	
61	5,986	83,699	12,371	26,808	39,347	19,296	116	97,938	11,188	4,116	6,043	17,453	556	39,356	137,294	220,093	
»	»	»	100	18	8,541	17,763	»	26,422	»	»	31	»	130	161	26,583	26,583	
»	»	826	47,976	125,551	241,356	100,161	2,332	517,376	4,724	155,388	275,796	629,822	8,442	1,074,172	1,591,548	1,592,374	
1,196	5,336	1,323,768	1,467,654	3,391,259	1,380,462	5,069,084	50,912	11,359,371	188,472	6,390	10,440	85,818	34,045	225,165	11,684,536	13,006,304	
4,441	74,029	8,917,270	6,504,125	15,373,848	14,942,685	22,961,913	457,400	60,239,971	239,203	206,141	599,095	1,087,717	135,212	2,267,368	62,507,339	71,424,609	
1,256	181,707	400,135	24,729	105,493	119,367	85,108	20	334,716	2,574	312	2,294	662	356	6,192	340,908	741,043	
»	2,082	4,691	800	2,701	3,382	2,663	»	9,546	»	»	»	»	»	»	9,546	14,237	
9	9,668	28,618	564,128	2,417,875	4,242,596	5,346,737	119,808	12,691,144	4,752	121,676	316,805	524,510	27,920	995,663	13,686,807	13,715,425	
»	104	1,633	762,770	2,081,220	907,258	3,011,021	53,036	6,815,305	4,772	10,356	6,834	79,203	20,004	121,169	6,936,474	6,938,107	
»	728	90,170	»	237,501	»	»	»	237,504	»	858	»	»	»	858	238,362	328,532	
1,265	194,289	525,247	1,352,426	4,844,793	5,272,603	8,445,529	172,864	20,088,215	12,098	123,202	325,933	604,375	48,274	1,123,882	21,212,097	21,737,344	
32,887	704,460	32,937,885	8,068,261	20,311,569	21,075,666	31,624,858	630,264	81,710,618	256,831	340,399	949,555	1,696,371	183,678	3,426,734	85,137,352	118,075,237	
3,852	43,625	3,408,597	278,466	661,832	862,887	1,173,435	22,864	2,999,484	13,641	22,455	44,277	73,876	11,408	165,657	3,165,141	6,573,738	
3,881	43,891	3,387,475	290,502	605,861	898,101	1,196,900	23,252	3,014,616	13,689	21,621	44,327	73,950	11,408	164,995	3,179,611	6,567,086	

N^o XVIII. — *Etat récapitulatif, PAR NATURE, des marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État et les sociétés mixtes et internationales, en 1863.*

[N^o 77.]

N. B. Les quantités sont exprimées en tonnes de 1,000 kilogrammes.

NATURE DES MARCHANDISES.	BRUXELLES (ALLÉE-V ^{te})		BRUXELLES (ENTREPÔT)		BRUXELLES (QUARTI ^x)		BRUXELLES (MIDI).		VILVORDE.		MALINES.		DUFFEL.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	1,853.3	3,721.6	7.4	283.7	0.5	"	437.0	3,564.2	17.5	104.8	452.7	1,832.3	"	72.3
Bières	1,620.3	1,854.7	13.1	824.9	2.0	"	1,085.1	305.3	4.4	58.2	18.5	101.4	"	1.1
Boissons distillées	532.0	538.8	20.2	305.8	"	"	998.9	538.6	1.1	36.6	0.4	92.1	"	3.9
Briquettes de charbon	"	15.8	"	7.3	"	"	"	88.6	"	"	"	5.0	"	"
Briques	627.8	1,279.7	"	82.0	"	"	66.1	371.6	"	"	5.0	26.6	"	10.0
Castine	"	"	"	"	"	"	"	2.0	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	82.8	"	"	"	"	"	52.5	"	"	"	"	"	"
Céréales	3,175.7	9,008.6	962.9	1,764.0	"	"	4,087.7	5,691.3	72.9	734.6	907.0	1,811.3	"	117.0
Chaux en vrac	85.0	1,119.1	"	"	"	"	20.1	8,809.0	5.0	539.6	10.5	616.1	5.0	40.1
Clous	145.3	472.4	12.5	19.5	"	"	101.5	641.6	"	1.2	1.6	23.4	"	1.9
Coke	2,184.0	138.1	"	"	2.0	"	"	2,185.0	"	8.8	"	231.4	"	"
Cuir et peaux	249.1	633.8	25.3	563.2	26.7	"	332.6	216.7	"	30.6	38.4	29.4	"	"
Denrées coloniales	206.8	516.0	"	95.0	61.0	"	2,161.6	234.7	"	84.2	"	45.5	"	4.9
Engrais et fumiers communs	134.8	935.0	"	"	"	"	169.7	35.3	223.6	230.1	83.0	451.3	"	132.3
Fers ébauchés bruts	"	576.0	"	"	"	"	"	69.2	"	"	"	"	"	"
Fers ouvrés	3,189.7	3,759.1	109.6	373.5	"	"	357.2	7,422.9	"	37.4	409.0	3,008.0	0.3	64.3
Fils de lin, de laines et autres	846.5	556.5	192.9	519.7	1.8	"	71.6	126.1	"	1.6	930.1	68.9	"	1.6
Fonte brute	257.4	2,330.3	927.2	"	"	"	150.6	2,309.4	"	20.0	6.7	253.0	"	23.6
Houille	2,533.7	42,182.3	"	10.0	"	"	150.6	58,324.7	21.8	5,186.0	10.0	8,465.5	"	1,195.0
Huile	2,420.8	2,457.9	129.3	148.5	6.2	"	2,368.2	228.6	7.6	6.3	39.3	579.1	"	2.3
Manufactures et tissus	104.3	1,773.7	48.1	405.8	27.6	"	298.1	388.0	"	15.5	68.5	75.8	11.1	"
Mécaniques	984.0	857.5	8.9	241.9	"	"	201.4	109.3	38.9	43.0	84.4	990.2	12.8	17.9
Minerais	21.0	227.9	"	"	"	"	"	6.0	"	"	5.3	8.0	"	5.3
Noellons	"	453.6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	455.2	107.7	"	"	"	"	864.8	44.9	3.5	"	1,781.4	27.9	"	"
Pavés	508.8	3,217.3	"	7.5	"	"	6.5	4,566.0	46.0	600.2	"	60.0	"	"
Pierres brutes	89.5	1,815.5	184.5	1,439.8	1.4	"	"	985.2	78.9	19.0	12.0	263.6	"	"
Pierres taillées	2,716.3	10,641.6	37.7	"	"	"	11.8	15,643.6	41.7	201.1	74.1	576.9	"	19.0
Sables	10.1	164.4	"	"	0.3	"	50.0	"	20.0	"	"	40.0	"	97.5
Spath en pierres et terres en vrac	27.7	344.6	"	19.0	"	"	32.1	56.8	"	"	"	126.0	"	5.0
Verras à vitre	714.8	3,012.5	3.6	13.2	0.5	"	0.4	537.2	"	2.0	1.9	44.2	"	"
Vins	396.5	215.1	616.4	2,410.6	3.1	"	20.6	71.9	"	10.6	20.1	121.5	"	5.2
Zinc en saumons et en plaques	89.3	984.8	0.3	"	0.1	"	3.6	"	"	0.4	0.5	42.7	"	"
Totaux des expéditions	26,170.2	"	3,319.9	"	133.2	"	14,047.8	"	582.9	"	5,020.4	"	20.2	"
Totaux des réceptions	"	96,844.7	"	9,534.9	"	"	"	113,686.2	"	7,971.8	"	20,083.1	"	1,790.2
Total des expéditions et réceptions.	123,015.4		12,854.8		133.2		127,734.0		8,554.7		25,103.5		1,810.4	

(180)

NATURE DES MARCHANDISES.	CONTICH.		LIERRE.		VIEUX-DIEU.		ANVERS.		TERNATH.		LEDE.		SCHELLEBELLE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	35.0	81.1	13.0	431.1	5.0	555.8	14,277.0	1,284.6	10.3	933.8	139.9	"	"	"
Rièrès	7.9	"	28.5	2.4	"	11.9	54.8	291.6	"	61.4	2.1	"	"	"
Boissons distillées	"	"	25.5	8.5	"	"	1,972.9	218.2	"	31.2	4.0	"	"	"
Briquettes de charbon	"	"	"	"	"	10.0	"	202.3	"	"	"	12.7	"	"
Briques	"	"	"	5.0	"	27,374.5	27,321.5	175.0	"	219.1	"	"	"	"
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	31.9	92.7	858.4	508.7	73.0	183.5	45,379.9	6,147.2	443.1	421.0	38.3	105.9	"	70.8
Chaux en vrac	"	13.8	"	155.1	735.0	10,010.4	39.0	2,315.4	"	2,314.4	"	308.9	"	"
Clous	0.5	0.4	"	55.9	"	"	"	10,179.0	"	3.1	"	10.0	"	"
Coke	"	"	"	744.0	"	"	5.0	211.0	"	55.0	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	6.2	"	"	10,426.1	114.8	"	"	"	"	"	"
Denrées coloniales	"	1.7	"	111.4	"	18.4	14,019.8	518.1	"	7.3	"	8.6	"	4.8
Engrais et fumiers communs	"	27.2	"	321.2	"	"	7,750.1	267.0	"	17.9	"	22.0	"	25.1
Fers ébauchés bruts	"	"	"	"	"	"	"	47.5	"	"	"	"	"	"
Fers ouvrés	"	"	"	295.0	"	86.1	236.9	9,751.3	"	4.4	"	1.4	"	"
Fils de lin, de laines et autres	"	"	8.0	7.3	"	"	955.3	1,593.5	"	"	4.0	0.5	"	"
Fonte brute	"	"	"	15.9	"	65.6	"	154.8	"	7.0	"	"	"	"
Houille	"	867.1	"	682.0	12.0	3,311.9	159.4	19,626.9	"	8,591.0	"	3,521.5	"	75.0
Huile	8.2	"	43.4	26.1	"	1.8	5,700.9	565.9	"	"	7.7	"	"	"
Manufactures et tissus	"	"	3.7	17.8	130.0	"	1,192.2	1,656.2	"	"	"	"	"	"
Mécaniques	"	0.8	"	90.4	"	33.6	2,183.8	7,877.5	"	5.4	1.7	4.0	"	"
Minerais	"	"	"	8.5	"	"	17,969.6	9,090.0	"	"	"	"	"	"
Moellons	"	"	"	"	"	"	"	449.7	"	"	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	"	"	75.9	"	"	22.0	823.5	63.5	"	"	5.1	"	"	"
Pavés	110.0	110.0	"	275.3	"	"	"	798.1	"	1,218.5	"	"	"	5.4
Pierres brutes	"	5.0	6.0	75.3	"	10.0	471.6	1,021.1	"	8.0	"	"	"	"
Pierres taillées	"	92.7	"	314.7	2.3	788.8	168.8	7,510.0	"	141.3	"	16.7	"	"
Sables	"	"	"	"	"	"	599.3	2,886.8	"	5.0	"	"	"	"
Spath en pierres et terres en vrac	"	0.0	"	67.4	"	"	"	27.6	"	"	"	24.0	"	"
Verres à vitre	"	1.1	"	19.2	"	"	"	24,029.3	"	2.6	"	2.5	"	"
Vins	"	3.3	12.2	19.2	"	2.7	2,402.3	1,990.4	"	"	"	1.4	"	"
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	"	"	8,603.6	"	"	"	"	"	"
Totaux des { expéditions	193.5	"	1,074.6	"	957.3	"	154,111.7	"	453.4	"	263.4	"	"	"
{ réceptions	"	1,298.9	"	4,263.6	"	42,487.0	"	119,975.9	"	14,078.4	"	4,075.2	"	181.1
Total des expéditions et réceptions.	1,492.4		5,338.2		43,444.3		274,087.6		14,531.6		4,278.6		181.1	

NATURE DES MARCHANDISES.	CAPPELLE-AU-BOIS.		LONDERZEEL.		MALDEREN.		BUGGENHOUT.		TERMONDE (STATION).		TERMONDE (ENTREPÔT).		ZELE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction.	27.8	71.8	171.2	17.5	236.2	"	233.7	4.0	"	4.8	"	"	"	4.0
Bières	3.7	1.8	"	10.1	1.7	1.7	11.2	4.0	"	6.3	"	"	"	1.8
Boissons distillées	"	8.1	"	12.6	"	0.5	"	0.5	"	26.7	"	"	"	2.5
Briquettes de charbon	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15.0	"	"	"	"
Briques	20.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Centres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales.	194.5	59.3	78.7	441.9	8.3	47.5	55.7	129.1	749.7	569.1	"	15.3	"	10.2
Chaux en vrac	5.0	84.0	4.0	742.1	"	"	"	"	"	45.1	"	"	"	"
Clous.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35.9	"	"	"	"
Coke	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15.0	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	0.8	"	0.4	"	"	"	2.6	"	"	"	"
Denrées coloniales	"	0.6	"	39.4	"	2.1	"	3.7	"	14.3	"	"	"	1.0
Engrais et fumiers communs	"	"	"	56.3	"	5.7	"	"	76.3	35.7	"	"	123.6	"
Fers ébauchés bruts	"	"	"	1.3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Fers ouvrés	5.4	"	"	8.3	"	4.4	"	8.1	"	245.9	"	"	"	3.8
Fils de lin, de laines et autres	"	13.6	"	"	7.6	0.8	30.4	5.8	"	44.5	"	33.4	131.0	59.0
Fonte brute	"	"	"	"	"	"	"	5.0	"	23.8	"	"	"	"
Houille	"	150.0	"	1,531.0	"	727.8	"	1,763.0	"	4,070.5	"	"	"	3,977.5
Huile.	"	"	"	"	15.9	"	68.2	1.1	5,070.2	1,443.3	"	"	12.9	"
Manufactures et tissus	"	"	"	"	"	"	"	0.9	202.4	402.4	"	"	410.9	1.4
Mécaniques.	"	0.7	"	11.0	"	7.3	"	0.1	"	17.5	"	"	"	"
Minerais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.5	"	"	"	"
Moellons.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	11.0	"	"	"	"	"	"	"	31.7	19.3	"	"	"	"
Parés.	"	"	"	143.2	"	"	"	"	"	46.7	"	"	"	"
Pierres brutes	"	5.3	"	"	"	"	"	"	"	2.7	"	"	"	"
Pierres taillées	"	14.5	"	17.2	"	0.8	"	31.2	"	156.4	"	"	"	4.0
Sables	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12.7
Spath en pierres et terres en vrac	"	"	"	0.0	"	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"
Verres à vitre	"	"	"	1.1	"	"	"	"	"	2.2	13.8	"	"	"
Vins	"	1.2	"	11.0	"	0.4	"	0.9	"	7.8	"	"	"	0.5
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	0.5	"	"	"	"	"	18.0	"	"	"	"
Totaux des { expéditions	267.4	"	253.9	"	269.7	"	402.2	"	6,130.3	"	13.8	"	679.2	"
{ réceptions	"	390.4	"	3,065.3	"	799.4	"	1,962.4	"	7,274.0	"	48.7	"	4,078.4
Total des expéditions et réceptions.	657.8		3,319.2		1,069.1		2,364.6		13,404.3		62.5		4,757.6	

NATURE DES MARCHANDISES.	LOKEREN.		AUDEGHEM.		GYSEGHEM.		ALOST.		ÉREMBODEGHEM.		DENDERLEEUEW.		NINOVE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	32,3	97,5	"	"	68,9	14,1	740,3	180,0	181,0	"	5,4	853,8	168,8	22,9
Bières	2,2	1,5	"	"	"	0,9	67,5	146,1	"	9,1	0,3	2,7	2,1	221,7
Boissons distillées	"	26,7	"	"	0,5	19,5	25,7	22,0	"	1,0	"	0,6	27,6	70,1
Briquettes de charbon.	"	1,325,0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,0
Briques	"	31,5	"	"	"	"	"	5,0	"	"	"	"	1,0	"
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales.	625,0	316,5	"	134,2	33,9	"	611,6	1,517,8	"	39,9	23,4	22,1	907,2	851,9
Chaux en vrac	"	106,8	"	"	"	"	"	696,0	"	601,4	"	270,3	"	1,804,3
Clous	"	28,2	"	"	"	"	"	33,1	"	"	0,2	80,0	"	5,7
Coke	"	55,5	"	"	"	"	"	5,0	"	"	"	5,0	"	"
Cuir et peaux	3,4	3,2	"	"	1,0	"	6,1	27,4	"	"	0,7	"	1,3	"
Dentrées coloniales	"	3,5	"	"	"	"	13,2	143,4	"	9,9	"	"	0,7	175,1
Engrais et fumiers communs.	109,3	133,6	"	2,2	"	"	"	185,5	"	189,2	"	18,7	10,7	84,0
Fers ébauchés bruts.	"	4,8	"	"	"	1,7	"	"	"	"	"	"	3,6	"
Fers ouvrés	8,4	156,2	"	"	"	"	7,1	258,7	"	8,0	"	0,8	10,4	169,8
Fils de lin, de laines et autres	55,9	82,7	"	23,8	"	"	818,5	1,169,8	"	0,4	0,2	"	288,7	383,6
Fonte brute.	"	"	"	"	"	"	"	2,1	"	"	"	"	20,5	13,0
Houille	"	10,103,0	"	260,0	"	244,0	5,0	16,246,3	5,0	8,538,5	"	670,0	"	16,175,6
Huile.	1,363,5	7,7	154,6	16,9	"	"	314,2	30,5	"	"	53,4	"	371,0	95,8
Manufactures et tissus	21,1	163,2	"	"	"	"	7,8	259,2	"	0,5	0,6	0,5	22,3	30,3
Mécaniques.	"	25,8	"	"	"	"	4,1	54,0	"	"	"	"	4,0	1,2
Minerais.	"	11,1	"	"	"	"	"	41,3	"	4,0	"	5,3	0,2	21,4
Moellons	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13,1
Mitraille et limaille de fer et de fonte.	10,6	5,0	"	"	"	"	88,8	"	"	"	"	"	"	"
Pavés.	"	"	"	5,5	"	7,5	"	86,3	"	"	"	36,5	"	428,2
Pierres brutes.	"	76,0	"	"	"	"	"	59,5	"	"	"	"	1,5	87,9
Pierres taillées	"	516,5	"	"	"	10,3	"	938,8	"	12,0	0,1	23,3	29,1	435,2
Sables	"	1,0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Spath en pierres et terres en vrac	"	"	"	"	"	"	"	15,0	"	"	"	"	"	"
Verres à vitre.	"	2,0	"	"	"	"	"	33,1	"	"	"	"	"	0,5
Vins	"	17,4	"	"	"	12,9	5,3	91,9	"	37,1	"	1,3	8,0	15,5
Zinc en saumons et en plaques	"	0,4	"	"	"	"	"	56,2	"	"	"	"	"	"
Totaux des { expéditions	2,231,7	"	154,6	"	104,3	"	2,715,2	"	186,0	"	84,3	"	1,878,7	"
{ réceptions	"	13,304,3	"	442,6	"	310,9	"	22,276,0	"	7,462,0	"	1,990,9	"	21,116,8
Total des expéditions et réceptions.	15,535,0		597,2		415,2		24,991,2		7,648,0		2,075,2		22,995,5	

NATURE DES MARCHANDISES.	SANTBERGEN.		IDEGHEM		SCHENDELBEKE.		GRAMMONT.		ACREN.		LESSINES.		PAPIGNIES.	
	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions
Bois de construction	68 1	"	3 0	9 5	"	"	306 3	250 0	233 6	1 8	284 8	91 6	"	"
Bières	"	37 9	"	1 7	"	0 5	5 9	263 4	2 5	28 6	3 8	112 0	"	"
Boissons distillées	"	20 0	"	"	"	0 1	"	46 9	"	"	60 3	238 2	"	"
Briquettes de charbon	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	"	"	"	"	5 0	10 1	"	"	"	"	"	"
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales.	10 3	17 4	70 3	250 3	"	10 0	302 6	922 2	33 1	67 7	2,120 3	516 2	"	219 8
Chaux en vrac	"	307 0	5 0	293 2	"	145 7	5 0	2 114 2	"	94 8	"	328 3	"	"
Clous	"	"	"	"	"	"	"	12 6	"	"	"	3 0	"	"
Coke	"	"	"	"	"	"	"	40 0	"	10 0	"	50 0	"	"
Cuirs et peaux	"	"	"	"	"	"	"	4 0	"	"	7 2	4 1	"	"
Durées coloniales	"	24 1	"	"	"	0 3	"	70 4	"	1 5	"	117 8	"	"
Engrais et fumiers communs	"	"	"	27 4	"	"	"	4 0	"	"	"	30 7	"	"
Fers ébauchés bruts	"	"	"	"	"	"	"	0 5	"	0 2	"	"	"	"
Fers ouvrés	"	3 8	"	"	"	"	1,0	307 3	"	3 7	1 3	129 6	"	"
Fils de lin, de laine et autres	"	"	"	"	"	"	"	41 2	"	"	19 5	"	"	"
Fonte brute	"	"	"	"	"	"	5 5	1 0	"	13 2	5 3	14 1	"	"
Houille	"	2,379 5	"	1,000 0	5 0	621 0	5 0	25,5 9 3	"	3,722 0	"	18,160 5	"	1 074 5
Huile	4 3	"	120 6	1 5	"	"	119 3	11, 7	"	"	"	24 2	"	"
Manufactures et tissus	"	"	"	"	"	"	13 1	9 7	"	"	47 0	4 0	"	"
Mécaniques	"	"	"	"	"	"	"	3 5	3 3	"	"	2 7	"	"
Minerais	"	"	"	"	"	"	"	20 0	"	"	"	34 7	"	"
Moellons	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	"	"	"	"	"	"	34 6	"	"	3 0	14 5	"	"	"
Pavés	"	"	"	34,0	"	70 5	"	310 1	"	"	72,613 9	"	"	"
Pierres brutes	"	"	"	"	2 7	8 0	"	88 0	"	"	"	"	"	"
Pierres taillées	"	"	"	35 0	"	18 5	14 7	484 4	"	10 5	"	60 0	"	10 0
Sables	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	25 3	"	"
Spath en pierres et terres en vrac	"	5 0	"	"	"	"	"	15,0	"	"	"	29 0	"	"
Verres à vitre	"	"	"	1 0	"	"	"	12,8	"	"	"	11 1	"	"
Vins	"	1 9	"	"	"	"	2 4	72 9	"	8 8	"	23 0	"	0 6
Zinc en saumons et en plaques	"	0 5	"	"	"	"	"	0 4	"	"	"	"	"	"
Totaux des expéditions	82 7	"	200 9	"	7 7	"	820,4	"	272 5	"	35,186 9	"	"	"
réceptions	"	2,817,1	"	2,382,6	"	874,6	"	30,799,8	"	3,965 6	"	20,330 1	"	1,304 9
Total des expéditions et réceptions	2,899 8		2,583 5		882 3		31,620 2		4,238 3		55,517 0		1,304 9	

NATURE DES MARCHANDISES.	REBAIX.		WETTEREN.		MELLE.		GAND (STATION).		GAND (BASSIN).		TRONCHIENNES.		LANDEGHEM.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	4.4	"	236.7	54.7	32.0	3.1	472.9	808.4	4,423.8	405.6	"	"	4.5	15.5
Bières	"	0.5	27.5	18.7	1.2	"	33.3	87.7	"	37.7	2.8	"	"	"
Boissons distillées	64.0	"	"	26.8	"	10.9	453.8	136.1	47.8	119.7	"	"	"	8.3
Briques	"	"	"	"	"	"	"	184.5	"	1,135.0	"	"	"	"
Briques	"	"	"	"	"	"	246.3	19.8	"	29.7	"	"	"	"
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	"	21.0	114.4	343.2	"	106.3	1,811.7	3,019.6	996.3	488.2	21.4	"	32.7	6.1
Chaux en vrac	"	"	"	21.4	"	120.0	146.5	540.4	"	412.4	"	5.0	4.0	5.1
Clous	"	"	"	4.9	"	"	109.7	100.5	19.7	4.4	"	"	"	"
Coke	"	25.0	"	5.0	"	"	246.7	939.5	1,200.0	129.0	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	5.9	2.9	1.9	0.5	"	228.8	114.0	13.8	5.4	"	"	"	"
Denrées coloniales	"	0.4	"	6.2	"	"	2,589.8	1,272.1	891.2	536.4	"	"	"	"
Engrais et fumiers communs	"	"	43.2	53.2	"	32.2	1,546.0	169.6	3,533.8	146.8	"	5.5	"	14.1
Fers ébauchés bruts	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Fers ouvrés	"	"	1.7	118.8	"	0.8	100.2	3,171.6	119.2	180.3	"	"	3.5	"
Fils de lin, de laines et autres	"	"	4.4	22.8	66.7	75.5	5,631.5	2,345.7	130.4	209.1	"	"	"	"
Fonte brute	"	"	"	"	"	5.0	217.1	1,492.4	585.0	236.1	"	"	"	"
Houille	"	713.0	5.1	1,006.5	59.0	1,834.0	5,730.5	37,653.8	20.3	23,684.0	"	335.0	"	95.0
Huile	"	0.8	180.9	2.0	5.8	6.2	602.1	238.0	145.6	47.6	"	0.4	9.9	6.5
Manufactures et tissus	"	0.3	7.5	1.7	34.3	0.5	1,360.4	627.6	1,499.2	411.8	"	"	"	"
Mécaniques	"	"	0.5	0.8	"	4.9	1,073.6	527.9	1,126.8	321.1	"	"	"	"
Minerais	"	"	4.0	80.2	"	"	5.0	9.0	1,120.2	275.0	"	"	"	"
Moellons	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	"	"	"	"	"	"	357.0	109.2	15.0	14.0	"	"	"	1.4
Pavés	"	"	"	150.7	"	"	9.0	1,263.5	4.0	"	"	"	"	5.0
Pierres brutes	"	"	"	2.2	"	"	15.3	1,224.4	"	12.0	"	"	"	"
Pierres taillées	"	"	"	311.2	"	0.4	93.4	4,408.1	9.2	66.6	"	"	"	69.0
Sables	"	"	"	"	"	"	"	2,022.8	"	"	"	"	"	"
Spath en pierres et terres en vrac	"	"	"	54.4	"	"	89.9	70.9	428.6	10.0	"	"	"	5.0
Verres à vitre	"	"	"	1.8	"	"	4.7	425.0	"	"	"	"	"	"
Vins	"	"	"	4.9	0.5	1.6	175.9	659.8	85.1	897.4	"	1.0	"	1.1
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	"	15.4	732.7	"	"	"	"	"	"
Totaux des expéditions	68.4	"	640.8	"	194.0	"	23,371.5	"	16,495.0	"	24.2	"	54.6	"
réceptions	"	766.9	"	2,297.6	"	2,221.4	"	64,814.6	"	31,845.3	"	366.9	"	226.1
Total des expéditions et réceptions.	835.3		2,938.4		2,415.4		88,186.1		48,340.3		391.1		260.7	

NATURE DES MARCHANDISES.	HANSBENE.		AELTRE.		BLOEMENDAEL.		BRUGES (station).		BRUGES (navig.).		PLASCHENDAEL.		OSTENDE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	"	2.0	24.0	8.0	43.4	13.0	172.2	132.1	"	"	"	1.6	545.0	84.5
Bières	"	"	"	19.5	"	12.8	"	47.0	"	"	"	4.5	3.7	50.2
Boissons distillées	"	"	12.1	"	2.5	3.8	"	48.6	"	"	3.2	1.0	"	50.7
Briques de charbon	"	"	"	"	"	"	"	60.0	100.0	"	"	"	"	"
Briques	"	"	"	"	"	"	"	5.0	"	"	"	"	5.0	12.5
Castine	"	"	"	"	"	"	"	12.0	"	"	"	"	"	"
Centres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	1.2	11.8	245.7	27.7	149.0	87.4	332.0	813.3	15.2	1,310.3	1,332.1	05.1	897.7	707.7
Chaux en vrac	"	"	"	"	"	115.0	5.7	194.7	390.0	"	"	200.0	"	60.7
Clous	"	90.0	"	"	"	"	"	35.2	"	"	"	13.1	"	10.5
Coke	"	5.0	"	"	"	"	"	77.0	"	"	"	10.6	"	"
Cuir et peaux	"	"	18.4	0.7	13.0	1.6	"	26.7	"	"	24.5	18.8	12.0	14.1
Denrées coloniales	"	"	"	"	"	8.1	35.0	147.5	10.0	"	"	4.6	"	81.0
Engrais et fumiers communs	1.1	25.2	"	212.4	30.8	128.5	"	71.4	5.0	154.0	"	10.0	1,434.5	10.6
Fers ébauchés bruts	"	2.3	"	"	"	"	"	"	33.4	"	"	13.2	"	68.1
Fers ouvrés	24.6	0.4	"	53.8	0.5	15.9	4.0	62.8	"	"	"	"	"	0.6
Fils de lin, de laine et autres	"	"	"	"	"	"	11.0	87.5	"	"	"	"	"	81.0
Fonte brute	"	253.0	"	30.0	"	252.0	"	1,288.0	403.0	872.0	20.0	136.0	146.0	9,073.0
Houille	17.2	1.0	18.9	"	8.3	9.6	263.4	33.5	36.3	"	2.8	"	28.2	163.4
Huile	30.2	"	25.2	"	0.5	"	18.5	103.1	0.5	"	"	0.3	"	69.5
Manufactures et tissus	"	"	"	7.4	"	6.4	50.7	114.6	"	"	"	7.8	1.7	57.2
Mécaniques	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	25.8
Minerais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Moellons	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	64.5
Miroir et limaille de fer et de fonte	"	"	"	11.3	"	"	102.5	17.3	"	"	"	"	"	12.1
Pavés	"	"	"	"	"	"	"	10.0	01.0	"	"	"	"	"
Pierres brutes	"	"	"	"	"	"	5.4	116.7	55.1	21.2	"	27.8	"	28.0
Pierres taillées	"	10.0	"	47.8	"	07.5	19.0	837.1	5.4	"	"	29.0	0.0	437.4
Sables	"	"	"	31.3	"	"	"	41.1	10.0	"	"	"	1.0	"
Spath en pierres et terres en vrac	"	"	"	"	15.6	5.0	"	"	"	"	"	29.5	"	"
Verres à vitre	"	"	"	"	"	2.0	"	54.3	44.8	"	"	"	"	17.5
Vins	"	1.2	"	1.1	"	"	"	86.8	"	"	"	"	4.4	111.4
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	"	"	90.9	"	"	"	"	"	43.7
Totaux des expéditions	84.5	"	344.3	"	272.6	"	1,019.7	"	2,010.3	"	1,402.6	"	3,011.3	"
Totaux des réceptions	"	403.0	"	433.0	"	728.6	"	4,986.1	"	1,145.7	"	682.9	"	7,425.0
Total des expéditions et réceptions	488.4	"	767.3	"	1,001.2	"	5,005.6	"	3,156.0	"	2,095.5	"	10,430.3	"

NATURE DES MARCHANDISES.	LA PINTÉ.		DEYNÉ.		WAEREGHEM.		HAERLEBEKE.		COURTRAI.		MOUSCRON.		NÉCHIN.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	15.0	"	71.5	4.0	92.4	4.6	"	10.0	166.3	391.2	202.9	321.0	"	33.2
Bières	"	1.0	4.6	"	0.4	3.6	"	"	0.3	13.1	"	3.1	"	"
Boissons distillées	"	"	60.0	10.5	0.3	34.9	0.4	44.8	"	50.3	"	50.0	"	19.2
Briquettes de charbon	"	"	"	66.0	"	"	"	"	"	3,023.0	"	"	"	5.0
Briques	"	5.0	"	7.5	"	"	13.7	"	"	15.0	"	165.5	"	"
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	"	35.9	633.5	633.4	535.5	880.4	1,762.3	672.3	1,471.7	1,964.2	1,427.5	609.3	469.8	330.4
Claux en vrac	"	42.5	"	86.0	"	25.4	5.0	115.0	"	1,017.3	1.4	3,489.3	"	5.0
Clous	"	"	"	1.8	"	3.3	"	"	"	87.2	"	8.0	"	2.0
Coke	"	"	"	20.0	"	30.0	"	203.0	"	235.0	563.0	5.0	"	27.0
Cuir et peaux	"	"	3.4	"	"	0.0	"	"	1.5	28.3	7.1	15.0	0.5	"
Denrées coloniales	"	"	"	135.5	"	89.5	"	4.7	1.5	381.1	"	4.7	"	"
Engrais et fumiers communs	0.6	"	"	136.0	4.8	362.5	"	306.1	1,805.8	745.1	"	573.2	0.5	3.1
Fers ébauchés bruts	"	"	"	141.3	"	49.4	"	0.5	198.9	760.7	7.9	68.0	"	113.6
Fers ouvrés	"	3.0	2.0	"	"	43.0	"	34.9	207.1	1,938.4	706.9	2,129.3	"	19.5
Fils de lin, de laines et autres	"	"	1.0	71.9	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	0.2
Foin brute	"	"	"	1,016.9	17.0	1,117.0	"	1,531.0	"	7,268.6	20.0	8,018.5	"	1,883.0
Houille	15.0	"	"	9.7	119.6	6.7	723.4	0.5	2,077.5	79.4	354.4	558.5	"	"
Huile	0.8	"	324.7	9.7	76.4	0.8	43.1	2.5	2,027.5	304.8	311.0	488.8	2.1	2.1
Manufactures et tissus	"	13.5	85.2	3.7	0.8	0.0	3.9	1.4	0.6	24.5	29.1	338.1	"	42.6
Mécaniques	"	"	"	23.4	"	19.8	"	"	"	16.0	"	"	"	"
Minerais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Moellons	"	"	12.0	"	"	"	"	"	187.8	0.8	0.3	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	"	24.8	"	"	"	25.1	"	5.0	"	618.0	"	0,709.8	"	1,940.2
Parch	"	"	"	29.8	20.0	56.2	"	10.0	"	173.6	1,105.0	874.7	"	11.0
Pierres brutes	"	"	"	264.6	"	436.5	9.1	81.4	"	589.1	13.5	1,071.8	"	179.1
Pierres taillées	8.0	"	"	5.0	4,372.7	"	"	"	11.0	"	"	1,162.8	"	"
Sables	"	"	"	5.0	"	"	"	"	"	40.9	"	104.3	"	"
Spah en pierres et terres en vrac	"	"	"	4.2	"	3.5	"	1.5	"	35.9	"	76.1	"	4.2
Verras à vitre	"	"	1.8	7.2	1.2	4.6	43.1	58.2	102.2	407.3	119.0	23.8	"	1.8
Vins	"	2.3	"	0.6	"	"	"	"	"	160.0	"	10.7	"	"
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Totaux des expéditions	39.4	223.2	1,201.2	2,717.8	5,246.1	3,920.4	2,806.0	3,115.7	8,808.7	"	4,037.6	"	484.9	"
Totaux des réceptions	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20,530.0	"	30,323.8	"	4,631.2
Total des expéditions et réceptions	392.0	"	3,910.0	"	8,408.5	"	5,721.7	"	29,388.3	"	35,292.0	"	5,116.1	"

NATURE DES MARCHANDISES.	TEMPLEUVE.		TOURNAI.		BORTMEERBEEK.		HAECHT.		WESPELAER.		LOUVAIN (STATION).		LOUVAIN (BASSIN).	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	"	"	88.5	343.0	5.0	"	41.5	"	"	"	609.1	1,621.1	3,738.5	69.5
Bières	"	26.4	1.1	100.7	18.6	10.1	27.2	50.6	"	0.9	4,056.7	59.8	190.7	"
Boissons distillées	"	31.9	312.4	627.5	"	"	10.4	0.5	"	"	27.3	59.2	"	"
Briquettes de charbon	"	"	"	50.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	13.2	73.7	"	"	"	15.0	"	"	20.0	5.0	64.0	"
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	1,317.1	565.6	4,737.0	4,189.8	10.2	12.9	10.3	752.1	"	38.9	596.4	10,691.8	3,458.9	19.7
Chaux en vrac	"	"	25,710.6	11.2	"	34.6	5.0	92.3	"	5.0	60.0	193.5	90.7	"
Cloos	"	0.4	0.9	56.3	"	"	"	"	"	"	"	21.3	"	"
Coke	"	"	528.0	232.0	"	"	"	"	"	"	"	5.0	133.7	"
Cuir et peaux	"	"	42.8	226.6	"	"	"	"	"	"	87.1	92.8	128.8	"
Denrées coloniales	"	"	7.6	1,584.0	"	"	"	1.0	"	"	141.5	36.0	"	"
Engrais et fumiers communs	"	129.2	231.6	266.9	"	"	"	109.1	"	30.3	28.9	263.7	39.3	52.6
Fers ébauchés bruts	"	"	2.7	15.9	"	"	"	"	"	"	0.6	6.9	"	"
Fers ouvrés	"	7.6	29.8	513.0	"	"	"	4.4	"	"	"	347.6	"	"
Fils de lin, de laines et autres	"	0.5	12.5	706.0	"	"	"	"	"	"	193.5	29.0	"	"
Fonte brute	"	"	1,056.9	165.9	"	"	"	"	"	"	"	5.0	"	"
Houille	"	53.0	4.4	1,632.0	"	262.0	10.0	2,009.8	"	490.0	352.9	31,521.6	25.0	20.2
Huile	"	6.5	3,698.0	1,717.1	"	"	0.7	1.8	"	"	704.7	207.8	477.4	"
Manufactures et tissus	"	"	1,013.6	220.1	"	"	"	"	"	"	604.2	339.8	"	9.1
Mécaniques	"	"	422.2	274.8	"	"	4.0	0.8	"	1.1	1,009.9	149.8	"	1.8
Minerais	"	"	51.9	35.0	"	"	"	"	"	"	870.0	162.9	"	"
Moellons	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	"	"	186.7	"	"	"	"	"	"	"	83.5	11.9	26.8	"
Pavés	"	117.9	384.6	3,869.0	"	10.4	82.0	257.4	"	"	15.7	1,192.8	"	"
Pierres brutes	"	"	2,345.1	2,929.8	"	"	10.0	"	"	"	"	107.1	"	30.3
Pierres taillées	"	9.0	2,928.7	1,819.3	"	"	"	4.9	"	172.1	42.2	761.5	"	119.1
Sables	"	"	"	10.9	"	"	"	"	"	"	93.6	"	"	"
Spath en pierres et terres en vrac	"	"	"	387.0	"	"	"	"	"	"	"	75.8	59.1	29.0
Verres à vitre	"	"	1.4	69.4	"	"	"	0.6	"	"	55.4	12.4	"	"
Vins	"	"	65.2	410.0	"	"	"	1.2	"	2.6	69.7	233.5	93.4	"
Zinc en saumons et en plaques	"	"	0.7	73.9	"	"	"	"	"	"	"	67.5	"	"
Totaux des expéditions	1,317.1	"	43,898.1	"	33.8	"	201.1	"	"	"	9,732.7	"	8,496.2	"
Totaux des réceptions	"	950.0	"	22,627.8	"	330.0	"	3,301.5	"	740.9	"	51,260.4	"	322.3
Total des expéditions et réceptions	2,267.1		66,525.9		363.8		3,502.6		740.9		60,099.1		8,818.5	

NATURE DES MARCHANDISES.	VERTRYCK.		TIRLEMONT.		ESEMAEL.		LANDEN.		GINGELOM.		ROSOUX-GOYER.		WAREMME.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	900.7	"	3,821.0	252.5	115.3	20.6	154.2	161.3	13.7	6.0	58.7	27.9	384.1	281.8
Bières	"	4.4	"	346.4	"	6.7	26.3	43.2	"	16.6	"	122.2	"	111.2
Boissons distillées	"	8.1	25.5	100.9	"	7.6	10.3	16.8	"	7.7	"	8.8	"	87.0
Briquettes de charbon	"	"	"	"	"	"	"	842.0	"	"	"	"	"	4.0
Briques	"	"	"	20.0	"	15.0	"	5.0	"	5.0	"	"	"	0.6
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.0	"	"
Céréales	74.8	1.1	3,306.8	1,737.0	4,654.2	280.0	1,695.7	1,119.9	660.5	100.4	1,263.6	110.7	5,960.8	4,242.4
Chaux en vrac	10.0	193.7	"	2,312.9	"	149.0	5.1	130.3	"	75.0	"	"	"	111.0
Clous	"	"	"	44.7	"	"	2.4	5.2	"	0.2	"	0.5	"	8.9
Coke	"	"	"	140.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	28.7	"	"	1.2	"	"	"	"	"	"	"
Denrées coloniales	"	"	27.9	291.6	"	4.9	0.8	70.0	"	10.8	"	4.2	"	78.3
Engrais et fumiers communs	"	"	"	151.3	"	0.9	4.3	27.6	31.5	12.3	5.0	"	"	7.5
Fers ébauchés bruts	"	"	"	0.6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Fers ouvrés	"	"	"	551.4	"	12.5	0.5	14.4	0.8	28.1	"	8.7	"	41.6
Fils de lin, de laine et autres	"	"	143.7	21.8	"	"	29.9	5.9	"	0.3	"	0.9	"	"
Fonte brute	"	"	"	350.8	"	"	8.7	3.0	"	"	"	"	"	"
Houille	5.0	3,714.5	"	36,152.5	10.0	9,827.7	16.0	11,387.9	5.0	6,372.0	"	3,506.0	"	9,566.0
Huile	"	"	105.0	260.1	"	14.5	"	18.4	"	9.8	"	15.0	"	15.6
Manufactures et tissus	"	"	"	50.6	"	"	"	12.3	"	0.5	"	"	"	0.4
Mécaniques	0.5	"	930.1	272.9	"	17.8	5.5	19.4	"	5.3	"	"	"	23.5
Minerais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9.6
Moellons	"	"	"	"	"	"	"	28.6	"	254.7	"	32.3	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	"	"	121.7	"	"	"	7.7	7.7	"	"	"	"	"	0.3
Pavés	"	281.1	1,478.7	5.0	"	10.9	11.6	184.0	"	"	"	"	"	685.3
Pierres brutes	"	9.5	32.4	45.0	"	"	35.7	87.5	"	602.0	"	493.0	1,307.6	11.7
Pierres taillées	"	7.1	304.9	"	"	24.1	"	3.0	"	1.0	"	"	"	16.1
Sables	"	"	"	298.5	"	"	186.9	"	"	"	"	"	"	170.1
Stoff en pierres et terres en vrac	"	"	"	"	80.7	"	"	"	"	"	"	"	"	1.8
Verres à vitre	"	2.4	"	2.0	"	0.3	0.7	2.0	"	0.6	"	"	"	12.3
Vins	"	0.6	103.2	215.5	"	22.0	8.5	26.8	"	2.9	"	0.5	"	1.0
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	12.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Totaux des expéditions	991.0	"	10,402.9	"	4,860.2	"	2,206.0	"	711.5	"	1,327.3	"	7,652.5	"
réceptions	"	4,224.5	"	43,666.3	"	10,414.5	"	14,222.2	"	7,511.2	"	4,335.6	"	12,605.4
Total des expéditions et réceptions.	5,215.5		54,069.2		15,274.7		16,428.2		8,222.7		5,662.9		20,257.9	

NATURE DES MARCHANDISES.	FEXNE.		ANS.		HAUT-PRÉ.		LIÈGE (STATION).		LIÈGE (MEUSE).		CHÈRÉE.		CHAUDFONTAINE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	41 8	146 0	2,167.4	1,538 8	"	534.0	594.8	1,841.0	562.7	4.0	174.1	811.2	"	37.0
Bières	"	1.3	"	10 4	"	32.7	182.4	593.3	"	"	0.7	3 4	"	"
Boissons distillées	115.4	139.3	"	148.9	"	4 5	225 2	1,848.4	"	"	30.5	266 9	"	27.2
Briques de charbon	"	"	8,805 5	"	"	"	30.0	31.0	9.0	40 0	"	"	"	"
Briques	"	18.4	"	"	"	"	530.7	20.0	"	"	28 4	38 7	5 0	31.3
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	5 0	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	1,643.9	723 0	1,907 1	3,841.2	225.3	2,230.2	8,637.1	15,538.4	2,427.5	"	279.8	791 2	"	332.3
Chaux en vrac	122.1	185 0	"	274.1	"	"	105.0	20.0	"	"	187 1	10.0	2,529.9	"
Cloüs	"	0.2	"	"	"	"	1,431.3	30.4	"	"	"	"	"	"
Coke	"	"	"	"	"	"	50 0	"	"	"	"	549.0	"	"
Cuir et peaux	"	2 6	"	1.1	"	3.2	130 5	233 3	"	"	38 4	3.7	"	"
Denrées coloniales	"	21 4	"	34.3	"	33 0	261 5	2,650.0	"	"	27.1	45.8	"	3.8
Engrais et fumiers communs	13.7	10 2	"	609.5	"	25 2	145 7	84.0	746 0	"	"	4.3	"	"
Fers ébauchés bruts	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	22.4
Fers ouvrés	"	36 3	3 2	650.2	"	20 8	3,326 1	337.8	761 1	"	2,596.5	584.6	50.2	815 5
Fils de lin, de laines et autres	"	"	"	"	"	23 2	1,116 0	469 9	"	"	"	"	33 2	"
Fonte brute	"	"	"	"	"	25 0	516 1	223.2	22 7	"	177.6	501.3	"	625 0
Houille	139.1	1,017.0	53,663.2	71.0	53,552.0	"	31,244.9	1,930 0	543.8	10.0	10,801.4	4,469.1	"	1,977.0
Huile	"	23.6	"	192 0	3 5	134 5	64 7	2,664 7	"	"	"	312.8	"	22 5
Manufactures et tissus	"	1 2	"	8.3	"	0 8	31.1	659 6	"	"	"	1.7	"	"
Mécaniques	"	76.8	103.3	18 2	"	"	2,112 3	420.8	"	410.0	93 4	6.2	"	"
Minerais	15'0	"	"	"	"	32.4	7 2	3,659.4	"	"	83 0	12,780.2	"	10.2
Moellons	605 3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mitrailé et minaille de fer et de fonte	"	"	127.4	18 0	"	28 0	73.7	177.3	"	"	"	141 0	"	36 5
Pavés	"	114 4	"	1,122.9	"	5.0	95.7	325.6	761 0	"	6,267 3	"	517 7	"
Pierres brutes	"	32 2	1 8	9.0	"	"	1,755 8	4.9	32 2	"	"	1.8	"	"
Pierres taillées	"	54.9	"	127 5	"	0 9	904.8	116 2	287 2	"	776.0	1.0	7 0	8.4
Sables	"	"	"	6.0	"	"	60 5	20 4	62 7	"	"	32 0	161 7	"
Spath en pierres et terres en vrac	"	"	"	"	"	"	252.0	164 5	1,136 8	"	"	51.4	"	"
Verres à vitre	"	"	"	14.2	"	1 6	17.7	20 5	"	"	"	1.4	"	0.5
Vins	"	2.1	"	"	"	5 7	178.1	911 9	"	"	"	40.0	"	4.5
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	43 4	997 9	487 1	"	"	9,026.4	4,038.9	15.5	421.8
Total des expéditions	2,698 3	"	66,838.9	"	53,785 8	"	55,382.8	"	7,352.7	"	30,589.7	"	3,320.8	"
Total des réceptions	"	2,590 9	"	8,578.4	"	3,193 1	"	35,531.6	"	494 0	"	26,387.6	"	4,378 9
Total des expéditions et réceptions	5,289.2		73,417.3		56,978.9		90,914.4		7,846.7		56,977.3		7,699 7	

NATURE DES MARCHANDISES.	TROOZ-AVAL.		NESSONVAUX.		PEPINSTER.		ENSIVAL.		- VERVIERS.		DOLHAIN.		HERBESTHAL.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	30.3	10.0	2.3	132.2	28.0	389.8	5.6	1,379.2	148.9	5,506.0	314.5	234.0	4.5	307.8
Dières	"	"	"	5.6	"	8.7	"	0.0	29.7	159.8	"	9.1	3.1	"
Boissons distillées	"	27.4	"	102.3	"	142.6	"	58.8	1.0	773.2	"	12.1	"	31.4
Briquettes de charbons	"	"	"	142.0	"	185.0	"	5.0	"	25.0	"	"	"	50.0
Briques	5.0	"	"	92.6	"	20.4	34.7	55.6	31.2	525.7	43.0	167.5	"	106.3
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,127.0
Céréales	60.3	1,173.9	92.2	670.7	59.0	297.7	10.2	1,694.4	142.0	11,437.6	"	2,193.4	74.3	0,151.0
Chaux en vrac	"	"	"	10.0	"	"	"	"	"	238.2	"	59.0	"	30.2
Clous	"	"	"	"	"	"	0.5	"	0.7	36.6	"	"	"	"
Coke	"	200.0	"	"	"	585.0	"	"	1,020.0	5.7	"	533.7	"	260.0
Cuir et peaux	"	11.0	"	3.8	56.6	212.6	"	"	40.0	122.7	"	5.0	"	32.1
Denrées coloniales	"	0.5	"	"	"	91.9	"	46.3	5.3	677.4	"	18.5	"	10.0
Engrais et fumiers communs	"	20.5	44.6	6.4	11.0	65.3	"	"	141.3	0.8	"	"	"	5.1
Fers ébauchés bruts	"	"	"	61.6	"	"	"	"	"	5.0	"	"	"	"
Fers ouvrés	19.7	543.6	24.7	99.6	"	34.6	"	21.8	114.9	1,420.3	"	49.6	"	113.0
Fils de lin, de laines et autres	17.4	1.1	69.0	"	1.2	0.7	1.0	0.4	1,282.6	205.4	112.2	0.9	"	"
Fonte brute	10.0	10.0	"	"	"	"	"	"	0.7	1,495.2	834.1	"	"	70.0
Houille	"	1,523.8	"	1,011.8	"	5,802.6	"	6,965.2	80.0	48,088.4	"	8,979.0	"	10,638.0
Huile	"	15.2	"	59.0	1.6	113.0	"	31.2	102.9	1,429.4	"	134.3	"	290.7
Manufactures et tissus	"	"	"	2.1	27.9	3.1	16.6	0.8	1,075.6	122.0	"	4.6	288.2	13.0
Mécaniques	26.9	13.8	"	"	94.9	59.8	14.1	42.8	870.3	680.6	"	22.5	25.7	344.0
Minerais	1,559.2	1,461.1	"	"	19.6	"	"	6.4	380.4	135.7	13,737.3	2,200.6	19,827.7	244.8
Moellons	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	"	15.5	9.3	4.0	79.7	5.0	"	9.8	336.2	10.0	"	0.4	52.3	"
Pavés	849.8	"	106.1	60.0	325.4	5.0	14.7	100.0	10.0	4,376.3	"	268.2	"	13.0
Pierres brutes	"	12.5	"	"	"	"	"	"	10.6	37.5	"	"	"	"
Pierres taillées	134.6	213.0	1.5	19.5	"	2.3	"	6.2	285.0	359.4	"	151.0	"	22.0
Sables	"	72.7	"	"	"	21.5	"	"	"	65.7	"	"	"	"
Spaith en pierres et terres en vrac	"	188.2	"	"	"	"	"	246.2	84.7	20.0	"	5.0	50.0	1,580.6
Verres à vitres	"	"	"	"	"	2.9	"	40.0	1.4	20.3	"	"	"	1.3
Vins	"	0.6	"	"	"	24.7	"	17.2	7.6	203.7	"	13.0	"	24.3
Zinc en saumons et en plaques	38.7	"	72.7	190.5	"	"	"	21.9	14.0	110.0	"	"	4,800.0	0.4
Totaux des { expéditions	2,751.9	"	422.4	"	705.8	"	97.4	"	6,838.3	"	15,071.1	"	25,134.8	"
{ réceptions	"	5,515.3	"	2,672.7	"	6,074.2	"	10,752.1	"	78,565.0	"	15,082.5	"	27,452.2
Total des expéditions et réceptions	8,267.2		3,095.1		8,780.0		10,849.5		85,403.3		30,163.6		52,587.0	

NATURE DES MARCHANDISES.	FOREST.		RUYSBROECK.		LOTH.		HAL.		LEMBECQ.		TUBIZE.		BRAINE-LE-COMTE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	"	6.7	7.0	20.5	"	171.1	236.9	92.0	126.2	4.5	598.9	90.6	642.1	221.4
Bières	179.9	"	69.7	"	"	1.5	10.6	386.7	"	197.6	"	289.7	13.4	162.4
Boissons distillées	"	"	833.7	0.7	"	44.0	807.2	50.6	1,021.3	5.6	510.0	94.7	13.5	122.6
Briquettes de charbon	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	140.0	"	"
Briques	"	35.0	"	19.5	"	2.8	398.2	47.0	"	15.0	"	454.0	84.1	252.6
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,379.0	"	"	"
Céréales	5.0	442.9	"	1,424.2	"	161.7	1,673.1	3,005.8	226.7	378.8	924.4	1,444.1	842.7	730.5
Chaux en vrac	"	104.2	"	1,062.3	"	1,174.6	20.1	1,998.2	"	229.4	"	292.2	"	667.9
Clous	"	"	"	"	"	"	"	2.0	"	"	"	0.4	"	7.7
Coke	"	50.0	"	"	"	"	"	95.2	"	10.0	"	252.0	"	40.0
Cuirs et peaux	"	"	"	23.5	"	"	1.3	8.9	"	"	"	18.3	"	1.3
Denrées coloniales	"	1.0	184.2	15.8	"	1.6	"	48.6	"	15.6	"	131.0	34.5	179.2
Engrais et fumiers communs	"	17.0	"	4.2	"	"	1,365.9	3.1	"	5.0	"	1.8	"	115.7
Fers ébauchés bruts	"	"	"	"	"	"	"	5.7	"	10.9	"	574.6	87.2	2.7
Fers ouvrés	"	35.4	"	28.3	"	31.6	17.3	104.9	"	43.7	9,126.2	535.7	454.0	418.7
Fils de lin, de laines et autres	"	7.5	350.9	410.2	418.2	32.9	25.2	1.0	"	"	1.6	0.6	6.0	21.2
Fonte brute	"	"	19.1	"	"	"	"	0.7	"	"	"	7,045.7	"	331.9
Houille	"	4,102.0	"	2,201.0	"	1,848.0	10.0	15,775.0	"	3,293.8	15.0	29,214.5	5.0	11,248.5
Huile	12.4	"	"	5.8	"	31.8	"	5.6	"	0.8	184.2	47.5	"	110.8
Mécaniques et tissus	"	117.7	463.1	137.0	200.2	291.2	65.0	16.9	"	1.8	"	"	50.1	204.4
Mécaniques	"	"	"	51.9	"	315.4	2.3	8.6	"	8.8	216.1	115.0	310.0	14.3
Minerais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.0	"	507.6	"	"
Moellons	"	"	"	11.0	"	"	"	"	"	11.0	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	"	5.0	"	"	"	22.6	5.6	5.6	"	5.2	37.0	2,669.2	119.1	23.7
Pavés	"	15.3	"	67.1	"	253.3	"	73.6	295.6	1.3	6,455.0	"	3,206.7	616.4
Pierres brutes	4.0	26.0	"	57.9	"	37.5	5.4	47.4	"	56.0	"	"	3.2	32.1
Pierres taillées	"	254.5	"	132.0	"	176.4	1.5	747.5	"	5.0	9.6	67.5	160.7	87.5
Sables	"	"	"	"	"	"	"	20.4	"	"	"	149.2	245.2	35.3
Spalth en pierres et terres en vrac	"	"	"	9.8	"	"	"	142.4	"	"	"	138.4	"	"
Verres à vitre	"	"	"	"	"	"	"	1.0	"	1.0	"	"	"	"
Vins	"	1.1	"	1.3	"	0.9	"	19.8	"	"	"	6.1	"	4.9
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.1	"	9.5
Total des expéditions	201.3	"	1,927.7	"	618.4	"	4,645.6	"	1,680.8	"	21,437.0	"	6,286.5	"
Total des réceptions	"	5,309.3	"	5,704.0	"	4,601.9	"	22,714.2	"	4,294.8	"	44,287.1	"	15,673.2
Total des expéditions et réceptions	5,510.6		7,631.7		5,220.3		27,359.8		5,975.6		65,744.1		21,959.7	

NATURE DES MARCHANDISES.	ÉCAUSSINES.		MARCHE-LEZ-ÉCAUSSIN*.		MANAGE.		BASCOUP.		L'ÉTOILE.		L'OLIVE.		MARIEMONT.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction.	58.2	431.8	16.9	9.5	1,201.8	494.5	8.7	160.2	26.0	8,770.2	49.7	131.9	10.0	2,335.0
Bières.	"	17.0	49.8	17.1	"	24.4	"	18.1	"	8.8	"	"	"	6.3
Boissons distillées	"	42.0	0.2	28.1	"	141.9	"	5.1	"	23.0	"	"	"	43.9
Briques de charbon	"	"	"	"	"	2,178.0	"	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	57.9	"	"	"	"	"	30.0	"	"	"	"	"	"
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	145.0	"	"	"	119.5	"	5.3	"	"	"	40.0
Céréales.	554.1	977.5	45.7	40.3	295.7	1,412.6	130.7	1,043.4	122.0	267.4	"	14.0	17.0	289.0
Chaux en vrac.	8,337.7	"	104.0	"	247.5	79.5	"	"	"	"	"	"	"	20.0
Clous.	"	6.7	"	"	39.2	1.0	100.8	0.4	174.7	"	15.4	"	74.2	1.1
Coke	5.0	0.7	"	"	"	"	"	432.5	"	450.5	"	6.5	"	"
Cuir et peaux.	"	3.9	3.3	"	"	1.5	"	0.7	"	"	"	0.8	"	"
Denrées coloniales	"	31.3	"	7.8	"	127.0	"	8.9	"	"	"	"	"	34.8
Engrais et fumiers communs.	"	"	"	"	10.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Fers ébauchés bruts.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	21.1	"	"	"	"
Fers ouvrés.	3,462.5	114.4	"	4.9	"	221.4	1.7	82.3	0.8	769.1	19.2	"	356.2	121.3
Fils de lin, de laines et autres	"	"	"	"	114.7	4.3	12.4	"	"	"	"	"	"	0.7
Fonte brute.	"	93.2	"	"	60.0	60.0	"	"	"	"	"	"	"	75.0
Houille	401.0	12,489.5	"	772.5	15.0	8,157.5	75,435.0	8,144.0	26,023.0	555.0	37,886.0	30.6	44,876.0	521.5
Huile.	"	33.8	"	2.8	"	306.0	"	45.4	"	36.0	"	"	"	35.7
Manufactures et tissus	"	1.8	"	"	"	1.0	2.1	3.0	"	"	"	"	"	0.1
Mécaniques.	3.3	33.5	"	1.4	"	6.7	"	1.3	"	8.5	"	"	"	6.5
Minerais.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Moellons.	5,986.0	"	118.8	"	"	47.2	"	"	"	"	"	"	"	140.0
Mitraille et limaille de fer et de fonte.	13.0	8.2	"	1.0	145.0	20.4	230.0	20.0	260.0	"	"	"	56.0	239.9
Pavés.	4,619.2	249.1	106.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pierres brutes.	4,036.0	"	8.0	12.3	"	107.8	"	"	"	"	"	"	"	10.6
Pierres taillées	30,334.3	36.9	"	"	4,010.6	91.7	"	13.9	"	25.5	"	1.4	"	5.6
Sables	"	"	"	"	10.3	329.3	"	"	"	"	"	"	10.0	5.5
Spath en pierres et terres en vrac	"	"	"	"	86.5	200.9	"	"	"	"	"	"	"	50.5
Verres à vitre.	1,136.1	"	"	"	"	7.3	"	"	"	"	"	"	"	1.6
Vins	0.9	2.2	"	0.5	"	41.9	"	2.6	"	"	"	"	"	4.5
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	"	"	4.0	"	"	"	"	"	0.7
Totaux des expéditions	59,147.3	"	453.0	"	6,238.3	"	75,921.4	"	26,006.5	"	37,960.1	"	45,399.4	"
réceptions.	"	14,022.0	"	1,043.2	"	14,063.8	"	10,135.3	"	10,939.4	"	174.4	"	3,993.4
Total des expéditions et réceptions.	73,769.3		1,496.2		20,300.1		86,056.7		37,545.9		38,134.5		49,392.8	

NATURE DES MARCHANDISES.	BEAUME.		LA CROYÈRE.		LA LOUVIÈRE.		LA PAIX.		BOIS-DU-LUC.		BRACQUEGNIES.		HAVRÉ (VILLE).	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction.	553.2	1,704.1	"	135.6	23.6	3,018.5	"	1,442.3	"	910.6	"	1,269.9	"	"
Bières	"	3.6	"	"	"	56.3	"	"	"	6.9	"	2.0	"	13.7
Boissons distillées	"	40.7	"	0.4	"	104.3	"	"	"	"	"	17.9	"	8.9
Briquettes de charbon	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Briques	100.6	46.0	5.0	187.3	"	474.1	"	131.4	21.7	620.7	144.9	471.8	"	"
Castine	"	"	"	"	"	81.0	"	"	"	12.0	"	146.3	"	"
Cendres de forge.	"	83.0	"	"	"	741.1	"	"	1,783.0	"	"	582.0	"	"
Céréales.	229.4	160.7	"	12.3	241.8	1,177.9	"	1.0	"	615.9	21.6	435.9	304.8	628.4
Chaux en vrac	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Claus.	"	1.1	"	8.9	"	6.0	"	"	"	1.5	"	"	"	"
Coke	20,433.8	126.0	"	280.0	12,061.0	1,389.3	5,924.0	"	830.0	"	10,658.5	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	0.6	"	"	3.2	"	"	"	"	"
Dépêches coloniales	"	29.8	"	"	"	101.2	"	"	"	0.5	"	0.5	"	1.0
Engrais et fumiers communs	"	5.0	"	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	5.0
Fers ébauchés bruts	"	"	90.6	5.6	70.1	"	"	"	104.7	"	"	"	"	5.2
Fers ouvrés	"	314.9	5,822.9	530.0	0,710.2	462.4	"	"	3,763.8	15.4	"	99.7	"	"
Fils de lin, de laines et autres	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Fonte brute	"	3,913.4	2,011.0	4,444.0	5,186.2	6,578.6	"	935.8	29.4	5,434.2	8,612.2	"	"	1,293.0
Houille	72,140.7	3,518.0	122.0	2,434.0	64,527.5	33,043.9	17,143.0	77.0	55,064.0	19.5	42,357.0	119.8	"	"
Huile.	"	40.0	"	4.1	"	113.4	"	"	"	18.8	"	2.6	"	"
Manufactures et tissus	"	14.8	"	0.6	"	6.5	"	1.0	"	0.2	"	0.3	"	"
Mécaniques.	460.6	12.4	1,304.3	167.1	142.3	58.4	"	36.8	"	19.8	"	24.1	"	0.2
Minerais.	"	"	"	5,523.6	"	78,255.6	"	"	"	"	27,340.1	"	"	"
Moellons.	"	"	"	536.9	"	5,390.4	"	"	"	"	9,536.7	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	83.2	1,340.3	123.7	105.0	106.6	411.4	"	"	"	774.2	"	62.9	"	"
Pavés.	"	"	"	"	"	1,048.2	"	"	"	5.0	"	25.6	"	"
Pierres brutes	"	16.8	"	14.6	"	222.8	"	11.0	"	19.3	"	5.0	"	9.6
Pierres taillées	"	60.3	"	14.0	"	304.5	"	29.5	"	13.0	"	70.6	"	4.8
Sables	145.0	477.0	5.5	15.0	"	760.7	"	"	"	85.0	"	20.0	"	"
Spath en pierres et terres en vrac	"	197.8	"	"	"	1,503.9	"	10.2	"	35.5	65.3	300.4	"	30.5
Verres à vitre.	1,119.0	"	"	"	1,772.6	"	"	"	"	"	"	"	"	31.9
Vins	"	1.0	"	"	"	17.6	"	"	"	0.5	"	18.5	"	"
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	2.9	"	"	"	"	"	4.4	"	"
Totaux des expéditions	95,396.2	"	9,485.0	"	91,894.9	"	23,060.0	"	61,399.8	"	68,060.1	"	304.8	"
Totaux des réceptions	"	11,926.0	"	14,418.6	"	74,713.3	"	2,676.2	"	8,623.4	"	40,660.7	"	2,222.2
Total des expéditions et réceptions.	107,322.2		23,903.6		166,608.2		25,736.2		70,023.2		108,620.8		2,527.0	

NATURE DES MARCHANDISES.	OBOURG.		NIMY.		GOUY-LEZ-PIÉTON.		PONT-A-CELLES.		LUTTRE.		GOSSELIES-COURCELLES.		ROUX.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	12.3	"	147.0	116.0	3.4	35.7	65.2	"	"	209.5	124.5	2,698.0	191.5	1,540.6
Bières	"	"	"	9.9	0.0	"	"	42.4	"	0.9	"	33.2	"	35.0
Boissons distillées	"	12.5	"	5.2	"	23.7	"	8.5	24.9	16.9	"	206.7	"	57.0
Briquettes de charbon.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30,352.0	5.0	"	"
Briques	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30.9	"	43.8
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.0	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	100.8	2,910.4	73.5	1,028.4	529.6	40.8	388.0	82.7	91.0	43.4	819.2	1,420.8	27.1	630.3
Chaux en vrac	131.2	20.0	"	1.3	"	55.6	"	31.2	643.8	"	68.7	19.2	10.3	6.3
Clous	"	"	"	"	458.0	7.3	227.0	"	100.8	"	1,071.4	151.9	1,682.1	7.5
Coke	"	"	"	30.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	10.9	45.8	"	"	"	"	5.4	"	24.5	121.0	"	47.3
Denrées coloniales	"	8.6	"	76.2	1.4	41.0	"	10.2	"	17.8	"	219.9	"	"
Engrais et fumiers communs	"	"	16.0	"	"	"	"	"	"	"	"	5.0	"	"
Fers ébauchés bruts.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4.0	"	4.2
Fers ouvrés	"	6.5	"	23.1	42.6	98.5	42.8	100.4	9.8	23.1	94.7	381.4	135.3	50.6
Fils de lin, de laines et autres	217.5	"	"	0.0	"	0.4	"	0.4	"	"	"	0.0	"	"
Fonte brute.	5.0	"	"	4.0	"	"	"	10.0	"	"	11.6	91.0	"	"
Houille	15.0	4,327.5	"	7,690.9	"	331.6	"	70.0	"	637.0	110,060.4	7,478.3	103,332.0	2,239.6
Huile	"	3.4	9.9	36.6	"	32.4	"	2.0	"	"	53.1	770.8	"	46.2
Manufactures et tissus	"	"	"	0.5	"	"	"	"	"	"	"	40.1	"	2.4
Mécaniques.	10.1	15.4	42.0	21.6	"	3.2	"	1.5	24.7	0.7	12.5	49.7	"	6.5
Minéraux.	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Moellons	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte.	"	"	26.1	"	6.7	1.5	"	"	21.2	2.0	230.3	45.3	37.0	"
Payés.	"	"	"	"	"	14.0	"	"	"	"	"	6.1	"	400.2
Pierres brutes.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	71.0	"	3.2
Pierres taillées	34.2	5.2	"	83.5	"	6.4	10.6	"	"	"	"	118.9	5.9	54.8
Sables	"	"	81.0	5.0	"	"	105.0	"	"	"	"	128.5	"	1,177.8
Spath en pierres et terres en vrac	10.0	"	124.5	600.1	"	"	"	"	"	"	"	98.0	"	15.0
Verres à vitres.	"	"	"	1.0	"	"	"	"	"	"	1,134.7	28.0	645.3	"
Vins	"	"	"	4.1	0.5	7.9	"	"	"	"	14.3	138.0	"	5.0
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7.9	"	"
Totaux des expéditions	539.1	"	931.8	"	1,042.5	"	628.0	"	927.6	"	147,029.9	"	106,065.5	"
Totaux des réceptions	"	7,519.5	"	9,729.8	"	689.0	"	341.9	"	1,089.6	"	11,600.5	"	6,582.2
Total des expéditions et réceptions.	8,058.6		10,261.6		1,731.8		1,209.9		1,927.4		161,700.4		112,648.7	

NATURE DES MARCHANDISES.	MARCHIENNES.		CHARLEROI.		COUILLET.		CHATELINEAU.		LE CAMPINAIRE.		FARCIENNES.		TAMINES.	
	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions.
Bois de construction	2,920.1	4,178.2	5,796.8	2,484.0	10.0	192.8	85.7	1,879.8	"	412.2	"	24.6	251.5	338.3
Bières	"	49.8	3.0	165.2	"	19.9	6.4	78.5	"	"	"	26.4	"	5.4
Boissons distillées	"	119.5	11.1	254.4	"	45.1	0.7	318.1	"	"	"	13.0	0.9	61.3
Briquettes de charbon	"	36.0	23,305.5	"	"	512.5	31.0	60.0	"	"	"	"	"	60.0
Briques	1,926.4	72.5	2,739.3	6.0	1,398.4	790.1	731.4	243.0	"	5.0	"	0.5	"	15.5
Castine	1,446.2	"	158.0	"	"	"	"	1,731.4	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	110.0	5.0	"	"	685.7	6,256.3	"	"	"	"	"	"
Céréales	1,049.7	3,142.1	919.8	3,463.5	"	227.4	918.4	2,848.7	"	"	261.5	136.8	1,083.0	1,029.8
Chaux en vrac	"	56.6	"	72.4	"	52.8	"	56.0	"	30.0	"	15.0	69.3	60.0
Cloos	3,243.6	0.9	604.0	38.2	"	5.1	4.3	19.2	"	"	"	1.5	"	0.4
Coke	32,736.3	"	20,130.8	2,685.5	6,208.7	370.0	79.2	8,770.0	"	"	"	15.0	"	25.5
Cuir et peaux	"	1.7	14.7	5.3	"	"	46.3	57.8	"	"	"	"	9.5	28.0
Denrées coloniales	"	147.5	"	339.7	"	52.6	"	466.5	"	"	"	26.0	"	23.6
Engrais et fumiers communs	"	"	"	16.3	"	"	"	"	"	"	"	5.1	40.0	"
Ferrébauchés bruts	606.3	111.2	"	45.9	965.1	59.4	1,524.4	302.4	"	18.6	"	"	"	"
Fers ouvrés	127.2	621.0	371.0	1,287.1	"	142.1	1.3	319.8	"	"	"	9.2	1.6	3.3
Fils de lin, de laine et autres	"	145.4	40.3	218.1	"	"	"	0.4	"	"	"	"	"	"
Fonte brute	3,589.2	2,958.6	1,933.7	1,318.0	14,986.7	3,448.3	36,489.7	8,655.2	"	"	"	107.0	31.0	35.0
Houille	38,908.5	4,205.3	17,110.7	11,935.0	10,844.1	20,882.0	67,643.1	69,543.6	82,074.3	35.2	33,699.0	50.0	57,160.9	1,294.0
Hulle	"	443.2	15.2	670.1	"	93.8	39.4	625.5	"	22.3	"	33.4	"	92.2
Manufactures et tissus	"	44.9	"	267.2	"	2.2	"	31.9	"	0.7	"	0.3	"	"
Mécaniques	185.5	412.1	140.5	419.4	64.7	25.3	47.8	197.6	"	"	"	"	12.0	19.0
Minerais	3,930.4	74,238.5	227.2	8,406.6	"	49,363.6	35.0	95,581.0	"	"	"	"	465.8	1,185.4
Moellons	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	5.0	453.9	825.8	96.2	"	281.7	356.4	773.1	"	"	"	5.0	66.7	"
Pavés	"	92.5	92.5	30.0	"	154.0	15.0	500.6	"	"	"	25.0	354.2	"
Pierres brutes	2,019.3	342.6	61.3	5.4	"	"	91.6	522.9	"	"	"	"	20.0	16.0
Pierres taillées	"	80.1	43.3	328.1	"	11.4	34.9	159.5	"	"	"	27.7	480.0	91.8
Sables	"	189.2	151.0	540.1	74.2	572.1	1,961.4	612.5	"	"	"	"	130.0	196.0
Spath en pierres et terres en vrac	207.4	215.9	1,061.4	1,159.8	10.0	748.2	65.2	2,521.8	"	"	"	"	"	20.0
Verres à vitre	1,857.3	"	5,703.1	24.4	"	"	64.8	"	"	"	"	"	"	2.8
Vins	"	18.8	40.1	91.5	"	0.6	3.9	65.1	"	"	1.4	0.9	"	1.0
Zinc en saumons et en plaques	"	3.2	25.4	68.0	"	"	"	0.7	"	"	"	95.0	"	"
Totaux des expéditions	94,758.4	"	81,645.5	"	34,561.9	"	110,985.0	"	82,074.3	"	33,981.9	"	60,176.4	"
réceptions	"	92,387.2	"	34,447.0	"	78,033.0	"	203,108.0	"	524.0	"	638.4	"	4,004.3
Total des expéditions et réceptions.	187,145.6		116,092.5		112,614.9		314,183.0		82,598.3		34,620.3		64,780.7	

NATURE DES MARCHANDISES.	AUVELAIS.		MOUSTIER.		FLOREFFE.		NAMUR (STATION).		NAMUR (MEUSE).		SOIGNIES.		JURBISE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	"	66.2	61.7	128.3	29.8	76.2	419.9	234.1	381.1	52.0	49.1	184.3	49.6	45.0
Bières	"	6.0	"	0.5	0.3	0.1	6.5	5.8	"	"	"	79.1	0.8	10.7
Boissons distillées	"	0.7	"	64.2	"	15.4	58.5	77.7	"	"	52.8	132.1	1.2	33.3
Briquettes de charbon	"	"	599.2	"	"	25.0	30.0	21,314.0	"	5.0	"	"	"	"
Briques	"	47.7	"	122.1	10.7	"	35.0	71.8	"	135.0	"	121.0	"	"
Castine	"	"	"	25.0	"	"	"	4.0	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	881.6	"	12.0	891.0	"	"	"	"	"	"
Céréales	6.7	136.1	675.2	328.8	886.0	261.5	3,094.4	2,313.4	40.5	"	5,729.4	2,611.6	1,792.5	254.4
Chaux en vrac	"	269.0	"	"	30.7	10.0	429.3	"	478.9	"	9,410.7	9.0	"	"
Clous	"	1.4	"	"	"	21.7	"	70.2	"	"	"	2.3	"	"
Coke	"	40.0	"	28.2	"	15.0	5.0	126.0	"	"	"	0.5	"	"
Cuir et peaux	"	0.7	"	"	"	1.1	37.1	98.7	"	"	"	136.7	"	"
Denrées coloniales	"	5.0	"	3.4	"	29.0	1.5	11.8	"	"	"	131.7	"	9.7
Engrais et fumiers communs	"	"	"	5.0	"	"	2.8	"	"	"	"	"	"	"
Fers ébauchés bruts	"	"	"	1.0	"	3.3	160.0	163.7	"	"	"	"	"	"
Fers ouvrés	11.2	1.6	"	4.8	"	12.3	136.9	174.2	"	1.8	"	141.8	"	22.4
Fils de lin, de laines et autres	"	"	48.3	1.1	"	"	197.5	20.0	"	"	"	0.5	3.6	"
Fonte brute	"	63.3	82.4	30.0	"	1.5	51.4	671.3	301.6	"	"	"	"	5.0
Houille	16,372.0	168.0	25.9	1,247.5	"	13,167.1	30.0	13,035.2	"	35.9	"	17,618.6	5.0	862.5
Huile	"	32.7	"	7.9	"	9.5	6.0	171.4	"	"	"	70.4	"	"
Manufactures et tissus	"	2.3	"	1.0	"	"	279.7	215.9	"	"	"	1.9	"	"
Mécaniques	"	48.4	"	"	"	"	100.2	34.9	"	"	"	21.0	"	"
Minerais	"	3.4	1,025.0	25.0	211.5	102.9	43,938.9	60.0	"	"	"	"	"	"
Moellons	"	"	"	"	"	"	30.0	"	"	"	121.5	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	10.0	"	"	"	20.9	"	710.4	0.6	"	"	"	0.6	"	"
Pavés	80.0	"	153.5	"	136.4	"	310.7	9.7	192.9	"	794.4	27.1	"	102.2
Pierres brutes	"	"	602.8	"	"	5.8	302.6	1,673.1	"	"	1,075.4	116.5	"	5.0
Pierres taillées	"	5.3	"	2.8	"	7.7	24.6	279.9	11.0	"	26,067.8	62.3	"	54.5
Sables	429.5	41.7	"	163.0	"	757.7	295.1	"	"	"	"	10.2	"	"
Spath en pierres et terres en vrac	"	"	"	"	"	332.5	3,496.7	1,678.9	"	"	"	10.0	"	"
Verrès à vitre	"	1.0	"	0.4	"	4.5	14.4	203.5	"	"	"	3.3	16.2	16.0
Vins	"	"	"	"	"	3.9	5.0	238.9	"	"	"	125.4	"	6.0
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	4.4	"	"	67.7	0.6	"	"	"	1.2	"	"
Totaux des expéditions	16,909.4	"	3,184.0	"	2,217.8	"	54,317.8	"	1,406.0	"	43,301.1	"	1,870.9	"
réceptions	"	941.4	"	2,194.4	"	14,609.7	"	43,850.5	"	229.7	"	21,636.0	"	1,428.7
Total des expéditions et réceptions.	17,850.8		5,378.4		17,037.5		68,168.3		1,635.7		64,937.1		3,297.6	

NATURE DES MARCHANDISES.	LENS.		BRUGELETTE.		CHIEVRES ET ATTRES.		MAFFLES.		ATH.		LIGNE.		LEUZE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	60.4	36.5	72.1	28.6	13.7	"	"	53.1	183.4	232.2	100.0	10.0	37.5	148.6
Bières	56.4	4.4	13.4	2.5	"	1.7	231.3	"	"	111.4	"	"	2.1	25.3
Boissons distillées	30.1	43.1	"	6.2	"	29.8	403.6	10.0	3.3	117.4	34.3	24.2	"	200.4
Briques	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35.0	"	"	"	"
Briques de charbon	"	"	"	"	"	5.3	"	"	"	6.4	"	"	15.0	"
Briques	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	1,887.6	1,466.8	258.6	1,175.5	72.7	784.5	19.3	1,453.8	2,409.5	871.3	651.8	172.4	3,117.4	3,039.2
Chaux en vrac	"	"	12.0	5.0	479.5	"	904.7	"	336.0	30.0	"	"	442.4	441.3
Clous	"	"	"	0.5	"	1.2	"	"	32.2	23.7	"	"	"	7.1
Coke	"	"	"	"	"	10.0	"	"	"	30.0	"	"	157.0	"
Cuir et peaux	"	"	"	1.1	12.3	"	"	"	54.7	35.9	"	"	15.5	37.8
Denrées coloniales	"	8.9	"	21.6	0.5	27.6	"	"	20.9	225.6	"	12.5	"	194.7
Engrais et fumiers communs	"	"	"	6.5	"	20.1	"	"	20.7	14.7	"	8.3	"	68.7
Fers ébauchés bruts	"	"	"	"	"	"	"	0.4	"	1.2	"	"	"	"
Fers ouvrés	"	12.1	"	39.4	0.9	28.7	"	9.6	0.7	86.0	"	10.9	15.1	91.5
Fils de lin, de laines et autres	"	"	"	"	"	"	"	"	4.1	60.2	"	14.2	"	83.0
Fonte brute	"	"	"	"	"	"	"	1.2	"	5.0	"	"	5.3	"
Houille	"	2,336.5	"	7,781.4	"	5,897.0	5.0	4,295.0	35.0	15,575.4	"	4,730.5	2,461.1	1,271.2
Huile	2.7	0.5	5.2	7.1	1.7	2.2	41.0	1.5	4.1	120.7	"	"	27.7	52.4
Manufactures et tissus	"	21.3	"	"	"	1.0	"	"	146.1	71.8	"	"	212.7	9.9
Mécaniques	"	"	"	15.1	9.6	43.3	"	11.4	19.4	25.8	"	7.2	4.7	60.7
Minerais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0.4	"	"	"	"
Moellons	13.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	"	"	27.5	22.6	5.5	"	"	"	9.7	"	"	"	18.0	13.0
Pavés	276.5	"	"	"	9,560.6	190.0	1,279.1	"	110.7	251.2	"	903.0	"	7,917.7
Pierres brutes	"	10.1	19.6	"	501.6	5.0	724.8	"	17.5	"	"	"	85.9	85.8
Pierres taillées	"	26.1	"	15.6	1,316.4	"	4,974.6	27.2	320.4	6.7	"	8.5	1,722.6	301.8
Sables	"	"	"	"	"	49.1	"	196.1	"	10.0	"	"	"	"
Spath en pierres et terres en vrac	"	"	"	5.6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Verres à vitre	"	0.5	"	0.5	"	3.0	"	"	"	13.2	"	39.4	"	5.5
Vins	"	4.3	"	2.1	"	"	"	0.6	0.4	61.0	"	0.9	7.0	68.1
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	"	"	"	"	27.0	"	0.3	"	"
Totaux des expéditions	2,326.8	"	408.4	"	11,961.0	"	8,643.4	"	3,742.8	"	986.3	"	8,347.0	"
Totaux des réceptions	"	3,901.1	"	9,136.9	"	7,099.3	"	6,049.9	"	18,069.2	"	3,948.3	"	14,132.7
Total des expéditions et réceptions	6,317.9		9,545.3		19,060.5		14,693.3		21,612.0		6,934.6		22,479.7	

NATURE DES MARCHANDISES.	BARY-MAULDE.		HAVINNES.		MONS (STATION).		MONS (BASSIN).		JEMMAPES.		SAINT-GRISLAIN.		BOUSSU.	
	Receptions.		Receptions.		Receptions.		Receptions.		Receptions.		Receptions.		Receptions.	
	Expéditions.	Receptions.	Expéditions.	Receptions.	Expéditions.	Receptions.	Expéditions.	Receptions.	Expéditions.	Receptions.	Expéditions.	Receptions.	Expéditions.	Receptions.
Bois de construction.	"	"	13.0	"	576.4	1,196.0	599.0	63.4	63.0	8,291.4	174.2	1,498.5	30.4	301.9
Bières.	"	"	"	0.7	46.8	259.7	"	"	0.6	60.8	"	81.7	7.3	16.8
Boissons distillées.	"	"	"	"	499.1	223.1	"	48.2	2.9	400.8	"	137.4	0.3	62.7
Briquettes de charbon.	"	"	"	"	"	5.1	"	"	35.0	"	2,970.0	"	"	"
Briques.	"	"	"	"	"	222.0	"	162.5	150.0	"	6,837.6	43.8	"	42.5
Castine.	"	"	"	"	"	"	"	"	240.0	"	"	240.0	"	"
Cendres de forge.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales.	"	"	"	12.6	2,429.7	6,154.3	1,984.0	17.3	894.3	4,296.1	760.4	3,153.3	200.2	2,000.4
Chaux en vrac.	6,183.8	"	"	"	"	97.2	"	174.3	40.8	622.1	"	53.5	"	5.0
Ciments.	"	"	"	"	"	79.8	"	"	10.4	"	"	35.5	"	16.7
Coke.	"	"	"	"	2,978.3	55.0	"	824.5	5,334.0	"	710.0	20.0	"	190.0
Cuir et peaux.	"	"	"	"	144.2	64.0	"	"	1.6	12.1	"	2.6	"	2.5
Dentures coloniales.	"	"	"	"	78.2	1,204.0	"	"	"	543.3	"	231.5	"	113.2
Engrais et fumiers communs.	"	"	"	"	19.4	124.0	"	18.1	"	"	"	17.8	5.0	"
Fers ébauchés bruts.	"	"	"	"	303.7	2,358.1	"	1,414.8	3.0	831.9	93.7	890.8	12.5	107.0
Fers ouvrés.	"	"	39.7	"	"	5.1	"	"	"	"	4.7	"	0.5	0.5
Fils de lin, de laines et autres.	"	"	"	"	"	431.2	"	"	"	934.0	"	521.1	"	203.5
Fonte brute.	"	"	10.0	369.9	4,370.5	0,292.9	1,011.4	145,839.8	206,510.1	129.1	82,672.3	527.5	19.0	107.0
Houille.	1,780.1	"	"	"	84.5	1,099.9	"	7.1	154.4	463.2	"	220.8	"	42.1
Huile.	"	"	"	"	7.2	105.3	"	"	"	5.0	"	13.4	"	3.2
Manufactures et tissus.	"	"	"	"	73.9	27.5	"	1.9	244.4	40.0	144.2	73.7	564.3	34.0
Mécaniques.	"	"	"	"	6.0	12.7	21,293.8	"	"	"	"	"	96.2	"
Minerais.	"	"	"	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"
Moellons.	"	"	"	"	427.4	111.3	"	"	312.4	74.8	214.1	209.6	59.0	20.3
Mitraille et limaille de fer et de fonte.	"	"	"	"	67.0	1,230.9	10.0	2,088.7	"	85.6	"	63.2	"	1,372.3
Paré.	"	"	"	"	209.5	214.4	"	9.9	"	28.9	"	35.6	"	78.3
Pierres brutes.	87.4	"	"	"	42.2	1,234.0	11.0	534.6	10.3	811.2	15.3	482.6	"	238.1
Pierres taillées.	31.2	"	"	"	"	33.3	"	100.0	45.8	156.3	16.0	0.0	434.8	433.3
Sables.	"	"	"	"	"	60.8	114.9	343.2	10.5	"	2,983.9	0.6	"	30.1
Spall en pierres et terres en vrac.	"	"	"	"	"	29.8	"	"	"	13.4	"	0.0	"	18.9
Verres à vitre.	"	"	"	"	308.2	697.0	"	"	1.0	39.6	"	42.4	5.3	22.7
Vins.	"	"	"	"	"	96.7	"	"	"	"	"	4.7	"	"
Zinc en saumons et en plaques.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Totaux des expéditions.	6,302.4	"	62.7	"	12,728.2	"	24,957.0	"	214,146.3	"	97,620.6	"	1,329.1	"
Totaux des réceptions.	"	2,629.5	"	373.3	"	23,676.2	"	151,536.3	"	17,001.0	"	8,460.9	"	5,599.4
Total des expéditions et réceptions.	8,031.9		436.0		38,696.4		176,493.3		231,749.3		104,116.5		6,928.5	

NATURE DES MARCHANDISES.	THULIN.		QUIÉVRAIN.		SERVICES MIXTES AVEC LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT. — TRANSIT.									
					FLANDRE OCCIDENTALE.		PEPINSTER A SPA.		EST BELGE.		MANAGE A WAVRE.		NORD BELGE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	4.5	113.4	140.2	129.2	308.4	811.6	115.1	762.6	1,653.6	2,738.3	189.0	385.5	2,077.5	2,694.1
Bières	"	10.4	"	24.3	91.1	69.5	"	357.7	18.4	7.5	"	3.5	6.0	37.8
Boissons distillées	"	58.6	"	69.4	14.0	89.1	42.4	32.6	74.6	192.4	62.0	39.0	351.5	149.5
Briquettes de charbon	"	"	"	12.0	"	441.0	"	5.0	"	70.5	"	10.0	294.5	8,019.2
Briques	"	"	"	2,723.5	"	377.8	"	20.0	"	80.5	"	6.0	1,036.9	386.7
Castine	"	"	"	346.5	"	41.8	"	"	110.0	46.0	"	"	1,495.4	"
Cendres de forge	"	"	37.9	207.9	"	"	"	"	"	"	"	36.0	884.7	53.3
Cereales	386.8	720.1	4,932.0	1,459.2	6,625.3	4,287.6	74.7	1,849.7	984.7	3,798.3	250.6	340.6	10,306.4	10,383.8
Chaux en vrac	"	"	"	341.7	680.0	15,077.0	10.0	696.1	141.9	151.1	291.6	"	2,143.0	422.9
Clous	"	0.9	"	8.4	"	298.1	"	2.6	30.6	70.5	"	21.0	1,342.1	189.7
Coke	243.5	10.0	"	219.5	"	5,403.9	"	"	5.1	17,523.3	"	345.2	1,117.3	5,390.5
Cuir et peaux	4.6	"	9.0	149.0	160.1	59.7	177.5	1,812.7	141.4	192.6	3.6	11.3	54.2	282.3
Durées coloniales	481.6	22.6	768.3	2,158.4	151.6	1,636.2	"	47.0	9.5	175.8	"	56.4	75.6	203.1
Engrais et fumiers communs	"	12.0	10.0	5.6	0.0	6,466.2	"	136.5	4.2	571.9	"	11.1	55.1	65.5
Fers ébauchés bruts	"	"	"	31.0	"	1.7	"	"	24.4	21.4	"	"	7,693.4	1,540.9
Fers ouvrés	"	74.2	298.2	2,266.0	8.5	1,150.3	313.3	135.0	1,106.1	135.3	46.8	587.3	12,336.1	493.3
Fils de lin, de laines et autres	"	"	45.7	5.2	424.8	2,172.7	"	0.6	181.8	88.6	13.2	2.1	207.0	32.4
Fonte brute	"	"	"	1,428.2	20.5	284.5	151.4	72.0	1,481.1	836.8	6.2	269.5	14,006.2	7,691.2
Houille	133.0	15.0	70.0	127.0	240.0	75,668.7	5.0	5,026.5	36,825.1	62,037.7	10.0	28,779.7	98,204.3	11,486.5
Huile	"	47.2	510.3	74.8	1,450.3	81.3	93.9	109.4	57.3	185.9	5.3	21.5	87.0	5,223.1
Manufactures et tissus	"	3.5	1.2	3.6	882.0	369.0	7.5	28.1	22.3	25.3	"	10.7	4.8	72.8
Mécaniques	"	17.7	183.8	88.8	12.9	203.0	402.0	13.9	57.9	288.1	79.9	170.4	4,172.9	347.2
Minerais	"	0.6	"	1,726.4	"	77.6	37,546.4	"	35,217.1	3,320.3	2,263.1	5.0	108,902.3	57,981.9
Moellons	"	"	"	43.8	"	"	"	"	31.0	"	"	5.6	"	150.1
Mitraille et limaille de fer et de fonte	50.1	"	"	5.7	161.8	10.0	17.0	"	126.9	52.9	163.0	303.0	226.0	1,376.7
Pavés	"	"	"	"	15.0	13,873.6	178.0	306.5	399.0	207.0	20.7	"	1,089.7	31.5
Pierres brutes	"	"	1,747.0	1,160.7	80.9	2,487.3	5.0	1,603.5	160.1	454.0	112.9	229.0	2,197.5	172.3
Pierres taillées	"	61.5	"	846.6	18.5	2,675.0	8.4	303.6	275.1	622.1	580.8	23.8	1,038.8	188.5
Sables	"	"	"	267.1	"	25.4	"	"	2,113.0	214.7	11.0	5.0	1,280.4	277.4
Spath en pierres et terres en vrac	"	"	339.6	435.2	10.0	111.9	111.2	"	863.5	2,169.9	2.5	14.8	8,583.5	881.1
Verres à vitre	"	3.2	"	"	0.5	147.9	"	15.1	14,446.8	84.4	23.0	11.0	540.8	284.8
Vins	"	24.0	111.1	17.3	33.1	358.8	2.4	53.9	367.0	58.8	123.9	11.4	153.0	615.8
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	19.6	"	24.7	"	5.9	77.8	26.3	"	"	11,738.3	472.0
Totaux des expéditions	1,306.1	"	9,522.2	"	11,856.2	"	39,322.1	"	96,098.6	"	4,274.5	"	293,739.8	"
réceptions	"	1,198.0	"	16,103.0	"	134,807.7	"	13,309.1	"	96,370.4	"	31,611.6	"	117,621.6
Total des expéditions et réceptions.	2,500.0		25,925.2		146,163.9		52,631.2		192,369.0		35,886.1		411,361.6	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES MIXTES AVEC LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT. — TRANSIT.										Observations.
	LIERRE A TURNHOUT.		HAINAUT ET FLANDRE.		SAMBRE ET MEUSE.		CENTRE.		GRAND LUXEMBOURG.		
	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions.	
Bois de construction	940.9	147.8	304.5	242.8	19,376.6	151.0	672.9	763.9	10,779.9	1,478.0	
Bières	»	64.9	44.0	28.9	»	0.9	37.4	82.3	11.8	1.1	
Boissons distillées	»	43.0	12.6	46.5	26.1	143.8	1.2	154.1	38.9	318.4	
Briquettes de charbon	»	»	59.5	5.0	12.0	15.0	55.0	»	17.8	72.4	
Briques	»	0.6	17.5	»	»	21.7	80.5	323.2	»	751.6	
Castine.	»	»	»	»	489.5	»	»	»	»	»	
Cendres de forge.	»	»	»	»	207.9	600.4	»	»	299.0	»	
Céréales	474.0	825.6	2,015.3	991.8	2,852.8	1,939.8	1,273.8	3,315.0	4,748.5	2,363.9	
Chaux en vrac.	»	120.0	772.1	8.9	36.5	5.0	168.3	20.0	13,183.4	80.8	
Clous	2.3	23.7	»	10.1	91.7	3.1	»	0.6	22.1	53.6	
Coke	»	45.0	184.4	180.0	»	8,687.7	1,927.0	»	»	818.7	
Cuir et peaux	33.1	20.5	30.3	6.2	66.2	54.5	26.6	664.5	18.7	524.2	
Denrées coloniales	»	116.4	2,010.0	142.3	150.8	810.9	83.9	175.0	485.6	680.5	
Engrais et fumiers communs	»	150.4	»	226.2	4.0	69.8	»	»	14.8	207.1	
Fers ébauchés bruts.	»	»	»	»	119.6	75.9	2.4	2.0	»	77.2	
Fers ouvrés	127.9	52.1	10.5	247.5	416.5	193.9	360.5	259.2	143.0	48.5	
Fils de lin, de laines et autres	73.3	310.3	285.1	100.7	41.0	17.3	14.4	»	104.3	33.2	
Fonte brute	»	5.0	163.8	382.2	15,002.6	640.1	38.0	2,520.1	146.1	251.1	
Houille	42.0	556.0	31,795.4	30,453.5	136.9	27,542.9	73,892.6	4,250.5	25.0	58,251.3	
Huile	»	46.2	472.3	205.4	41.2	368.7	36.2	195.4	»	804.5	
Manufactures et tissus	62.8	41.3	95.3	45.8	141.3	11.0	46.7	17.4	2.7	45.6	
Mécaniques	1.6	16.3	191.0	307.9	26.6	119.7	33.7	158.6	61.4	57.8	
Minerais	»	871.2	5.0	114.6	20,809.1	381.8	3,267.5	6.2	119,874.9	96.3	
Noellons	»	»	357.3	»	81.7	30.0	9,551.0	»	»	»	
Mitraille et limaille de fer et de fonte	1.6	»	203.7	21.3	6.0	256.3	39.6	543.0	40.0	48.7	
Pavés	»	4.0	10.5	»	139.7	»	1,023.0	674.1	1,320.2	171.7	
Pierres brutes.	»	13.0	507.9	8.2	357.6	9.6	40.6	170.4	504.1	66.4	
Pierres taillées	»	228.0	541.9	23.7	59.9	135.6	8.5	125.1	142.5	107.1	
Sables	»	»	61.7	»	436.5	224.5	35.0	15.8	1,713.8	70.4	
Spath en pierres et terres en vrac	»	»	6.5	100.2	3,500.2	25.7	21.3	158.5	272.1	80.7	
Verres à vitre.	»	»	9.4	31.0	»	»	293.5	»	127.5	62.1	
Vins	4.1	16.0	62.0	144.3	6.8	13.9	377.3	65.3	11.1	75.7	
Zinc en saumons et en plaques	»	1.1	1.4	1.4	»	5.7	»	2.9	122.5	26.0	
Totaux des expéditions	1,763.6	»	40,320.9	»	84,731.3	»	93,426.6	»	154,231.0	»	
Totaux des réceptions	»	3,729.9	»	34,085.4	»	42,602.2	»	14,663.1	»	67,524.6	
Total des expéditions et réceptions.	5,493.5		74,406.3		107,333.5		108,089.7		221,756.5		

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTERNATIONAUX.													
	HOLLANDO-NORD-BELGE.		FRANCE.		ALLEMAGNE.		PRUSSE-NÉERLANDO-BELGE.		HOLLANDE.		SUISSE.		BELGE - BAVAROIS - AUTRICHIEN.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	0.7	"	312.8	4,173.0	532.5	53.8	2,296.0	834.6	"	21.3	89.0	10.0	10.8	"
Bières	"	"	0.8	216.3	1,313.5	32.8	276.5	547.4	"	3.5	6.6	"	"	"
Boissons distillées	"	2.8	407.6	100.3	35.0	31.6	2,129.8	77.1	101.4	"	"	72.9	0.9	"
Briques de charbon	"	"	"	23,345.6	7.3	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	15.0	1,030.7	"	2,512.7	"	33.6	"	"	"	677.7	"	"
Castine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cendres de forge	"	"	57.0	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	21.6	190.4	13,774.1	3,683.5	24,501.7	15,116.9	4,080.0	5,096.0	37.2	220.9	435.8	51.6	"	"
Chaux en vrac	"	40.0	"	1,309.2	"	"	5.0	493.3	"	"	"	"	"	"
Clous	"	"	27.9	2.1	"	0.1	87.5	52.6	"	1,153.2	13.0	6.0	"	"
Coke	"	"	"	78,736.9	"	"	36.0	1,136.0	"	"	2.0	"	"	"
Cuir et peaux	"	0.9	934.9	1,402.1	501.2	4,231.3	32.4	549.2	489.0	27.8	9.5	1,786.8	"	"
Denrées coloniales	"	"	743.8	1,323.6	348.6	1,605.4	521.7	508.7	955.2	"	"	1,946.4	"	"
Engrais et fumiers communs	"	"	2.8	2,678.1	140.2	411.4	13.7	268.1	91.2	"	"	57.0	"	"
Fers ébauchés bruts	"	"	31.6	4,290.8	294.3	328.6	"	"	"	"	"	"	"	"
Fers ouvrés	"	0.2	1,507.5	2,685.4	1,416.5	118.5	60.2	200.5	19.5	206.6	6.6	799.8	"	"
Fils de lin, de laines et autres	218.4	"	1,213.0	1,048.5	707.3	2,251.4	3.0	86.5	180.4	358.7	"	436.0	814.5	"
Fonte brute	"	"	3.8	10,013.3	119.9	3,560.3	"	"	69.1	"	5.0	265.0	"	"
Houille	3,491.1	10.0	65.0	282,169.1	160.0	15.0	"	13,443.8	"	6,873.3	"	206.4	"	"
Huile	"	3.4	791.9	1,098.8	22.1	3,695.3	0.3	881.5	266.8	44.3	"	1,861.2	"	"
Manufactures et tissus	"	5.0	807.3	3,612.5	1,205.5	850.0	8.7	240.4	87.0	273.8	48.6	824.7	"	"
Mécaniques	"	0.1	393.7	1,154.8	1,749.2	581.9	45.5	182.9	0.7	151.2	32.1	959.9	"	0.7
Minerais	"	"	180.8	61,544.9	4,854.6	7,638.9	"	25.3	3.5	5.9	"	126.6	"	"
Moellons	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mitraille et limaille de fer et de fonte	"	"	"	294.5	"	17.5	10.0	"	"	5.6	"	"	"	"
Pavés	"	167.3	"	4,329.5	104.9	0.1	"	1,685.3	"	10.2	"	"	"	"
Pierres brutes	"	"	360.9	1,804.3	417.4	34.1	0.2	278.2	"	192.9	94.6	"	"	"
Pierres taillées	"	21.7	388.5	9,934.4	32.6	2,678.2	"	66.9	"	1,768.7	"	14.4	"	"
Sables	190.0	"	27.5	4,787.0	4,682.6	10.7	"	"	"	"	"	90.6	"	"
Spath en pierres et terres en vrac	"	78.3	956.8	1,907.5	210.2	1,848.5	"	33.2	"	10.0	"	844.7	10.0	"
Verres à vitre	"	"	380.8	28.2	160.9	66.1	17.4	54.3	"	75.8	"	52.5	"	33.0
Vins	"	21.7	7,790.2	413.8	871.2	1,621.8	26.5	264.1	3.7	184.2	3.6	64.9	12.0	"
Zinc en saumons et en plaques	"	3.8	32.6	11,464.5	2,810.3	1.9	"	5.3	0.5	560.8	"	"	"	"
Totaux des expéditions	3,921.6	"	31,208.6	"	47,199.5	"	9,650.4	"	2,305.2	"	748.4	"	848.2	"
Totaux des réceptions	"	545.6	"	542,590.2	"	49,353.8	"	27,044.8	"	12,148.7	"	11,177.1	"	33.7
Total des expéditions et réceptions.	4,467.4		573,798.8		96,553.3		37,295.2		14,453.9		11,925.5		881.9	

N° XIX.

*Relevé des transports effectués en vertu de traités spéciaux, à prix réduit,
pendant l'année 1863.*

NATURE DES MARCHANDISES.	INDICATION DES PARCOURS.	DURÉE DES TRAITÉS.	NOMBRE DE JOURS.
Charbons.	Châtelineau à Floreffe	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre.	365
	Farciennes —	— —	365
	Beaume —	— —	365
	Marchiennes —	— —	365
	Campinairo —	— —	365
	Jemmapes à Bruxelles . . .	— —	365
	St-Ghislain —	— —	365
	Centre à Auvers	— —	365
	Écaussines —	— —	365
	Châtelineau —	— —	365
	Jemmapes —	— —	365
	Charleroi à Vieux-Dieu . .	— —	365
	Centre à Châtelineau . .	— au 30 juin . . .	181
	Jemmapes —	— —	181
	Saint-Ghislain à Anvers . . .	Du 1 ^{er} juillet au 31 décembre.	184
	— à Vireux	Du 1 ^{er} janvier —	365
	Roux et Gosselies à Hai.	— —	365
	Marchiennes —	— —	365
	Jemmapes —	— —	365
	Marchiennes à Gand	— —	365
	Campinairo —	— —	365
	Gosselies —	— —	365
	Charleroi —	— —	365
	Châtelineau —	— —	365
	Jemmapes et St-Ghislain à Mouscron . . .	— —	365
	Jemmapes à Courtrai. . . .	— —	365
	Farciennes à France, par Quiévrain. . .	— —	365
	Tamines — —	— —	365
	Marchiennes à Lède	— —	365
	Jemmapes à Néchin	— —	365
	Roux à Anvers	Du 1 ^{er} août —	140
	Ougrée à Eschweiler. . .	Du 1 ^{er} janvier —	365
	Châtelineau à Valenciennes. .	— —	365
Fontes brutes.	Couillet —	— —	365
	Marchiennes —	— —	365
	Châtelineau à Maubeuge . . .	— —	365
	— à Longdoz. . . .	Du 1 ^{er} juillet —	184
Report			..

DISTANCES EN KILOMÈTRES.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES	MOUVEMENT par nature de MARCHANDISES	NOMBRE de TONNES-KILOMÈT.	RECETTE RÉELLE.	RECETTE par nature DE MARCHANDISES.	PRIN RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIN DU TARIF normal, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.
20	6,544	127,228	430,880	9,816 "	499,456 80	0.075	0.110	14,396 "
20	475		3,500	262 50		0.075	0.110	385 "
65	4,244		78,715	4,544 25		0.058	0.063	4,965 10
30	470		5,100	340 "		0.066	0.093	476 "
20	420		9,000	675 "		0.075	0.110	990 "
70	7,345		512,050	30,430 40		0.059	0.074	38,038 "
75	26,600		1,995,000	107,096 "		0.054	0.073	146,300 "
105	4,239		447,495	17,887 80		0.040	0.055	24,702 20
85	85		7,225	289 "		0.040	0.066	476 "
125	40		5,000	200 "		0.040	0.048	240 "
145	145		16,675	667 "		0.040	0.051	855 50
110	160		17,600	704 "		0.040	0.053	936 "
45	24,996		1,124,820	68,372 70		0.064	0.064	72,488 40
60	4,246		252,960	16,020 80		0.063	0.076	49,393 60
120	7,180		864,600	28,720 "		0.033	0.050	42,721 "
60	190		41,400	498 60		0.044	0.076	874 "
50	2,640		130,800	8,352 "		0.064	0.080	10,440 "
55	500		27,500	1,750 "		0.064	0.078	2,150 "
50	95		4,750	304 "		0.064	0.080	380 "
130	155		20,150	813 75		0.040	0.047	937 75
140	18,145		2,536,400	95,073 75		0.038	0.044	114,407 25
123	410	14,742	43,750	577 50	48,356 40	0.041	0.048	660 "
130	1,330		172,900	6,982 50		0.040	0.047	8,016 50
140	6,415		856,400	32,403 25		0.038	0.044	37,607 25
85	7,415		604,775	32,047 50		0.053	0.066	39,844 "
95	170		46,450	850 "		0.053	0.060	969 "
80	730		58,400	3,140 "		0.053	0.063	3,686 50
85	1,350		114,750	6,075 "		0.053	0.060	6,885 "
105	1,580		165,900	7,900 "		0.048	0.055	9,464 "
75	1,560		117,000	7,020 "		0.060	0.073	8,580 "
115	1,937		225,055	8,806 50		0.039	0.054	11,546 30
40	2,484		99,240	6,202 50		0.063	0.065	6,430 60
80	7,240		579,200	31,432 "		0.054	0.069	40,482 "
75	1,547	14,742	116,025	6,652 10	48,356 40	0.057	0.073	8,508 50
65	304		49,565	4,443 80		0.058	0.075	4,474 90
5	2,600		43,000	2,080 "		0.160	0.260	3,380 "
30	573		47,490	1,446 "		0.066	0.077	1,317 90
...	144,970	144,970	11,386,720	547,513 20	547,513 20			684,854 25

NATURE DES MARCHANDISES.	INDICATION DES PARCOURS.	DURÉE DES TRAITÉS.	NOMBRE DE JOURS.
		Report	..
	Sterpenich à Hautmont	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre.	365
Minerais	Mons (bassin) au Centre	— au 31 août . . .	243
	Cologne à Corphalie	— au 31 décembre.	365
	Moustier à Châtelaineau	— au 30 novembre.	334
	Anvers au Nord belge	— au 31 décembre.	365
Pyrites	Philippeville à Tamines	— —	365
	Nord belge à Franco, par Erquelines.	— —	365
	Marchiennes (Zone) à Liège (Longdoz) . . .	— —	365
	— — Chénée	— —	365
	— — Troz-Aval	— —	365
	— — Nessonvaux	— —	365
	La Croyère à Liège (Longdoz) . . .	— —	365
	Châtelaineau —	— —	365
	Marchiennes au Nord belge	— —	365
Fers laminés, et tôles	Couillet à Longdoz	— —	365
	— Anvers (Exportation) .	— —	365
	— France, par Quiévrain.	— —	365
	Marchiennes — —	— —	365
	Longdoz à Marchiennes	— —	365
	Nord belge à Anvers (Exportation) .	— —	365
	Marchiennes — —	— —	365
	Châtelaineau — —	— —	365
	— France, par Quiévrain.	— —	365
	La Croyère à Troz-Aval	— —	365
	Marchiennes à Anvers (Exportation) .	— —	365
	— Bruxelles	— —	365
	Couillet à Louvain, par l'Est belge.	— —	365
	— Anvers, — (Exp.).	— —	365
	Châtelaineau — —	— —	365
	Couillet à Anvers	— —	365
Rails et accessoires	L'Étoile — (Exportation).	— —	365
	Seraing — —	— —	365
	Charleroi — —	— —	365
	— Namur	— —	365
	Marchiennes à Hérentals	— —	365
	Couillet —	— —	365
	— Lokeren	Du 1 ^{er} mai —	245
		A reporter	..

DISTANCES EN KILOMÈTRES.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES	MOUVEMENT par nature de MARCHANDISES	NOMBRE de TONNES-KILOMÈT.	RECETTE RÉELLE.	RECETTE par nature DE MARCHANDISES.	PIRIX RÉDUIT. PAR TONNE-KILOMÈT.	PIRIX DU TARIF NORMAL, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.
...	141,970	141,970	11,386,720	547,513 20	547,513 20	"	"	684,854 25
35	21,094		738,290	33,750 40		0.046	0.049	36,070 74
20	21,296		425,920	35,330 70		0.083	0.110	46,844 20
40	52	54,031	2,080	119 60	120,482 50	0.057	0.062	128 70
15	4,005		15,075	1,155 75		0.077	0.127	1,909 50
115	40,584		1,217,160	59,826 05		0.041	0.047	57,453 60
45	405	405	6,075	506 25	506 25	0.083	0.093	567 "
35	3,392		118,720	8,054 77		0.068	0.109	12,889 60
35	433		15,155	1,404 15		0.073	0.109	1,645 40
40	283		11,320	834 85		0.074	0.105	1,188 60
45	62		2,790	207 70		0.074	0.102	285 20
50	38		1,900	142 50		0.075	0.100	190 "
65	173		11,245	732 75		0.065	0.095	1,072 60
30	1,138		31,740	2,472 20		0.070	0.113	3,937 20
40	1,210		18,400	3,327 50		0.069	0.105	5,082 "
35	248	21,846	8,680	595 20	103,456 67	0.069	0.109	942 "
115	1,488		171,420	9,386 80		0.055	0.068	11,606 40
75	221		16,575	1,160 25		0.070	0.093	1,547 "
65	159		10,335	739 35		0.071	0.095	985 80
40	610		25,600	1,754 30		0.069	0.105	2,688 "
115	9,876		1,135,740	58,268 40		0.051	0.068	77,032 80
115	804		92,460	4,731 "		0.051	0.068	6,271 20
125	622		77,750	4,498 50		0.054	0.064	4,976 "
80	999		79,920	5,544 45		0.069	0.089	7,092 90
75	40		3,000	202 "		0.067	0.093	280 "
115	11,037		1,269,255	61,387 60		0.048	0.068	86,088 60
65	194		12,610	1,008 80		0.080	0.095	1,202 80
5	27		135	24 30		0.180	0.280	37 80
50	2,585		129,250	8,078 13		0.063	0.100	12,925 "
50	3,853		192,650	12,010 63		0.063	0.100	19,265 "
115	55	(a)	6,325	343 75	(a)	0.054	0.068	429 "
105	101	22,797	10,605	737 30	108,883 41	0.070	0.072	767 60
115	2,973		342,125	17,552 50		0.051	0.068	23,205 "
115	260		29,900	1,534 "		0.051	0.068	2,028 "
35	935		32,725	1,786 75		0.055	0.109	3,553 "
110	279		30,690	1,604 25		0.052	0.070	2,148 30
115	279		32,085	1,743 80		0.054	0.068	2,176 20
125	217		27,125	1,041 60		0.038	0.064	1,736 "
...	241,049	241,049	17,772,250	880,542 03	880,542 03			1,119,799 99

(a) A reporter.

NATURE DES MARCHANDISES.	INDICATION DES PARCOURS.	DURÉE DES TRAITÉS.	NOMBRE DE JOURS.
		Report	..
Rails et accessoires. (Suite.) . .	Châtelineau à Braine	Du 1 ^{er} août au 31 décembre.	153
	— Lierre	Du 1 ^{er} janvier —	365
	Braine à Anvers	— —	365
	Herbosthal —	— —	365
	— Bruxelles	— —	365
Zincs bruts ou en saumons . .	— Gand	— —	365
	— France, par Erquelinn.	— —	365
	Nord belge — —	— —	365
	Dolhain à Anvers	— —	365
	— Bruxelles (Allée-Verte).	— —	365
Oxyde de zinc	Tamines à Ougrée	— —	365
	Paris au Nord belge	— —	365
Plomb en lingot	Corphalie à France, par Erquelinn.	— —	365
	Sclaigneaux à Gand, par le Luxem- bourg.	— —	365
	— Anvers — —	— —	365
	Lierre-Turnhout à Gosselies	— —	365
	— Roux	— —	365
Bois de houillères	— Saint-Ghislain.	— —	365
	Anvers à Charleroi	— —	365
	Cerfontaine à l'Étoile	— —	365
Billes	Anvers à Herenthals.	Du 1 ^{er} juillet —	184
	Vireux à l'Étoile	Du 22 octobre —	71
Écorces	Dinant à Termonde, par le Lux- embourg.	Du 8 juillet —	177
	— Gand, — —	— —	177
Pierres de taille	Écaussines à Anvers	Du 1 ^{er} janvier —	365
	Manège —	— —	365
Pierres calcaires	Écaussines à la Louvière	— —	365
	Liège (Meuse) à Paris	— —	365
Pavés	Lobbès à Lille	Du 1 ^{er} août —	153
	Huy à Waremme.	Du 1 ^{er} avril —	275
Chaux	Rhisnes à Vieux-Dieu	Du 1 ^{er} janvier —	365
	— Anvers	— —	365
Scories	Centre à Châtelineau	— au 30 juin . . .	184
	Nord belge —	— au 31 décembre.	365
	Assesses à Thy-le-Château . . .	— —	365
	Namèche —	— —	365
Terre réfractaire	Namur à Aix.	— —	365
		A reporter.	..

DISTANCES EN KILOMÈTRES.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES	MOUVEMENT par nature de MARCHANDISES	NOMBRE de TONNES-KILOMÈT.	RECETTE RÉELLE.	RECETTE par nature DE MARCHANDISES.	PRIS RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIS DU TARIFF normal, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIFF NORMAL.
...	241,049	241,049	17,772,250	880,542 03	880,542 03	.	.	1,119,799 99
50	115	(a)	5,750	491 50	(b)	0 086	0 100	575 .
120	626		75,120	3,724 70		0 050	0 066	4,945 40
80	291		23,280	4,687 80		0 073	0 089	2,066 40
155	1,545		239,475	11,942 85		0 050	0 060	14,368 50
145	201	11,220	29,145	4,533 73	48,606 48	0 053	0 060	1,748 70
190	75		14,250	697 50		0 049	0 060	855 50
75	1,968		147,600	10,076 16		0 068	0 095	13,776 .
35	6,283		219,905	16,964 10		0 077	0 109	23,875 40
150	883	353	132,450	6,825 59	921 48	0 052	0 060	7,947 .
135	35		4,725	270 55		0 057	0 061	287 .
20	230		4,600	276 .		0 060	0 130	598 .
35	353		12,355	921 48		0 077	0 109	1,341 40
35	2,461	2,551	86,135	6,549 15	6,884 14	0 076	0 109	9,351 80
60	49		2,910	196 .		0 066	0 073	213 64
45	44		1,815	138 99		0 075	0 083	153 34
105	816		85,680	4,896 .		0 057	0 072	6,201 60
110	118	2,802	12,990	708 .	11,303 70	0 053	0 070	908 60
115	571		65,665	3,426 .		0 052	0 068	4,453 80
115	368		42,320	2,208 .		0 052	0 068	2,870 40
35	929		32,515	3,065 70		0 094	0 109	3,530 20
15	250	389	3,750	350 .	694 03	0 093	0 150	550 .
35	139		4,865	314 03		0 071	0 109	538 20
40	40		400	27 60		0 069	0 088	35 15
60	95		5,700	380 .		0 066	0 073	414 20
85	3,501	4,778	297,585	21,356 10	29,912 .	0 072	0 085	25,207 20
95	1,277		124,315	8,555 90		0 071	0 078	9,419 80
15	6,636		99,510	11,281 20		0 113	0 127	12,608 40
40	232		9,280	463 11		0 050	0 072	672 80
125	260	792	32,500	1,326 .	2,314 11	0 041	0 044	1,430 .
25	300		7,500	525 .		0 070	0 080	600 .
40	14,026		561,040	31,558 50		0 056	0 060	33,662 40
45	2,235		100,575	5,028 75		0 050	0 057	5,710 43
45	1,240	6,967	55,800	3,434 90	15,260 70	0 062	0 064	3,596 .
30	737		22,110	1,510 85		0 068	0 077	1,645 10
35	957		33,495	2,248 95		0 067	0 074	2,488 20
35	4,033		141,155	8,066 .		0 057	0 074	10,485 80
40	90	90	3,600	216 .	216 .	0 060	0 073	261 .
...	295,025	295,025	20,541,205	1,053,837 42	1,053,837 42			1,329,212 05

(a) Ce qui, avec les 22,797 tonnes renseignées à la page 207, donne, en total, 23,829 tonnes de rails et accessoires.

(b) Ce qui, avec les fr. 108,883-41 renseignés à la page 207, donne, en total, fr. 114,790-41 pour rails et accessoires.

NATURE DES MARCHANDISES.	INDICATION DES PARCOURS.		DURÉE DES TRAITÉS.	NOMBRE DE JOURS.
			Report.	
Brai minéral.	Anvers	à Ans.	Du 4 ^{er} juin au 31 décembre.	214
Sable.	Herzogenrath	à Anvers	Du 4 ^{er} janvier —	365
Tuyaux en fonte.	Châtelineau	à Bruxelles	— —	365
Fonte moulée	Mariembourg	à Anvers	— —	365
Clous.	Gosselies	—	— au 30 avril. . .	120
Mécaniques	Seraing	—	Du 28 mai au 31 décembre.	218
	Liège	—	Du 4 ^{er} janvier —	365
Locomotives.	Couillet	à Herbesthal (Russie).	— —	365
Noir animal.	Châtelineau	à Lobbes	— —	365
Papiers	Huy	à Anvers	— —	365
Briques	Anvers	à Vieux-Dieu.	— —	365
	Bruxelles (Midi)	à Tubize.	— —	365
	— (Allée-Verte)	—	— —	365
	La Louvière	—	— —	365
Fers et fontes ouvrés	Malines	—	— —	365
	Marchiennes	—	— —	365
	Couillet	—	— —	365
	Anvers	—	— —	365
	Gand	—	— —	365
	Bruxelles (Midi)	—	— —	365
	— (Allée-Verte)	—	— —	365
	Beaumo	—	— —	365
Tôles et fers laminés	Malines	—	— —	365
	Marchiennes	—	— —	365
	Couillet	—	— —	365
	Châtelineau	—	— —	365
	La Louvière	—	— —	365
Billes	Bruxelles (Midi)	—	— —	365
Rails	Saint-Ghislain	—	— —	365
Chaux bachée	Bruxelles (Midi)	—	— —	365
	Centre	—	— —	365
	Mons	—	— —	365
Charbons	Jemmapes	—	— —	365
	Saint-Ghislain	—	— —	365
	Châtelineau	—	— —	365
Fontes brutes	Bruxelles (Midi)	—	— —	365
	— (Allée-Verte)	—	— —	365
A reporter.				

DISTANCES EN KILOMÈTRES.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES	MOUVEMENT par nature de MARCHANDISES	NOMBRE de TONNES-KILOMÈT.	RECETTE RÉELLE.	RECETTE par nature DE MARCHANDISES.	PRIX RÉDUIT. PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF normal, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.
...	293,025	293,025	20,511,205	4,053,837 42	4,053,837 42	"	"	4,329,212 05
440	595	595	65,450	2,975 "	2,975 "	0 045	0 053	3,480 75
455	5,793	5,793	897,915	32,151 15	32,151 15	0 036	0 041	36,495 90
80	8	8	640	46 40	46 40	0 073	0 089	56 80
415	311	311	35,765	2,239 20	2,239 20	0 063	0 109	3,887 50
440	621	621	68,340	4,719 "	4,719 "	0 069	0 070	4,781 70
415	1,948	2,478	224,020	15,389 20	47,206 20	0 069	0 109	21,350 "
445	230		26,450	1,817 "		0 069	0 109	2,875 "
245	266	266	57,190	2,420 60	2,420 60	0 042	0 060	3,431 40
5	366	366	1,830	292 80	292 80	0 160	0 300	549 "
445	156	156	17,940	1,591 20	1,591 20	0 089	0 109	1,950 "
5	47,872	47,872	239,360	27,332 "	27,332 "	0 110	0 260	62,233 60
20	23	134	460	50 60	494 70	0 110	0 150	69 "
25	60		1,600	162 "		0 108	0 140	210 "
30	40		300	32 "		0 107	0 133	40 "
45	3		135	14 10		0 104	0 122	16 50
50	8		400	41 60		0 104	0 120	48 "
55	10		550	57 "		0 104	0 118	65 "
70	7		490	50 40		0 103	0	56 "
85	10		850	87 "		0 102	0 112	95 "
20	220		4,400	396 "		0 090	0 130	572 "
25	17		425	37 40		0 088	0 120	51 "
35	92	932	3,220	276 "	3,395 60	0 086	0 109	359 60
45	38		1,710	144 40		0 084	0 102	174 80
50	20		1,000	84 "		0 084	0 100	100 "
55	56		3,080	257 60		0 084	0 098	302 40
60	387		23,220	1,935 "		0 083	0 097	2,244 60
30	102	74	3,060	265 20	427 80	0 087	0 113	346 80
20	71		1,420	127 80		0 090	0 130	184 60
50	48		2,400	201 60		0 084	0 100	240 "
20	21		420	37 80		0 090	0 130	54 60
35	2,285		79,975	5,255 50		0 066	0 089	7,083 50
40	740	21,502	29,600	1,924 "	60,961 80	0 064	0 085	2,516 "
45	17,787		800,415	51,582 30		0 064	0 085	65,814 90
50	670		33,500	2,124 "		0 064	0 080	2,680 "
60	20		1,200	76 "		0 063	0 076	92 "
20	20		400	28 "		(a)	0 070	44 "
25	757	(a) 777	18,925	1,286 90	(a) 1,314 90	0 068	0 100	1,892 50
...	376,673	376,673	23,469,230	4,211,315 17	4,211,315 17			4,558,643 50

(a) A reporter.

NATURE DES MARCHANDISES.	INDICATION DES PARCOURS.	DURÉE DES TRAITÉS.	NOMBRE DE JOURS.
		Report.	..
	La Louvière à Tubize.	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre.	365
	Beaume —	— —	365
	Jemmapes —	— —	365
Fontes brutes. (Suite.)	Saint-Ghislain —	— —	365
	Couillet —	— —	365
	Châtelineau —	— —	365
	Namur —	— —	365
	Anvers —	— —	365
	Bruxelles (Midi) —	— —	365
	— (Allée-Verte) —	— —	365
	La Louvière —	— —	365
	Malines —	— —	365
	Charleroi —	— —	365
Mitraille de fer et de fonte . .	Lessines —	— —	365
	Termonde —	— —	365
	Lierre —	— —	365
	Anvers —	— —	365
	Gand —	— —	365
	Namur —	— —	365
Pierres brutes	Bruxelles (Midi) —	— —	365
	Namur —	— —	365
Minerais.	Châtelineau —	— —	365
Terre réfractaire.	Marchiennes —	— —	365
	— —	— —	365
Briques.	Châtelineau —	— —	365
	Anvers —	— —	365
	Tubize à Bruxelles (Midi)	— —	365
	— Manage	— —	365
	— La Louvière	— —	365
	— l'Étoile	— —	365
	— Mons	— —	365
Fers et fontes ouvrés	— Malines	— —	365
	— Saint-Ghislain	— —	365
	— Couillet	— —	365
	— Termonde	— —	365
	— Liere.	— —	365
	— Anvers	— —	365
		A reporter	..

DISTANCES EN KILOMÈTRES.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES	MOUVEMENT par nature de MARCHANDISES	NOMBRE de TONNES-KILOMÈT.	RECETTE RÉELLE.	RECETTE par nature DE MARCHANDISES.	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF normal, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.
...	376,673	376,673	23,159,430	4,214,315 47	4,211,345 47	.	.	4,558,613 50
30	139		4,170	278 .		0 067	0 093	359 20
35	97		3,395	223 10		0 066	0 089	300 70
45	62		2,790	470 80		0 064	0 085	229 40
50	578	(a) 8,638	28,900	4,849 60	(b) 33,067 80	0 064	0 080	2,312 "
55	3,644		498,665	42,638 50		0 064	0 079	45,527 30
60	3,102		486,120	44,787 60		0 064	0 076	44,269 20
90	4,063		95,670	5,952 80		0 062	0 063	6,005 95
70	36		2,520	158 40		0 063	0 074	487 20
20	596		41,920	834 40		0 070	0 110	4,311 20
25	430		3,250	221 .		0 068	0 100	325 .
30	54		4,530	402 .		0 067	0 093	442 80
45	1,004		45,045	2,902 90		0 064	0 082	3,703 70
50	785		39,250	2,542 .		0 064	0 080	3,140 .
55	64	3,070	3,520	224 .	8,853 50	0 064	0 078	275 20
60	70		4,200	266 .		0 063	0 076	322 .
65	29		4,885	448 90		0 063	0 075	442 40
70	202		44,440	888 80		0 063	0 074	4,050 40
85	39		3,315	206 70		0 063	0 066	218 40
90	103		9,270	576 80		0 062	0 063	584 95
20	20	20	400	28 .	28 .	0 070	0 110	44 .
90	470	510	42,300	2,632 .	2,784 .	0 062	0 063	2,635 50
60	40		2,400	452 .		0 063	0 076	484 .
50	460	460	8,000	512 .	512 .	0 064	0 080	640 .
50	314		45,550	995 20		0 064	0 080	4,244 .
60	204	525	42,240	775 20	4,814 40	0 063	0 076	938 40
70	40		700	44 .		0 063	0 074	52 .
20	428		8,560	944 60		0 110	0 150	4,284 .
25	76		4,900	205 20		0 108	0 140	266 .
30	58		4,740	485 60		0 107	0 133	232 .
35	48		630	66 60		0 106	0 129	84 .
40	32		4,280	434 40		0 105	0 125	460 .
45	224	(c) 998	40,080	4,052 80	(c) 3,609 40	0 104	0 122	4,233 .
80	37		4,850	492 40		0 104	0 120	222 .
55	46		880	91 20		0 104	0 118	404 .
60	36		2,460	223 20		0 103	0 117	252 .
65	49		4,235	427 30		0 103	0 115	442 50
70	54		3,780	388 80		0 103	0 114	432 .
...	390,644	390,644	23,934,310	4,262,043 97	4,262,043 97			4,619,242 60

(a) Ce qui, avec les 777 tonnes renseignées à la page 214, donne, en total, 9,465 tonnes de fontes brutes.

(b) Ce qui, avec les fr. 4,344-90 renseignés à la page 214, donne, en total, fr. 34,382-70 pour fontes brutes.

(c) A reporter.

NATURE DES MARCHANDISES.	INDICATION DES PARCOURS.		DURÉE DES TRAITÉS.	NOMBRE DE JOURS.
			Report.	..
	Tubizo	à Tournai	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre.	365
Fers et fontes ouvrés. (Suite.)	—	Gand	— —	365
	—	Namur	— —	365
	—	Mouscron	— —	365
	—	Courtrai.	— —	365
	—	Wareghem.	— —	365
	—	Liège	— —	365
	—	Verviers.	— —	365
	—	Bruxelles (Midi)	— —	365
	—	— (Allée-Verte)	— —	365
	—	La Louvière	— —	365
	—	l'Étoile	— —	365
	—	Mons	— —	365
Tôles et fers laminés	—	Malines	— —	365
	—	Saint-Ghislain	— —	365
	—	Couillet	— —	365
	—	Quévrain	— —	365
	—	Lierre.	— —	365
	—	Anvers	— —	365
	—	Lokeren.	— —	365
	—	Gand	— —	365
	—	Jemmapes.	— —	365
	—	Saint-Ghislain	— —	365
Rails	—	Châtelineau	— —	365
Scories	—	Namur	— —	365
Briques	—	Châtelineau	— —	365
Mitraille.	Mons	à La Louvière	— —	365
	Jemmapes	—	— —	365
	Saint-Ghislain	—	— —	365
	Bruxelles (Midi)	—	— —	365
Briques	Marchiennes	—	— —	365
	Châtelineau	—	— —	365
Charbons	Gosselies	—	— —	365
	Jemmapes	—	— —	365
Fers et fontes ouvrés	La Louvière	à Mons	— —	365
	—	Soignies.	— —	365
	—	Marchiennes.	— —	365
			A reporter	..

DISTANCES EN KILOMÈTRES.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES	MOUVEMENT par nature de MARCHANDISES	NOMBRE de TONNES-KILOMÈT.	RECETTE RÉELLE.	RECETTE par nature DE MARCHANDISES.	PRIN RÉDUIT. PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIN DU TARIFF NORMAL, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIFF NORMAL.
...	390,644	390,644	23,934,310	4,262,013 97	4,262,013 97	"	"	1,619,242 60
75	38		2,850	292 60		0.403	0.443	323 "
85	93		8,075	826 80		0.402	0.412	902 30
90	8		720	73 60		0.402	0.414	80 "
95	11	(a) 205	1,045	406 70	(b) 1,920 "	0.402	0.411	115 30
110	40		4,400	448 "		0.402	0.409	480 "
120	4		480	48 80		0.402	0.408	52 "
130	7		910	92 40		0.402	0.407	98 "
155	2		310	31 40		0.400	0.406	33 "
20	4,717		34,340	3,090 60		0.090	0.430	4,464 20
25	4,330		33,250	2,926 "		0.088	0.420	3,990 "
30	381		40,530	912 60		0.087	0.413	1,993 40
35	84		2,940	252 "		0.086	0.409	319 20
40	4,889		75,560	6,422 60		0.085	0.405	7,933 80
45	299		43,455	4,436 20		0.084	0.402	1,375 40
50	444	7,339	22,200	4,864 80	23,501 40	0.084	0.400	2,220 "
55	35		4,925	461 "		0.083	0.098	189 "
60	404		24,240	2,020 "		0.083	0.097	2,343 20
65	43		845	70 20		0.083	0.095	80 60
70	462		11,340	939 60		0.082	0.094	4,069 20
75	214		16,050	4,326 80		0.082	0.093	1,498 "
85	397		33,745	2,779 "		0.082	0.085	2,853 40
45	25	60	4,425	95 "	242 "	0.084	0.102	115 "
50	35		4,750	447 "		0.084	0.100	475 "
60	3,809	3,819	228,540	44,474 20	44,530 20	0.063	0.076	17,521 40
90	40		900	56 "		0.062	0.063	56 50
60	36	36	2,460	436 80	436 80	0.063	0.076	465 60
20	440		2,800	496 "		0.070	0.110	308 "
25	34	225	850	57 80	364 20	0.068	0.100	85 "
30	44		4,320	88 "		0.067	0.093	423 20
50	7		350	22 40		0.064	0.080	28 "
30	467	472	5,010	334 "	347 "	0.067	0.093	467 60
40	5		200	43 "		0.064	0.085	47 "
25	5	4,973	425	8 50	5,745 70	0.068	0.100	12 50
45	4,968		49,200	5,707 20		0.064	0.085	7,281 60
20	54	(c) 83	4,080	418 80	(c) 203 40	0.110	0.150	462 "
25	47		425	45 90		0.108	0.140	59 50
30	42		360	38 40		0.107	0.133	48 "
...	404,656	404,536	24,529,715	4,309,374 37	4,309,374 37			4,677,486 90

(a) Ce qui, avec les 998 tonnes renseignées à la page 243, donne, en total, 4,203 tonnes de fers et fontes ouvrés.

(b) Ce qui, avec les fr. 3,609-40 renseignés à la page 213, donne, en total, fr. 5,529-40 pour fers et fontes ouvrés.

(c) A reporter.

NATURE DES MARCHANDISES.	INDICATION DES PARCOURS.		DURÉE DES TRAITÉS.	NOMBRE DE JOURS.
			Report.	
	La Louvière	à Quiévrain	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre.	365
Fers et fontes ouvrés. (Suite.).	—	Bruxelles (Midi).	— —	365
	—	— (Allée-Verte)	— —	365
	—	Leuze.	— —	365
	—	Namur	— —	365
	—	Tournai	— —	365
	—	Courtrai.	— —	365
	—	Mons	— —	365
Tôles et fers laminés	—	Soignies.	— —	365
	—	Charleroi	— —	365
	—	Quiévrain	— —	365
	—	Ruysbroeck	— —	365
	—	Bruxelles (Midi)	— —	365
	—	— (Entrepôt)	— —	365
	—	Namur	— —	365
Rails	—	Malines	— —	365
	—	Tournai	— —	365
	—	Mons	— —	365
Briques	—	Jemmapes	— —	365
	—	Couillet	— —	365
		Marchiennes.	— —	365
			Totaux et moyennes.	
Marchandises de 1 ^{re} classe				
— de 2 ^e —				
— de 3 ^e —				
— de classe spéciale.				

DISTANCES EN KILOMÈTRES.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES	MOUVEMENT par nature de MARCHANDISES	NOMBRE de TONNES-KILOMÈT.	RECETTE NÉELLE.	RECETTE par nature DE MARCHANDISES	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF normal, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.			
...	404,556	404,556	24,529,745	1,309,374 37	1,309,374 37	•	»	1,677,486 90			
40	45	(a) 121	600	63 »	(b) 778 70	0.105	0.125	75 »			
50	37		1,850	192 40		0.104	0.120	222 »			
55	27		1,485	153 90		0.104	0.118	175 80			
60	4		240	24 80		0.103	0.117	28 »			
70	12		840	86 40		0.103	0.114	96 »			
80	14		880	90 20		0.103	0.112	99 »			
110	45		1,650	168 »		0.102	0.109	180 »			
20	1,484		29,680	2,674 20		0.090	0.130	3,858 40			
25	93		2,375	209 »		0.088	0.120	285 »			
30	160		4,800	446 »		0.087	0.113	544 »			
40	1,491	4,252	59,640	5,069 40	13,442 80	0.085	0.105	6,262 20			
45	14		630	53 20		0.084	0.102	64 40			
50	126		6,300	529 20		0.084	0.100	630 »			
55	581		31,955	2,672 60		0.083	0.098	3,137 40			
70	196		13,720	1,136 80		0.082	0.094	1,293 60			
75	19		1,425	117 80		0.082	0.093	133 »			
80	86		6,880	567 60		0.082	0.089	610 60			
20	36		720	64 80		0.090	0.130	93 60			
25	6		46	150		13 20	0.085	0.120	18 »		
35	4		140	12 »		0.086	0.109	15 20			
30	26	26	780	52 »	52 »	0.067	0.093	72 80			
60	109,001	109,001	24,696,455	1,323,737 87	1,323,737 87	0.054	0.069	1,695,380 60			
Recette moyenne par tonne embarquée						1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Spécial.	Sur l'ensemble.	
						6.22	4.52	2.87	2.87	3.24	
						Prix réduit. . . .	9.49	6.02	3.66	3.06	4.15
						Prix normal					
Résultats par classe du tarif.											
82	4,556	4,556	372,985	28,335 »	28,335 »	0.076	0.112	41,847 50			
77	81,637	81,637	6,265,495	368,601 21	368,601 21	0.059	0.078	491,487 03			
57	290,743	290,743	16,524,170	834,945 71	834,945 71	0.051	0.064	1,064,145 77			
48	32,060	32,060	1,533,805	91,855 95	91,855 95	0.060	0.064	98,200 30			
60	109,001	109,001	24,696,455	1,323,737 87	1,323,737 87	0.054	0.069	1,695,380 60			

(a) Ce qui, avec les 83 tonnes renseignées à la page 215, donne, en total, 204 tonnes de fers et fontes ouvrés.

(b) Ce qui, avec les fr. 203-40 renseignés à la page 215, donne, en total, fr. 984-80 pour fers et fontes ouvrés.

XX. — *Transports effectués en vertu de traités*

N° DES CONTRATS	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.

Transports de finances

spéciaux mais sans réduction sur les prix du tarif.

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS	QUANTITES	NOMBRE	RECETTE	Observations.
	ou TONNAGE GARANTI	TRANSPORTÉES. (Tonnes)	de TONNES-KILOM.	RÉELL.	
					Pour l'année 1863, il n'a pas été tenu un compte spécial des trans- ports qui, dans les comptes rendus des années antérieures, faisaient l'objet du présent tableau

à prix réduits.

N° XXI. — *Etat indiquant le mouvement et la recette (part de l'État) des transports de la ligne de Dendre-et-Waes,*

STATIONS DE DÉPART.	EREMBODEGEM.		ALOST.		GYSEGHEM.		AUDEGHEM.	
	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.
	Tonnes.	Fr. c.	Tonnes.	Fr. c.	Tonnes.	Fr. c.	Tonnes.	Fr. c.
Mons à Manage	2,337.0	3,234 88	7,873.0	47,635 52	67.0	455 44	80.0	484 "
Centre, Écaussines à Erquélins	445.0	249 38	688.0	4,324 40	5.0	40 68	20.0	43 70
Gosselies-Courcelles et gare privée.	53.0	424 90	923.5	2,424 05	22.0	54 48	5 0	41 70
Roux	547.5	4,200 60	4,747.0	3,949 10	49.0	444 66	"	"
Marchiennes	35.0	427 60	717.0	4,663 44	"	"	45.0	35 10
Charleroi	40.0	23 20	398.0	923 36	"	"	5.0	41 70
Châtelain et Trieu-Kaisin	"	"	"	"	"	"	"	"
Le Campinaire	"	"	5 0	44 80	"	"	"	"
Farcionnes	20.0	47 20	45.0	35 40	"	"	"	"
Tamnes et Oignies-Aisneau	40.0	23 80	56.0	433 28	"	"	"	"
Auvclais	70.0	468 "	45.0	36 "	"	"	"	"
Aus	"	"	"	"	"	"	5.0	41 80
Haut-Pré	40.0	97 60	98.0	237 46	"	"	"	"
Liege (station)	"	"	"	"	"	"	"	"
Mons (station et bassin).	50 0	86 63	441.0	244 28	"	"	"	"
Jemmapes	420.0	207 90	3,067.0	5,343 58	40 0	77 80	400.0	205 25
Saint-Ghislain	2,042.5	3,703 "	4,346.0	2,476 64	"	"	"	"
TOTAL	3,410 0	44,264 69	47,059 5	36,408 04	483.0	410 06	230 0	502 25

de charbon, de coke et de briquettes, effectués à prix réduits, en destination des stations pendant l'année 1863.

TERMONDE.		ZELE.		LOKEREN.		TOTAUX.		Observations.
Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	
Tonnes.	Fr. c.	Tonnes.	Fr. c.	Tonnes.	Fr. c.	Tonnes.	Fr. c.	
589.0	2,026 92	225.0	522 0	2,679 0	6,268 86	14,150.0	32,027 62	
250.0	462 »	45.0	96 08	230.0	545 20	4,343.0	2,670 44	
156.0	358 80	20.0	46 80	235.0	554 60	4,414.5	3,269 33	
469.0	1,089 08	105.0	257 80	409.0	973 42	3,266.5	7,574 66	
340.0	788 80	75.0	177 »	972.0	2,313 36	2,174.0	5,105 30	
694.5	1,611 24	186.5	440 14	2,963.5	7,053 13	4,257.5	10,002 77	
261.0	645 96	830.0	2,040 »	535 0	1,415 70	4,696.0	4,074 66	
35.0	82 60	115.0	276 »	1,444.0	3,494 48	1,599.0	3,864 88	
5.0	11 80	5.0	12 »	15.0	35 30	60.0	144 70	
5.0	11 90	»	»	5.0	12 20	76.0	184 18	
»	»	»	»	10.0	24 60	95.0	228 60	
200.0	472 »	181.0	434 40	365.0	883 30	754.0	1,801 50	
62 0	157 56	70.0	169 40	120.0	292 80	390.0	944 52	
15.0	45 70	5.0	11 40	15.0	36 60	35.0	93 40	
10.0	20 53	»	»	10.0	21 23	211.0	372 67	
1,130.0	2,319 33	1,915.0	4,084 50	1,605.7	3,416 13	8,007.7	15,624 49	
77.5	162 75	120.0	255 30	502.0	1,081 81	4,058.0	7,679 50	
4,589.0	10,226 97	3,947.5	8,812 52	12,165.2	28,392 72	43,584.2	95,714 22	

N° XXII. — Relevé des quantités de houille et de coke expédiées des stations

Les quantités sont exprimées

STATIONS D'EXPÉDITION.	DE L'ÉTAT.				DU NORD BELGE.		DE MONS A HAUMONT.		DE L'EST BELGE.	
	PAR MOUSCHON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ENQUELINNES.		PAR QUÉVY.		PAR DOISCHÉ.	
	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.
Ans	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Haut-Pré	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Liège (station).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Chênée	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Auvclais	30	"	"	"	8,920	"	"	"	375	"
Tanines	40	"	1,200	"	19,610	"	"	"	870	"
Farciennes	70	"	50	"	9,220	"	"	"	410	"
Le Campinaire	"	"	700	"	20,340	"	"	"	3,018	"
Châtelainou	"	"	"	"	58,200	"	"	"	"	"
Couillet	"	"	1,635	"	226	110	"	"	"	233
Charleroi	550	10	"	"	"	"	"	"	57	"
	Briques. 10	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Marchiennes	830	30	30	"	"	"	"	"	"	"
Roux	13,980	"	40	"	24,010	"	"	"	"	"
Gosselies - Courcelles	21,810	"	900	"	23,148	"	"	"	"	"
	"	"	"	"	Briques. 10,070	"	"	"	"	"
Bracquengnies	96	90	10	4,180	330	1,120	20	480	"	"
Bois-du-Luc	450	200	580	230	"	"	"	"	"	"
La Paix	"	10	"	"	"	"	"	"	"	"
La Louvière	"	590	150	5,260	"	"	"	"	"	"
La Croÿère	"	"	10	"	"	"	"	"	"	"
Beaume	60	440	35	130	2,230	270	2,220	2,220	430	8,100
La Verrerie	"	"	50	"	"	"	"	"	"	"
(Du 1 ^{er} janvier au 30 avril.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mariemont	"	"	20	"	1,000	"	"	"	"	"
L'Olve	140	"	80	"	2,140	"	30	"	"	"
L'Étoile	"	"	20	"	160	"	"	"	"	"
Bascloup	2,000	"	10	"	7,720	"	8,070	"	"	"
Mons (stat. et bassin).	90	"	410	140	"	"	"	"	"	"
Jemmapes	21,099	1,705	13,146	5,562	"	"	"	"	"	"
Saint-Christain	3,000	"	4,500	295	"	"	"	"	"	"
Thulin	5	10	"	"	"	"	"	"	"	"
	64,010	2,885	23,516	11,797	170,564	1,500	7,540	2,700	5,187	8,533
	66,895		35,513		171, 864		10,400		13,490	

désignées ci-après, en destination de la France, pendant l'année 1863.
en tonnes (1,000 kilogrammes).

DU GRAND LUXEMBOURG.				DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE ET MARIENBOURG.				TOTAL.		TOTAL
PAR ATHUS		PAR STERPENICH.		PAR VIÈRVES.		PAR MORMIGNIES.				
HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	GÉNÉRAL.
								6,523		6,523
		23						21,743		21,743
110								9,840		9,840
3								50,060		50,060
5		175		6				58,586		58,586
			2,020					1,881	2,565	4,244
90	5,618	79	6,508					555	10,156	10,692
Briques. 30								Briques. 40		40
18	2,837	210	12,424					1,088	13,291	16,579
65		522		4,760				45,147		45,147
				7,053				52,891		52,891
				Briques. 15,193				Briques 25,263		25,263
	5,679				4,670			476	14,219	14,693
								980	450	1,410
			2,897	10	2,902			10	5,809	5,819
	40		1,156	520	526	5,488		5,958	5,552	9,510
								10		10
		45	6,849					5,060	18,009	23,069
								50		50
				10				1,050		1,050
		10						2,370		2,570
								180		180
								14,800		14,800
		10		290	442			800	582	1,382
50		20		2,716	244			57,051	3,511	62,542
20		50		1,870	740			9,420	1,053	10,433
								5	10	15
393	10,174	926	31,834	52,210	9,524	5,488		307,404	78,747	
10,567		32,760		41,734		5,488		386,151		386,151

N° XXIII.

Relevé des quantités de minerais expédiées de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines de Charleroi, Châtelaineau, Couillet et Montigny, pendant l'année 1863.

MOIS.	TONNES.	Observations.
Janvier	1,426	
Février	1,160	
Mars	1,429	
Avril	1,841	
Mai	2,502	
Juin	2,036	
Juillet	768	
Août	362	
Septembre	23	
Octobre	199	
Novembre	489	
Décembre	709	
TOTAL	12,966	

N° XXIV.

*État détaillé des recettes figurant comme produits extraordinaires dans
les comptes de 1863.*

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage, de matériel, de magasinage et dépôt.	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.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Frais de grue, engins chargement et déchargement
Bruxelles (Nord) . . .	145 "	9 22	"	"	"	"	"	"	"
— (Central) . . .	"	"	"	"	"	"	8 50	"	"
— (Allée-ver(e). . .	"	1,850 88	"	80 85	"	"	"	"	169 95
— (Entrepôt) . . .	"	253 70	"	"	"	"	13,616 50	"	"
— (Ixelles) . . .	"	"	"	"	"	"	16 "	"	"
— (Molenbeek). . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— (Chartroux). . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Vilvoorde	"	225 80	"	"	"	"	"	"	18 05
Malines	250 "	602 "	"	"	"	"	"	"	69 10
Duffel	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Contich	"	8 75	"	"	"	"	"	"	"
Lierre	110 "	49 30	"	"	"	"	"	"	"
Vieux-Dieu	"	647 99	"	"	"	"	"	"	"
Anvers	147 50	1,225 20	"	"	"	"	643 75	441 "	172 75
Jette	"	" 40	"	"	"	"	"	"	"
Ternath	"	96 19	"	" 50	"	"	"	"	"
Lede	"	7 66	"	"	"	"	"	"	"
Capelle	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Londerzeel	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Malderen	"	20 "	"	"	"	"	"	"	"
Buggenhout	"	51 50	"	"	"	"	"	"	"
Termonde	"	92 29	"	"	"	"	470 50	"	22 45
Audeghem	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Zeel	"	46 55	"	"	"	"	"	"	2 50
Lokeren	"	41 51	"	"	"	"	"	"	2 50
Gyseghem	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Alost	145 "	417 03	"	"	"	"	"	"	24 "
Erembodeghem	"	87 50	"	"	"	"	"	"	"
Denderleeuw	"	47 80	"	"	"	"	"	"	"
Ninove	"	155 82	"	"	"	"	"	"	5 55
Santbergen	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Iddeghe	"	5 "	"	"	"	"	"	"	"
Schendelbeke	"	5 10	"	"	"	"	"	"	"
Grammont	"	609 73	"	"	"	"	"	"	2 "
Aeren	"	"	"	"	"	"	"	"	"
A reporter	777 50	6,825 50	"	81 35	"	"	16,755 05	441 "	486 85

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités	Surtares non remboursés.	Avis d'arrivée remis à domicile.	Dépôt des bagages dans les stations	Location et clouage des tapissières	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
50 18	72 40	"	1,993 63	"	"	"	371 57	2,642 02	
17 63	2 25	"	"	"	"	"	"	23 40	
62 60	187 70	76 90	"	1,010 "	"	"	21 13	5,409 05	
7 90	3 22	"	"	200 "	"	"	"	16,081 12	
2 "	"	"	"	"	"	"	"	18 "	
1 20	"	"	"	"	"	"	"	1 20	
8 43	" 37	"	"	"	"	"	"	9 02	
4 60	" 03	10 50	5 50	"	"	"	"	275 50	
20 40	67 04	73 90	307 40	55 "	"	"	"	1,425 74	
1 15	" 23	5 10	"	"	"	"	"	4 48	
2 85	" 58	1 20	2 70	"	"	"	"	15 88	
4 25	1 12	"	10 15	18 "	"	"	"	192 82	
9 03	5 31	33 80	"	"	"	"	"	695 03	
189 15	60 46	655 70	765 25	115 "	"	"	16 93	4,450 69	
2 05	"	"	"	"	"	"	"	5 35	
" 60	5 46	8 80	" 20	"	"	"	"	109 75	
4 25	" 41	" 10	" 75	"	"	"	"	13 17	
" 60	1 10	" 40	"	"	"	"	"	2 10	
4 95	" 55	"	2 50	"	"	"	"	7 80	
1 90	" 03	"	"	"	"	"	2 92	24 87	
1 05	" 17	2 80	" 10	"	"	"	"	35 62	
15 85	13 84	51 50	12 "	10 "	"	"	"	686 43	
"	"	5 "	"	"	"	"	"	5 "	
2 45	56 55	18 70	1 75	5 "	"	"	"	113 08	
11 90	18 17	5 50	11 80	"	"	"	"	88 08	
" 25	"	"	"	"	"	"	"	" 25	
12 05	7 28	103 20	108 55	"	"	"	"	817 81	
" 15	" 04	" 90	"	"	"	"	"	88 59	
2 40	"	"	" 95	"	"	"	"	81 13	
5 55	4 94	27 40	16 50	"	"	"	"	193 56	
" 10	"	"	"	"	"	"	"	" 50	
" 60	"	1 40	" 50	"	"	"	"	7 50	
" 55	"	"	" 10	"	"	"	"	5 55	
4 60	1 04	164 80	38 40	12 "	"	"	"	831 47	
2 60	"	1 60	"	"	"	"	"	4 20	
456 78	487 93	1,254 "	5,275 75	1,425 "	"	"	412 87	32,375 28	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage, de matériel, de magasinage et dépôt.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des services particuliers dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane	Exp. d'alimentation à fournir à des compagnies en relation	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Report	777 50	6,523 50	"	81 35	"	"	16,783 03	441 "	1486 83
Lessines	"	122 67	"	"	"	"	"	"	3 83
Papignies	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Rebaix	"	75	"	"	"	"	"	"	"
Wetteren	5 "	44 06	"	"	"	"	"	"	30 33
Nelle	"	90 67	"	"	"	"	"	"	"
Gand	190 "	424 88	"	429 75	"	"	"	"	7 50
— (Entrepôt)	"	194 "	"	"	"	"	634 "	"	23 50
Tronchiennes	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Hansbeke	"	12 "	"	"	"	"	"	"	"
Aeltre	"	403 56	"	"	"	"	"	"	5 70
Bloemendaël	"	24 "	"	"	"	"	"	"	"
Bruges	573 "	151 06	"	"	"	"	901 03	"	71 00
Plasschendaël	"	10 35	"	"	"	"	"	"	"
Ostende	28 "	93 06	"	"	"	"	526 23	"	41 30
La Pinte	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Deynze	10 "	5 03	"	"	"	"	"	"	"
Waereghem	"	30 70	"	"	"	"	"	"	"
Haerlebeke	"	21 52	"	"	"	"	"	"	"
Courtrai	533 "	151 70	"	"	"	"	1,753 33	"	"
Mouscron	10 "	65 64	"	"	"	"	567 20	"	6 90
Nechin	"	48 23	"	"	"	"	"	"	"
Templeuve	"	3 50	"	"	"	"	"	"	"
Tournai	223 "	1,071 58	"	"	"	"	1,992 23	"	13 50
Haecht	"	4 "	"	"	"	"	"	"	"
Wespelaer	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Louvain	20 "	479 "	"	11 "	"	"	471 50	"	44 80
Vertryck	"	17 "	"	"	"	"	"	"	"
Tirlemont	10 "	154 "	"	"	"	"	"	"	8 40
Esemael	"	42 68	"	"	"	"	"	"	"
Landen	"	79 33	"	"	"	"	"	"	53 83
Gingelom	"	5 48	"	"	"	"	"	"	"
Rosoux	"	51 "	"	"	"	"	"	"	"
Waremmé	"	1 30	"	"	"	"	"	"	"
Fexhe	"	24 "	"	"	"	"	"	"	"
A reporter	2,182 50	10,309 91	"	522 10	"	"	23,180 63	441 "	804 10

Pénalités à argé des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surlaxes non remboursées.	Avis d'arrivée remis à domicile.	Dépôt des bagages dans les stations.	Location et chômage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
456 78	487 93	1,234 .	3,273 75	1,423 .	°	°	412 57	52,375 28	
7 70	1 91	21 50	20 50	°	°	°	°	177 73	
° 03	° 10	°	°	°	°	°	°	° 15	
1 03	°	°	° 40	°	°	°	°	2 20	
4 30	1 98	15 40	8 43	°	°	°	°	109 74	
° 20	°	1 40	7 30	°	°	°	°	99 77	
100 15	45 23	15 10	643 90	109 .	°	°	1 23	1,972 72	
7 18	3 48	° 30	°	°	°	°	°	864 46	
° 20	° 00	° 30	°	°	°	°	°	1 10	
4 50	° 84	°	°	°	°	°	°	17 54	
83	° 93	°	°	°	°	°	7 22	418 26	
° 20	°	°	°	12 .	°	°	°	36 20	
19 23	23 89	°	324 30	133 .	4,440 .	°	°	6,422 03	
° 50	°	°	°	°	°	°	°	10 03	
23 83	16 03	43 10	246 70	43 .	°	°	°	864 09	
° 50	°	°	°	°	°	°	°	° 50	
2 10	18 75	7 .	21 .	°	°	°	°	61 90	
2 50	1 .	° 20	° 60	°	°	°	°	53 .	
° 90	° 27	°	°	°	°	°	°	22 69	
21 60	11 43	209 40	164 45	03 .	°	°	°	2,891 93	
29 73	9 86	18 80	15 23	53 .	°	°	96 80	653 20	
1 50	°	2 50	°	°	°	°	°	52 03	
5 23	5 01	°	°	°	°	°	°	13 76	
23 50	28 16	263 70	106 20	5 .	°	°	°	3,732 49	
°	°	2 .	° 20	°	°	°	°	6 20	
° 13	° 19	°	°	°	°	°	°	° 54	
44 03	12 42	118 60	116 33	76 .	°	°	3 50	1,397 42	
° 80	° 23	71 10	°	°	°	°	°	89 13	
14 03	7 13	59 20	18 .	23 .	°	°	17 33	295 13	
1 13	° 60	10 90	°	°	°	°	°	53 33	
10 73	1 65	1 70	3 80	193 .	°	°	85 51	453 59	
2 90	° 18	°	°	°	°	°	°	8 56	
11 33	° 18	°	° 20	°	°	°	°	62 93	
16 50	4 27	°	°	°	°	°	°	22 07	
2 83	° 28	°	°	°	°	°	°	27 13	
826 87	683 47	2,113 80	4,971 53	2,127 .	4,440 .	°	624 18	53,251 15	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage, de matériel, de magasinage et dépôt.	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.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Frais de grue, engin: chargement et déchargement
Report.	2,182 50	10,809 91	"	522 10	"	"	23,180 65	441 "	804 10
Aus.	"	151 "	"	2,923 06	200 "	"	"	"	"
Haut-Pré	"	65 52	"	"	"	"	"	"	10 25
Liège	"	644 10	"	2,969 73	220 "	"	3,419 80	"	154 05
Chênée	8 "	107 44	"	"	"	"	"	"	2 50
Chaudfontaine	"	8 04	"	"	"	"	"	"	"
Trooz-Aval.	"	70 81	"	"	"	"	"	"	15 75
Nessonvaux	"	24 51	"	"	"	"	"	"	" 15
Pepinster	"	38 59	"	"	"	"	"	"	"
Ensival	"	55 50	"	10 "	"	"	"	"	"
Verviers	100 "	1,012 63	"	"	"	"	5,028 75	"	101 03
Dolhain	"	55 25	"	"	"	"	"	"	"
Herbesthal.	"	329 07	"	2,000 "	"	"	371 25	"	2 90
Bruxelles (Midi)	00 "	1,445 87	"	"	"	"	"	"	899 "
Forest	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ruysbroeck	"	68 08	"	"	"	"	"	"	"
Loth	"	14 50	"	11 25	"	"	"	"	"
Hal.	"	114 30	"	"	"	"	"	"	6 40
Lembecq	"	80 "	"	"	"	"	"	"	5 05
Tubize	"	105 45	"	32 50	"	"	"	"	"
Braine-le-Comte	"	183 86	"	"	"	"	"	"	14 10
Ecaussines.	"	29 08	"	1,217 42	"	"	"	"	3 10
Marche-lez-Écaussines.	"	1 28	"	"	"	"	"	"	"
Manage	"	54 77	"	147 15	"	"	"	"	"
L'Olive	"	543 43	"	28 50	"	"	"	"	"
Mariemont.	"	94 09	"	"	"	"	"	"	"
Beaume	"	44 75	"	530 25	"	"	"	"	"
La Louvière	"	507 52	8,888 54	196 50	"	"	"	"	"
Braquegnies	"	448 70	"	236 "	"	"	"	"	"
Havré	"	24 "	"	"	"	"	"	"	"
Obourg	"	11 "	"	"	"	"	"	"	"
Nimy	"	42 "	"	"	"	"	"	"	"
Gouy-lez-Piéton	"	" 26	"	"	"	"	"	"	"
Pont-à-Celles.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Luttre	"	52 89	"	"	"	"	"	"	"
A reporter	2,547 50	16,516 40	8,888 54	10,624 46	420 "	"	52,000 45	441 "	2,016 80

Pénalités à charge des barreaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées	Avis d'arrivée remis à domicile	Dépôt des bagages dans les stations	Location et chômage des tapissières	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
820 87	685 47	2,115 80	4,971 55	2,127 "	4,440 "	"	624 18	55,251 15	
8 50	2 11	"	"	"	"	"	"	5,264 47	
2 25	2 91	" 90	1 60	"	"	"	"	83 45	
47 10	25 85	62 50	425 15	168 "	50 "	"	155 92	8,518 18	
4 45	"	11 10	5 25	"	"	"	"	155 54	
6 24	" 50	5 50	5 70	"	"	"	"	25 78	
10 60	" 55	"	" 20	"	"	"	"	105 61	
" 20	"	4 60	4 35	4 50	"	"	"	38 51	
5 65	4 79	6 40	25 55	"	"	"	"	78 58	
1 55	" 75	18 20	"	"	"	"	"	85 80	
54 55	"	301 60	165 40	10 "	"	"	212 50	6,965 06	
2 65	"	8 80	"	"	"	"	"	46 70	
1 20	4 51	28 70	" 30	"	"	"	"	2,758 85	
65 20	128 65	187 70	558 05	75 "	5,520 "	"	858 90	9,278 35	
2 00	"	"	"	"	"	"	"	2 90	
3 10	1 15	6 60	"	"	"	"	"	80 91	
4 60	"	"	"	"	"	"	"	50 35	
4 75	"	46 "	8 95	"	"	"	"	180 40	
" 80	"	5 60	"	"	"	"	"	59 45	
5 95	10 18	19 50	5 05	25 "	"	"	"	201 63	
8 10	2 74	54 40	" 10	"	"	"	5 05	248 55	
4 "	2 88	1 50	" 30	"	"	"	"	1,288 28	
" 50	"	" 40	"	"	"	"	"	1 98	
11 70	7 99	26 "	25 05	10 "	"	"	2 25	262 91	
" 60	" 94	55 60	"	"	"	"	"	609 07	
1 15	"	6 10	"	"	"	"	"	101 54	
1 95	"	12 40	2 05	"	"	"	"	591 40	
10 25	2 "	27 60	9 55	"	"	"	1 25	9,502 61	
5 70	"	82 10	" 75	"	"	"	"	771 25	
1 "	"	"	"	"	"	"	"	25 "	
"	"	5 20	"	"	"	"	"	14 20	
8 15	" 15	"	"	"	"	"	"	50 30	
1 40	"	"	"	"	"	"	"	1 66	
1 50	1 20	"	"	"	"	"	"	2 50	
1 55	" 02	"	" 10	"	"	"	"	54 56	
1,099 84	885 28	5,056 60	5,988 60	2,419 50	9,990 "	"	1,560 05	98,222 82	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage, de matériel, de magasinage et dépôt.	Usage des voies, stations et quais	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques	Quote-part des sociétés partielles dans les dépenses du personnel des stations	Déclarations en douane	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Report.	2,547 80	16,516 40	8,858 34	10,624 46	420 "	"	32,000 45	441 "	2,016 80
Gosselies	"	327 49	"	3,120 25	400 "	"	"	"	7 50.
Roux	"	225 24	"	130 25	"	"	"	"	9 90
Marchiennes	"	708 85	"	8,788 61	"	"	"	"	6 "
Charleroi	145 "	608 52	"	15,420 05	"	"	"	"	10 25
Couillet	"	275 24	"	469 "	"	"	"	"	"
Châtelineau	"	710 61	"	22,356 05	"	"	"	"	5 50
Campinaire	"	12 "	"	"	"	"	"	"	"
Farciennes	"	12 50	"	5,000 "	"	"	"	"	"
Tamines	"	24 22	"	4,767 52	"	"	"	"	"
Auvclais	"	56 22	"	20 "	"	"	"	"	"
Moustier	"	17 10	"	2,011 25	"	"	"	"	"
Floreffe	"	16 08	"	" 50	"	"	"	"	"
Namur	15 "	20 46	"	"	"	"	"	"	2 50
Soignies	"	154 52	"	2,762 20	"	"	"	"	8 85
Jurbise	"	9 90	"	"	"	"	"	"	"
Lens	"	41 42	"	"	"	"	"	"	"
Brugelle	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Chièvres et Attres.	"	14 11	"	"	"	"	"	"	"
Maffles	"	2 88	"	"	"	"	"	"	"
Ath.	57 80	152 40	"	2,000 "	"	"	"	"	5 80
Ligne.	"	11 70	"	"	"	"	"	"	"
Leuze	5 "	75 93	"	"	"	"	"	"	"
Bary-Maulde.	"	285 97	"	"	"	"	"	"	"
Havannes	"	6 25	"	"	"	"	"	"	"
Mons	125 "	854 84	"	"	"	"	3,881 25	"	2 50
Mons (Bassin)	"	24 50	1,086 75	"	"	"	"	"	516 80
Jemmapes	10 "	531 42	"	7,214 20	"	"	"	"	7 20
Saint-Ghislain	10 "	755 76	"	"	"	"	"	"	52 65
Boussu	10 "	59 01	"	80 60	"	"	"	"	"
Thulin	"	7 50	"	"	"	"	"	"	"
Quiévrain	"	164 12	"	"	"	"	2,525 35	"	"
TOTAUX du service in- térieur	2,725 "	22,652 86	9,945 09	84,755 74	820 "	"	38,577 05	441 "	2,449 75

Pénalités à charge des barreaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Avis d'arrivée remis à domicile	Dépôt des bagages dans les stations.	Location et ébouage des lapiissières.	Location de locomotives et tenders	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
1,099 84	883 28	3,036 60	3,988 60	2,419 50	9,990 "	"	1,560 08	98,222 82	
10 80	2 80	53 80	15 03	"	"	"	"	3,017 60	
4 33	2 15	27 90	6 33	"	"	"	"	406 54	
17 90	15 95	562 40	3 23	15 "	"	"	3 75	9,921 71	
29 73	96 97	21 70	248 60	30 "	5,050 "	"	193 89	10,864 55	
3 60	" 21	287 90	"	"	"	"	21 83	1,137 78	
8 93	4 18	232 60	11 85	"	"	"	"	23,529 54	
" 40	" 07	7 20	"	"	"	"	"	19 67	
15 63	" 01	"	"	"	"	"	15 "	3,045 16	
5 "	2 32	"	7 45	"	"	"	"	4,804 31	
4 50	"	14 60	"	"	"	"	"	95 12	
10 56	6 68	"	"	"	"	"	"	2,047 59	
3 33	" 38	38 "	" 70	"	"	"	"	61 61	
100 97	36 92	131 "	354 73	63 "	11,880 "	"	"	2,886 60	
18 50	4 19	40 50	29 50	23 "	"	"	"	5,024 26	
1 03	" 66	11 50	8 13	"	"	"	"	52 16	
" 95	" 13	17 70	6 40	"	"	"	"	60 60	
" 70	1 "	20 60	3 90	"	"	"	"	28 20	
1 "	"	17 50	4 10	"	"	"	"	36 31	
" 70	"	"	"	"	"	"	"	3 38	
13 55	6 88	77 80	16 "	47 "	"	"	"	2,494 43	
" 90	" 26	"	"	"	"	"	"	12 86	
12 23	6 37	" 50	3 10	40 "	"	"	4 66	144 81	
4 40	"	"	" 90	"	"	"	"	259 27	
" 13	"	"	"	"	"	"	"	6 40	
29 03	12 65	112 60	480 63	50 "	"	"	1 73	5,500 20	
"	"	1 70	"	"	"	"	"	1,420 75	
1 90	" 84	75 60	9 20	10 "	"	"	72 08	7,950 44	
17 27	5 38	65 60	15 20	20 "	"	"	477 73	1,393 81	
1 40	"	7 80	16 85	"	"	"	"	173 66	
2 70	" 53	4 70	1 23	6 "	"	"	"	21 70	
20 80	27 43	3 50	2 90	"	"	"	"	2,744 10	
1,302 59	1,118 36	4,706 90	7,456 90	2,726 50	14,920 "	"	2,532 76	196,928 50	

Services mixtes et

DÉSIGNATION des SERVICES.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et des ses abords.	Frais de chômage, de matériel, de magasinage et dépôt.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des épénis particuliers dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Mons à Haumont . . .	"	"	31,160 57	"	"	11,502 83	"	730 "	"
Sambre et Meuse. . .	"	"	20,529 63	"	"	22,510 72	"	"	"
Franco-belge.	"	"	25,493 "	"	"	"	"	"	"
Nord belge	"	"	43,073 58	"	"	53,228 79	"	2,190 "	"
Flandre occidentale. .	"	"	8,000 "	"	"	22,022 47	"	"	"
Luxembourg.	"	"	7,243 90	"	"	32,903 07	"	730 "	"
Lierre à Turnhout . .	"	"	"	"	"	5,806 14	"	"	"
Est belge	"	"	13,059 40	"	"	13,446 74	"	563 "	"
Pepinster à Spa . . .	"	"	"	"	"	5,353 51	"	"	"
Hainaut et Flandres. .	"	"	52,083 80	"	"	56,115 04	"	730 "	"
Hollando-belge. . . .	"	"	4,700 "	"	800 "	6,750 87	"	"	"
Dendre-et-Waes . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Centre.	"	"	"	"	950 "	8,577 "	"	"	"
Prusso-néerland-belge.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Manège à Wavre . . .	"	"	"	"	800 "	"	"	"	"
TOTAUX des services mix- tes et internationaux.	"	"	187,023 88	"	2,550 "	220,903 18	"	4,743 "	"
Report du service inté- rieur	2,725 "	22,632 86	9,945 09	84,753 74	820 "	"	58,577 05	441 "	2,449 75
TOTAUX GÉNÉRAUX. .	2,725 "	22,632 86	197,868 97	84,753 74	3,370 "	220,903 18	58,577 05	5,180 "	2,449 75

Internationaux.

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités	Surtares non remboursées	Avis d'arrivée remis à domicile	Dépôt des bagages dans les stations	Location et chômage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage	RECETTES diverses.	TOTAL. —	Observations.
"	"	"	"	"	"	"	"	43,483 40	
"	"	"	"	"	"	"	"	43,049 35	
"	"	"	"	"	"	"	"	25,495 "	
"	"	"	"	"	"	422 86	40 83	98,956 06	
"	"	"	"	"	"	"	"	50,622 47	
"	"	"	"	"	"	422 86	182 41	41,432 24	
"	"	"	"	"	"	500 "	240 "	6,546 14	
"	"	"	"	"	"	"	"	50,851 14	
"	"	"	"	"	"	"	"	5,555 51	
"	"	"	"	"	"	833 55	"	70,564 19	
"	"	"	"	"	"	400 "	250 "	12,889 87	
"	"	"	"	"	"	"	18,679 59	18,679 59	
"	"	"	"	"	"	538 36	"	10,065 56	
"	"	"	"	"	"	500 "	"	500 "	
"	"	"	"	"	"	"	"	800 "	
"	"	"	"	"	"	3,419 43	19,562 85	438,906 52	
1,502 59	1,118 36	4,706 90	7,436 90	2,726 50	14,920 "	"	2,352 76	196,928 50	
1,502 59	1,118 36	4,706 90	7,436 90	2,726 50	14,920 "	3,419 43	21,715 59	655,854 62	

N° XXV.

RAILS. — *Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1863.*

DÉSIGNATION.	NATURE DES RAILS.	MÈTRES COURANTS DE RAILS.					
		ONDULÉS	PARALLÈLES.	À DENT BOURRELETS IRÉ-AUX	À DENT BOURRELETS SYMMÉTRIQUES.	VIGNOLES.	TOTAL.
		De 17 à 22 kilog. par mètre	De 23 à 27 kilog. par mètre	De 34 kilog. par mètre	De 38 1/2 kilog. par mètre	De 38 kilog. par mètre	
En dépôt au 1 ^{er} jan- vier 1863	Neufs.	"	"	56,260 80	"	9,341 17	45,601 97
	Vieux.	63 44	17,748 64	40,404 38	"	53 96	58,502 42
Fournitures faites en 1863 et produits du remaniage.....	Neufs.	"	"	120,214 68	23,685 60	52,178 30	196,076 78
Rails ôtés des voies ...	Vieux.	8,237 39	40,641 06	269,833 18	6 "	3,784 70	522,514 53
ENSEMBLE.....	Neufs.	"	"	156,473 48	23,685 60	61,519 67	241,678 75
	Vieux.	8,322 83	58,389 70	310,239 56	6 "	3,858 66	380,816 75
Employés aux renou- vellements.	Neufs.	"	"	121,244 03	14,737 84	53,721 95	189,725 80
	Vieux.	2,981 73	3,458 40	115,438 51	"	152 "	122,010 64
Employés à l'établis- sement de voies nou- velles.	Neufs.	"	"	12,918 22	"	70 64	12,988 86
	Vieux.	"	2,678 26	24,331 97	"	"	27,210 23
Rails mis hors de ser- vice	Vieux.	5,263 81	44,890 69	106,196 48	6 "	3,291 90	159,648 88
ENSEMBLE.....	Neufs.	"	"	154,162 23	14,757 84	55,792 57	202,712 66
	Vieux.	8,245 54	51,027 58	246,166 96	6 "	3,425 90	308,869 73
En dépôt au 1 ^{er} jan- vier 1864.	Neufs.	"	"	22,315 25	8,923 76	7,727 10	58,966 09
	Vieux.	77 29	7,362 38	64,092 60	"	414 76	71,947 "

N° XXVI.

Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1^{er} janvier 1864.

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 ^{er} JANVIER 1864.				
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DIX BOURRELETS Inégaux.	A DIX BOURRELETS Symétriques.	VIGNOLES.
Bruxelles à Malines.....	1835	20	"	50,157	51,171	51,207	18,558	105,806	5,188	6,405
	1838	"	20							
	1841	3	"							
Malines à Anvers.....	1856	24	"	31,105	13,177	960	9,519	98,150	4,113	15,488
	1838	"	24							
	1840	5	3							
	1860	2	"							
Contich à Lierre.....	1855	6	"	6,559	3,168	"	1,446	17,865	"	48
	1857	24	2							
Malines à Louvain.....	1859	"	10	47,286	9,816	2,263	8,570	85,186	"	17,787
	1841	"	12							
	1857	19	"							
Louvain à Tirlemont.....	1859	"	8	56,196	5,735	712	5,605	58,508	"	16,720
	1841	"	11							
	1858	26	"							
Tirlemont à Waremme.....	1859	"	15	55,756	4,798	70	5,829	96,517	"	13,165
	1841	"	15							
	1858	20	"							
Waremme à Ans.....	1841	"	20	56,770	2,037	"	286	61,421	"	13,264
	1842	6	6							
Ans à la Meuse.....	1842	4	"	15,289	18,679	5,510	16,552	45,810	"	142
Liège à la frontière.....	1842	4	"	76,554	14,536	4,965	7,262	150,491	288	15,601
	1843	55	50							
Malines à Gand.....	1857	56	"	114,644	17,869	5,767	13,620	241,255	"	1,224
	1859	"	55							
	1841	"	23							
	1857	2	"							
Gand à Ostende.....	1858	67	"	155,962	9,269	4,578	5,285	275,278	"	1,932
	1846	"	6							
	1849	"	13							
	1850	"	4							
	1852	"	8							
	1853	"	7							
	1854	"	7							
	1855	"	22							
Gand à Courtrai.....	1859	45	"	85,024	9,432	569	6,500	152,188	"	28,152
	1852	"	7							
	1853	"	9							
	1855	"	6							
	1857	"	7							
	1858	"	"							
	1861	"	14							
A reporter.....		562	347	707,062	157,557	54,405	96,828	1,586,435	7,591	133,048

RAILS MIS HORS DE SERVICE.

ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DEUX BOURRELETS INÉGAUX.			A DEUX BOURRELETS ÉGAUX.	VIGNOLES.			TOTAL GÉNÉRAL.
1840 à 1862.	1863.	TOTAL.	1840 à 1862.	1863.	TOTAL.	1840 à 1862.	1863.	TOTAL.		1840 à 1862.	1863.	TOTAL.	
74,897	582	75,479	41,940	1,978	43,918	27,374	2,489	29,863	•	56	167	203	149,465
114,860	280	115,140	6,414	670	7,084	17,354	7,806	25,160	•	6	84	90	147,474
•	•	•	833	54	889	29	•	29	•	•	•	•	918
64,590	32	64,622	14,093	786	14,879	19,829	2,704	22,533	•	102	157	259	102,075
43,568	•	43,568	39,892	279	40,171	27,776	36	27,812	•	88	•	88	115,639
53,550	•	53,550	51,040	19	51,059	26,085	15,770	41,855	•	•	90	90	148,354
30,297	92	30,389	53,722	447	54,169	25,128	3,466	28,594	•	56	180	216	115,368
15,113	1,437	16,550	20,876	5,490	26,066	142	1,769	1,911	•	•	•	•	44,527
79,484	1,221	80,705	63,389	1,607	64,996	51,531	11,899	63,430	•	150	152	262	209,215
210,761	9	210,770	62,628	11,998	74,626	5,160	1,441	6,601	•	•	12	12	290,009
135,569	1,043	136,612	7,836	70	7,906	6,463	•	6,463	•	•	•	•	170,805
5,240	3	5,243	100,568	527	101,095	2,045	983	3,028	•	21	•	21	109,383
871,509	4,699	876,008	442,953	23,923	466,876	206,736	48,363	255,099	•	419	802	1,221	1,599,206

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES. AU 1 ^{er} JANVIER 1864.				
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOURRELETS loégers.	A DEUX BOURRELETS symétriques.	VIGNOLES.
Réport.....		362	347	707,062	137,337	34,405	96,828	1,586,453	7,591	133,948
Courtrai à Tournai et Mous- cron à la frontière de France.	1842	34	"	67,518	10,626	438	8,887	93,650	"	30,223
	1847	"	3							
	1848	"	12							
	1861	"	19							
Tournai à Jurbise.	1847	15	"	93,654	9,371	"	6,941	123,602	"	72,342
	1848	33	"							
	1850	"	48							
Dendre-et-Waes et Bruxel- les à Gond, par Alost.	1833	9	9	209,959	20,641	"	"	460,870	"	139
	1835	46	46							
	1856	55	55							
Bruxelles à Tubise.	1840	20	"	59,407	13,706	"	14,053	67,929	"	27,563
	1844	"	5							
	1846	"	13							
Tubise à Soignies.	1841	17	"	53,623	7,718	"	5,637	71,882	"	7,091
	1846	"	17							
Soignies à Mons.	1841	24	"	30,524	8,161	"	4,142	75,596	"	58,826
	1846	"	15							
	1847	"	41							
Mons à Quiévrain et Quié- vrain à la frontière de France.	1842	20	"	53,540	14,733	"	9,673	93,341	"	24
	1846	"	4							
	1847	"	16							
Braine-le-Comte à Namur ..	1842	14	"	136,461	38,043	"	20,130	354,923	"	60,230
	1843	63	"							
	1846	"	6							
	1847	"	19							
	1849	"	21							
	1852	"	9							
Mons à Manage.	1857	"	23	60,337	29,634	"	35,130	138,071	7,161	1,213
	1858	32	32							
Landen à Hasselt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX		744	728	1,438,667	312,234	54,861	201,463	2,850,569	14,752	391,878
		1,472								

RAILS MIS HORS DE SERVICE.													
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DEUX BOURRELETS INÉGAUX.			A DEUX BOURRELETS SYMMÉTRIQUES.	VIGNOLES.			TOTAL GÉNÉRAL.
1840 à 1862.	1863.	TOTAL.	1840 à 1862.	1863.	TOTAL.	1840 à 1862.	1863.	TOTAL.		1840 à 1862.	1863.	TOTAL.	
51,509	4,699	876,008	442,935	23,925	466,878	206,736	48,365	233,099	"	419	802	1,221	1,399,206
24,330	"	24,330	61,763	494	62,259	7,235	11,282	18,537	"	371	1,983	2,356	107,482
"	"	"	183,186	6,144	189,350	1,432	1,127	2,539	"	"	"	"	191,889
"	"	"	138	"	138	11,168	2,464	13,632	"	"	"	"	13,770
8,035	"	8,035	43,476	"	43,476	26,044	"	26,044	"	96	"	96	79,669
1,007	"	1,007	54,391	1,616	56,207	13,016	1,075	14,092	"	"	"	"	71,306
200	"	200	49,180	1,301	50,681	11,317	19,885	31,202	"	"	"	"	82,033
200	564	764	43,907	3,282	47,459	5,230	"	5,230	"	"	"	"	53,183
1,007	"	1,007	168,313	4,240	172,353	30,468	20,406	70,874	6	12	414	426	244,866
"	"	"	83,433	3,689	89,142	1,811	1,394	3,403	"	"	91	91	92,638
9,750	"	9,750	1,843	"	1,843	"	"	"	"	"	"	"	11,373
23,836	3,263	921,099	1,156,777	44,891	1,181,668	334,477	106,197	440,674	6	898	3,292	4,190	2,547,637

N° XXVII.

BILLES. — *Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1863.*

DÉSIGNATION.	BILLES					
	EN RÉSERVE au 1 ^{er} janvier 1863.	FOURNIES PENDANT L'ANNÉE.		EMPLOYÉES		RESTANT en DÉPÔT au 31 décembre 1863.
		Quantités.	Prix.	aux remplacements.	à l'établissement de voies d'évitement et de doubles voies.	
Billes en chêne non préparées.....	10,656	54,972	Fr. c. 5 49	44,707	4,889	16,052
— en sapin préparé (procédé Bethell)	8,089	125,226	4 54	99,416	7,128	27,074
TOTAUX.....	18,745	180,198		143,825	12,017	43,103
ENSEMBLE.....		198,943			155,840	

N° XXVIII.

État des billes mises hors de service pendant l'année 1863.

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^e TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD	Bruxelles à Malines	313	53	3	1,166	»	77
	Malines à Anvers	379	194	»	1,049	321	51
	Contich à Lierre	»	99	»	»	»	»
EST	Malines à Louvain	21	52	»	468	»	»
	Louvain à Tirlemont	58	»	»	100	4	1
	Tirlemont à Waremme	80	»	»	3,463	617	511
	Waremme à Ans	437	208	127	382	132	104
VESDRE	Ans à la Meuse	391	50	112	1,529	364	»
	Liège à la frontière	373	36	»	1,620	»	101
OUEST	Malines à Gand	1,129	388	126	2,634	873	390
	Gand à Ostende	631	62	»	1,931	1,205	177
	Gand à Courtrai	971	442	440	677	138	2,024
	Courtrai à Tournai	79	51	18	1,334	»	256
	Tournai à Jurbise	»	»	»	136	»	»
	Dendre-et-Waes	460	»	»	1,967	»	»
MIDI	Bruxelles à Tubise	126	»	»	63	69	20
	Tubise à Soignies	978	»	»	»	»	»
	Soignies à Mons	2,667	53	11	2,811	»	276
	Mons à Quiévrain	1,531	»	»	687	»	»
NAMUR	Braine-le-Comte à Namur	3,986	»	»	867	»	»
	Mons à Manage	262	»	»	944	»	»
		13,094	1,690	857	24,072	3,945	4,168
		17,621			32,183		

3 ^e TRIMESTRE.			4 ^e TRIMESTRE.			TOTAUX.			BILLES EN FER.	Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES		
886	"	33	1,601	"	"	3,966	33	135	"	
417	20	32	363	191	270	2,210	926	335	1,174	
"	60	"	"	30	"	"	189	"	"	
1,037	"	327	1,532	"	209	3,038	52	356	"	
740	"	104	46	"	"	924	04	103	"	
2,296	39	47	634	"	384	6,473	676	942	"	
21	3	"	"	3	"	1,060	370	231	"	
1,739	124	"	"	"	"	3,879	318	112	"	
3,049	460	101	44	3	97	3,083	321	339	"	
3,373	384	4,036	1,404	117	1,936	10,362	1,062	6,688	"	
2,634	1,633	434	4,194	1,449	317	9,390	4,569	3,148	"	
816	"	1,611	168	67	1,220	2,632	647	6,293	"	
2,601	781	2,912	"	99	76	4,014	931	5,242	"	
"	"	"	"	"	138	136	"	138	"	
1,893	29	"	1,042	3	33	3,304	32	38	"	
232	18	12	"	"	"	425	87	32	"	
123	1	"	1,373	"	8	2,678	01	08	"	
3,263	"	"	2,391	102	"	13,134	137	287	"	
32	"	"	676	"	"	2,943	"	"	"	
6,584	"	"	5,646	"	"	17,083	"	"	"	
633	"	"	1,139	"	"	3,000	"	"	"	
36,399	3,794	9,731	22,476	2,068	4,910	98,041	11,498	19,666	1,174	
40,944			29,454			129,202				

N° XXIX. — *Compte de l'emploi du*

PROVENANCE.	BOIS À BRÛLER.		BOIS D'ALLUMAGE, VIEUX.		BRIQUETTES.	
	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.
	Mètres cubes.		Mètres cubes.		Kilogrammes.	
Quantités restant en approvisionnement, dans les dépôts au 1 ^{er} janvier.	24.800	Fr. c. 363 83	4,938.960	Fr. c. 24,794 80	10,909,364	Fr. c. 166,640 36
Quantités livrées par les fournisseurs. (Dépenses imputées sur le budget.)	50 kil. goudron de gaz.	2 50	»	»	29,708,333	593,844 25
Résidus de charbon provenant du lavage de charbon maigre.	»	»	»	»	»	»
Bois d'allumage livré aux dépôts par le service des Voies et travaux	»	»	10,608.576	53,041 88	»	»
Déchets de bois des ateliers de l'arsenal.	»	»	»	»	»	»
Déchets de briquettes abandonnés par les fournisseurs.	»	»	»	»	»	»
Déchets de coke recueillis à l'arsenal de Malines, à l'épuisement des tas.	»	»	»	»	»	»
Excédant constaté par suite de vérifications.	»	»	»	»	»	»
TOTAL DES ENTRÉES. {	Goudron de gaz. .	50 kil.	»	»	»	»
	Bois à brûler. . .	m ³ 24.500	15,567.556	77,836 68	40,617,719	562,484 61
Dont à déduire les approvisionnements restant aux dépôts au 31 décembre . .	»	»	6,565.169	31,825 85	8,429,569	118,285 38
Reste une consommation de	50 kil. goudron de gaz.	(a) 2 50	9,202.167	43,010 85	52,188,530	444,199 25
	m ³ 24.500 bois.	(b) 363 83	à 5 francs le mètre cube.		à 15.80 p. ‰	

N. B. Les sommes en italiques s'appliquent aux combustibles dont la valeur n'a pas été payée sur les fonds du budget.

(a) A fr. 8-35 les 100 kilogrammes.

(b) A fr. 14-85 le mètre cube.

combustible en 1863. — ENTRÉE.

CHARBON DE BOIS.		CHARBON DE TERRE, MENU, et déchets de coke et de briquettes.		COKE.		DÉCHETS DE BOIS.		A REPORTER.
QUANTITÉ. — Hectolitres.	VALEUR.	QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR.	QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR.	QUANTITÉ. — Mètres cubes.	VALEUR.	
667.00	Fr. c. 1,375 25	5,950,889	Fr. c. 60,040 25	213,462	Fr. c. 4,431 19	"	"	Fr. c. 257,865 64
1,200.00	2,700 "	70,280,190	674,648 95	202,505	3,826 77	"	"	1,077,022 47
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	53,041 88
"	"	"	"	"	"	583,040	699 65	699 65
"	"	28,460	"	"	"	"	"	"
"	"	59,348	"	"	"	"	"	"
"	"	50,445	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,867.00	4,275 25	76,529,550	734,689 18	415,967	8,277 96	585,040	699 65	1,588,627 64
607.80	1,576 58	5,520,531	54,924 71	154,319	2,645 "	"	"	209,037 52
1,239.50	2,896 85	70,808,799	679,764 47	281,648	5,652 96	585,040	699 65	1,179,370 52
à		à		à		à		
2.50		9.60 p. 100/100		20.00 p. 100/100		1.20		

N° XXIX (suite). — *Compte de l'emploi du combustible en 1863.* — ENTRÉE.

PROVENANCE.	REPORT.	FAGOTS.		PETITS FAGOTS.		RÉSIDUS DE CHARBON.		VALEUR TOTALE.
		QUANTITÉ. — Pièces	VALEUR.	QUANTITÉ — Pièces.	VALEUR.	QUANTITÉ. — Kilogr.	VALEUR.	
Quantités restant en approvisionnement, dans les dépôts, au 1 ^{er} janvier.	Fr. c. 237,863 64	86,544	Fr. c. 12,423 74	"	"	"	"	Fr. c. 270,287 36
Quantités livrées par les fournisseurs. (Dépenses imputées sur le budget.)	1,077,022 47	9,000	1,935 "	9,220	184 40	"	"	1,079,141 87
Résidus de charbon provenant du lavage de charbon maigre	"	"	"	"	"	64,792	323 96	323 96
Bois d'allumage livré aux dépôts par le service des Voies et travaux	53,041 88	39,971	5,595 94	"	"	"	"	58,637 82
Déchets de bois des ateliers de l'arsenal.	699 65	"	"	"	"	"	"	699 65
Déchets de briquettes abandonnés par les fournisseurs	"	"	"	"	"	"	"	"
Déchets de coke recueillis à l'arsenal de Malines, à l'épuisement des tas	"	"	"	"	"	"	"	"
Excédant constaté par suite de vérifica- tions.	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAL DES ENTRÉES	1,388,627 64	133,515	19,954 68	9,220	184 40	64,792	323 96	1,409,090 68
Dont à déduire les approvisionnements restant aux dépôts au 31 décembre . .	209,037 32	49,414	7,039 55	"	"	"	"	216,096 85
Reste une consommation de	1,179,570 32	86,101 à 0.15	12,913 13	9,220 à 0.02	184 40	64,792 à 5 p. ^{oo} / _{oo}	323 96	1,192,993 83

N° XXX.

Compte de l'emploi du combustible pendant l'exercice 1863. — SORTIE. .

DESTINATION.	BOIS A BRULER.		BOIS D'ALLUMAGE, VIEUX.		
	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	
	Mètres cubes.	Fr. 14-85.	Mètres cubes.	Fr. 5-00.	
Direction générale et services spéciaux y annexés.....	24.800	Fr. c. 363 83	»	Fr. c. »	
Magasin central et commission de réception à Malines.....	»	»	0.100	» 50	
Service des voies et travaux.	Chauffage des bureaux.....	»	15.800	69 »	
	Entretien des bâtiments.....	»	»	»	
Traction.	Allumage.	Ligne du Nord.....	»	1,426.940	7,134 70
		Id. de l'Est.....	»	1,402.720	7,015 60
		Id. de l'Ouest.....	»	2,406.470	12,032 35
		Id. du Midi.....	»	3,239.731	16,298 63
		Machine de Haut-Pré.....	»	2.000	10 »
	Chauffage.	Ligne du Nord.....	»	»	»
		Id. de l'Est.....	»	»	»
		Id. de l'Ouest.....	»	»	»
		Id. du Midi.....	»	»	»
		Machine de Haut-Pré.....	»	»	»
Sations. Chauffage des bureaux et des salles d'attente.....	»	»	164.828	824 13	
Arsenal de Malines.	Bureaux.....	»	»	»	
	1 ^{re} division.....	»	»	»	
	2 ^e division.....	»	»	»	
Ateliers des stations.	Locomotives.....	»	31.890	157 95	
	Voitures.....	»	38.440	192 20	
	Lampistes.....	»	»	»	
	Peintres.....	»	»	»	
Machines fixes, autres que celle de Haut-Pré.....	»	»	426.101	2,130 50	
Service des transports.....	»	»	24.200	121 »	
TOTAL.....		24.800	563 85	9,196.917	45,984 58
Postes. Chauffage des bureaux ambulants.....	»	»	5.230	26 25	
Télégraphes.....	»	»	»	»	
TOTAL GÉNÉRAL DE LA CONSOMMATION.....		24.800	563 83	9,202.167	46,010 83

Goudron de gaz.		Briquettes.		Charbon de bois.		Charbon de terre, menu, et déchets de coke et de briquettes.		A reporter.
Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
Kilogrammes.	Fr. 8-33 p. ‰	Kilogrammes.	Fr. 13-50 p. ‰	Hectolitres.	Fr. 2-30.	Kilogrammes.	Fr. 9-60 p. ‰	
"	"	"	Fr. c.	"	Fr. c.	490,070	Fr. c.	Fr. c.
"	"	"	"	"	"	44,143	423 79	424 29
"	"	"	"	"	"	896,008	8,601 68	8,670 68
"	"	"	"	87.03	201 25	"	"	201 25
"	"	60,380	833 24	"	"	1,149,330	11,033 68	19,003 62
"	"	17,330	242 19	"	"	1,252,226	11,829 37	19,083 16
30	2 30	164,780	2,273 07	"	"	1,932,750	18,746 21	33,033 03
"	"	23,760	333 49	"	"	2,708,458	26,001 "	42,633 14
"	"	"	"	"	"	"	"	10 "
"	"	3,943,300	82,047 90	"	"	7,636,800	73,313 28	133,561 18
"	"	4,433,400	61,870 92	"	"	9,402,100	90,260 16	132,131 08
"	"	7,122,600	98,291 88	"	"	12,120,400	116,333 84	214,647 72
"	"	14,232,000	196,401 50	"	"	19,298,300	183,263 60	381,667 20
"	"	"	"	"	"	5,337,280	54,149 39	34,149 39
"	"	230	3 43	"	"	2,594,468	24,906 89	23,734 47
"	"	"	"	"	"	48,480	463 41	463 41
"	"	128,200	1,769 16	368.00	846 40	3,219,748	30,009 58	33,523 14
"	"	"	"	167.00	384 10	920,120	8,833 13	9,217 23
"	"	"	"	62.00	142 60	529,332	5,081 78	5,382 33
"	"	"	"	"	"	333,290	3,410 78	3,602 98
"	"	"	"	333.00	883 30	4,360	43 78	929 28
"	"	"	"	"	"	2,280	21 89	21 89
"	"	7,930	109 43	"	"	2,299,814	22,078 21	24,318 14
"	"	"	"	"	"	296,710	2,848 42	2,969 42
30	2 30	32,188,330	444,199 23	1,069.03	2,439 83	70,739,069	679,287 06	1,172,297 03
"	"	"	"	"	"	37,460	339 62	383 87
"	"	"	"	190.00	437 00	12,270	117 79	334 79
30	2 30	32,188,330	444,199 23	1,239.03	2,896 83	70,808,799	679,764 47	1,173,237 71

N° XXX (suite). — *Compte de l'emploi du*

DESTINATION.	REPORT.	COKE.		DÉCHETS DE BOIS.	
		QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr. 20 p. 100.	QUANTITÉ. — Mètres cubes.	VALEUR. — Fr. 1-20.
Direction générale et services spéciaux y annexés	Fr. c. 5,068 50	"	Fr. c. "	"	Fr. c. "
Magasin central et commission de réception de Malines	421 29	1,000	20 "	"	"
Service des voies et travaux. { Chauffage des bureaux	8,670 68	"	"	"	"
Entretien des bâtiments	201 25	"	"	"	"
Traction. { Allumage. { Ligne du Nord	19,005 62	"	"	"	"
	Id. de l'Est	"	"	"	"
	Id. de l'Ouest	35,055 03	4,200	84 "	"
	Id. du Midi	42,055 14	54,600	692 "	"
	Machine de Haut-Pré	10 "	"	"	"
	Chauffage. { Ligne du Nord	155,561 18	"	"	"
		Id. de l'Est	152,151 03	"	"
		Id. de l'Ouest	214,647 72	"	"
		Id. du Midi	581,667 20	"	"
		Machine de Haut-Pré	54,149 89	"	"
Stations. Chauffage des bureaux et des salles d'attente	25,734 47	"	"	"	"
Arsenal de Malines. { Bureaux	465 41	66	1 52	"	"
	1 ^{re} division	55,525 14	174,719	5,494 98	481.000 577 20
	2 ^e division	9,217 25	"	102.040	122 45
Ateliers des stations. { Locomotives	5,582 55	66,555	1,526 66	"	"
	Voitures	5,602 98	200	4 "	"
	Lampistes	929 28	500	10 "	"
	Peintres	21 89	"	"	"
Machines fixes, autres que celle de Haut-Pré	24,518 14	"	"	"	"
Service des transports	2,969 42	"	"	"	"
TOTAL	1,172,297 05	281,648	5,652 96	583.040	699 65
Postes. Chauffage des bureaux ambulants	535 87	"	"	"	"
Télégraphes	534 79	"	"	"	"
Perte par incendie, à la station de Bruxelles (Midi)	"	"	"	"	"
TOTAL GÉNÉRAL DE LA CONSOMMATION	1,175,237 71	281,648	5,652 96	583.040	699 65

combustible pendant l'exercice 1863. — SORTIE.

FAGOTS.		PETITS FAGOTS.		RÉSIDUS DE CHARBON.		SOMMES	TOTAUX.	Observations.
QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	PARTIELLES.		
Pièces.	Fr. 15 p. o/o	Pièces.	Fr. 2 p. o/o	Kilogrammes.	Fr. 5 p. o/o			
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	(a) A la rigueur, cette somme devrait être diminuée de celle de fr. 487-50 qui a été payée à l'administration par la société du jardin zoologique d'Anvers, du chef de travail fait, pour le compte de cette société, par la machine fixe de la station.
"	"	"	"	"	"	5,068 50		
"	"	"	"	"	"	444 29	5,512 79	
53	7 95	"	"	64,792	523 96	9,002 59		
"	"	"	"	"	"	201 25	9,203 84	
17,566	2,604 90	"	"	"	"	21,608 52		
16,628	2,494 20	"	"	"	"	21,879 56		
22,789	5,418 55	"	"	"	"	36,537 58		
20,555	5,050 25	"	"	"	"	46,597 59		
"	"	"	"	"	"	10 "	126,152 65	
"	"	"	"	"	"	135,561 18		
"	"	"	"	"	"	152,151 08		
"	"	"	"	"	"	214,647 72		
"	"	"	"	"	"	381,667 20		
"	"	"	"	"	"	54,149 89	957,937 07	
1,178	176 70	"	"	"	"	"	25,911 17	
"	"	"	"	"	"	466 75		
"	"	"	"	"	"	57,597 52		
"	"	"	"	"	"	9,559 70	47,405 75	
212	51 80	"	"	"	"	6,740 79		
309	46 55	"	"	"	"	5,635 55		
"	"	"	"	"	"	939 28		
"	"	"	"	"	"	21 89	11,555 29	
4,717	707 55	"	"	"	"	"	(a) 25,025 69	
80	12 "	"	"	"	"	"	2,981 42	
85,667	12,530 05	"	"	64,792	523 96	"	1,191,503 67	
59	5 85	9,220	184 40	"	"	"	576 12	
"	"	"	"	"	"	"	554 79	
2,595	559 25	"	"	"	"	"	559 25	
86,101	12,915 15	9,220	184 40	64,792	523 96	"	1,192,995 85	

N^o XXXI. — *Compte de l'emploi des*

ENTRÉE.	HUILE DE PÉTROLE.		HUILE ÉPURÉE.		HUILE DE GRAISSAGE.	
	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.
	Kilogrammes.	Fr. 0-79.	Kilogrammes.	Fr. 1-10.	Kilogrammes.	Fr. 1-12.
Quantités restant en approvisionnement, aux dépôts, au 1 ^{er} janvier 1865			88,045.00	95,599 48	116,040.50	131,884.50
Quantités livrées par les fournisseurs (dépenses imputées sur le budget)	107,514.00	75,503 81	140,087.50	156,174 92	503,998.50	514,793 47
Transfert de l'huile épurée à l'huile de graissage	"	"	"	"	719.50	762 67
Quantités livrées par l'atelier de fabrication de la graisse jaune	"	"	"	"	"	"
Excédants constatés et pris en charge par les dépôts	"	"	"	"	1,534.50	"
TOTAL DES ENTRÉES.	107,514.00	75,503 81	228,150.50	249,523 40	422,093.00	477,442 64
Dont à déduire, les approvisionnements restant aux dépôts au 31 décembre 1865.	28,747.50	20,945 61	93,071.00	105,188 73	155,007.00	178,596 88
Reste une consommation de	78,566.50	52,560 20	135,039.50	146,556 67	267,086.00	299,153 76
SORTIE.						
Direction générale et services spéciaux y annexés	"	"	2,711.00	2,982 10	"	"
Magasin central et commission de réception de Malines.	10.00	7 "	405.00	443 50	"	"
Service des voies et travaux	10,531.00	7,385 70	7,653.00	8,418 50	3,863.00	4,528 80
Traction. { Machine fixe de Haut-Pré.	"	"	598.00	457 80	1,225 50	1,372 56
{ Graissage des locomotives	"	"	"	"	170,793 00	191,290 40
Service des transports. — Éclairage et graissage des voitures, graissage des appareils.	13,556.50	10,875 35	53,670.50	61,257 35	54,614.50	61,168 24
Arsenal de { Bureaux	6.00	4 20	137.00	172 70	"	"
{ 1 ^{re} division.	"	"	3,096.00	4,065 60	7,267.00	8,159 04
Malines. { 2 ^e division	2 00	1 40	2,582.00	2,620 20	9,838.00	11,018 56
Stations. — Éclairage des bureaux et des salles d'attente	40,028.00	52,219 40	47,793.50	52,573 05	"	"
Ateliers des stations. { Locomotives	1,432.00	1,016 40	8,179.50	8,997 43	7,065.00	7,910 56
{ Voitures	267.00	186 90	498.00	547 80	4,261.50	4,772 88
{ Lampistes	792.50	534 75	12.00	15 20	"	"
{ Peintres	20.50	14 35	"	"	"	"
Machines fixes, autres que celle de Haut-Pré.	55.50	24 85	546 00	380 60	1,641.00	1,857 92
Atelier pour la fabrication de la graisse jaune pour voitures	"	"	"	"	6,515.00	7,296 80
ENSEMBLE.	74,701.00	52,290 70	129,901.50	142,891 65	267,085.50	299,153 76
Postes. — Éclairage des bureaux ambulants.	283.00	198 10	575.00	650 50	"	"
Télégraphes	102 00	71 40	1,863.50	2,052 03	"	"
Manquant constaté par balance générale	5,480.50	"	"	"	"	"
Transfert de l'huile épurée à l'huile de graissage	"	"	719.50	762 67	"	"
TOTAL GÉNÉRAL DE LA CONSOMMATION.	78,566.50	52,560 20	135,039.50	146,556 67	267,085.50	299,153 76

N. B. Les sommes en italiques s'appliquent aux corps gras dont la valeur n'a pas été payée sur les fonds du budget.

corps gras pendant l'exercice 1863.

SUIF DE BŒUF FONDU ET SAINDOUX D'AMÉRIQUE.		GRAISSE JAUNE POUR VOITURES.		HUILE DE PALMIER.		RÉSIDUS D'HUILE.		SOMMES PARTIELLES.	VALEUR TOTALE.
QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr. 1-16.	QUANTITÉ. — Kilogramm.	VALEUR. — Fr. 0-65.	QUANTITÉ. — Kilogr.	VALEUR. — Fr. 1-20.	QUANTITÉ. — Kilogr.	VALEUR. — Fr. 0-50.		
25,953.00	53,775 88	18,317	10,990 20	6,766	8,099 32	3,964	1,982 "	"	280,080 38
54,454.00	56,474 97	"	"	"	"	"	"	"	610,949 17
"	"	"	"	"	"	"	"	"	762 67
"	"	77,400	51,225 85	"	"	"	"	"	51,225 85
155.00	"	"	"	"	"	"	"	"	"
60,522.00	70,248 85	95,717	62,216 05	6,766	8,099 52	3,964	1,982 "	"	945,018 07
16,579.00	19,274 97	17,304	11,577 60	"	"	3,964	1,982 "	"	355,075 79
43,945.00	50,975 88	78,215	50,858 43	6,766	8,099 52	"	"	"	607,944 23
"	"	"	"	"	"	"	"	2,982 10	"
"	"	"	"	"	"	"	"	430 50	5,452 40
2.00	2 52	"	"	"	"	"	"	"	20,155 12
1,630.00	1,914 "	"	"	"	"	"	"	5,724 56	"
"	"	"	"	"	"	"	"	191,290 40	195,014 76
8,525.00	9,687 "	78,215	50,858 43	"	"	"	"	"	195,776 79
"	"	"	"	"	"	"	"	176 90	"
265.00	507 40	"	"	"	"	"	"	12,512 04	"
458.00	551 28	"	"	"	"	"	"	14,171 44	26,860 58
"	"	"	"	"	"	"	"	"	84,794 65
2,208.50	2,561 86	"	"	"	"	"	"	20,486 27	"
995.50	1,153 62	"	"	"	"	"	"	6,661 20	"
30.00	54 80	"	"	"	"	"	"	602 75	"
"	"	"	"	"	"	"	"	14 35	27,764 57
81.00	93 96	"	"	"	"	"	"	"	2,357 55
29,929.00	34,717 64	"	"	6,766	8,099 52	"	"	"	50,115 76
43,945.00	50,975 88	78,215	50,858 43	6,766	8,099 52	"	"	"	604,229 76
"	"	"	"	"	"	"	"	"	828 40
"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,125 43
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	762 67
43,945.00	50,975 88	78,215	50,858 43	6,766	8,099 52	"	"	"	607,944 28

N° XXXII. — Relevé de la dépense faite, en 1863, pour le chauffage, l'éclairage

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	CHAUFFAGE.						
		SALLES D'ATTENTE et bureaux.	MACHINES FIXES.		ATELIERS			
			FORGE en chevaux.	VALEUR du combustible.	des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	TOTAL de LA DÉPENSE par ligne.
NORD.	Bruxelles (Nord)	424 56	5.23	950 78	1,086 27	261 10	959 28	»
	Anvers. (Station, bureau de ville), bassin et halte de Vieux-Dieu	614 06	5.25	1,561 78	468 48	152 44	»	»
	Bruxelles. (Allée-Verte)	455 74	»	»	»	237 60	»	»
	Autres stations	1,028 66	»	»	»	»	»	»
	TOTAL	2,502 82		2,492 56	1,534 75	631 14	959 28	8,120 55
EST.	Tirlemont et halte d'Esemael.	331 42	5.64	1,474 77	81 41	285 49	»	»
	Ans	620 83	6.00	1,018 33	262 03	167 44	»	»
	Liège. (Station et bureau de ville)	296 06	10.00	1,186 31	564 42	2 50	»	»
	Verviers	343 24	4.00	1,134 59	117 56	169 34	»	»
	Louvain. (Station et bassin) et haltes de Boortmeerbeek, Haccht et Wespelaer	327 12	1.50	1,175 86	»	»	»	»
	Waremmé et Rosoux	214 77	2.20	845 62	»	»	»	»
	Autres stations	1,845 86	»	»	»	»	»	»
	TOTAL	4,179 50		6,825 48	1,025 24	624 57	»	12,634 59
OUEST.	Malines	1,185 49	»	»	177 57	»	»	»
	Gand. (Station et bureau de ville); haltes de Tronchiennes et de Landeghem	841 87	4.00	2,128 78	805 24	182 17	»	»
	Ostende et Jabbeke	552 90	4.00	67 58	174 13	117 50	»	»
	Mouscron	279 74	4.00	1,119 54	138 49	61 82	»	»
	Tournai et Havinnes	670 23	1.50	725 62	566 27	116 74	»	»
	Ath, Ligne et Maffles	356 22	4.00	1,295 67	198 44	217 71	»	»
	Alost et Glyseghem	255 86	4.00	875 28	77 89	124 42	»	»
	Termonde et Audeghem	204 22	5.00	577 29	»	»	»	»
	Courtrai	90 17	1.50	587 18	»	11 62	»	»
	Autres stations	5,581 58	»	»	»	»	»	»
	TOTAL	9,594 28		7,576 74	1,937 85	851 98	»	19,740 85

et le graissage dans les stations et les ateliers qui en dépendent.

ÉCLAIRAGE A L'HUILE.							GRAISSAGE.				
SALLES D'ATTENTE et bureaux.	MACHINES fixes.	ATELIERS				TOTAL de la DÉPENSE par ligne.	MACHINES fixes.	ATELIERS			TOTAL de LA DÉPENSE par ligne.
		des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	des peintres.			des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	
2,222 60	"	1,041 25	52 50	567 95	"	9,000 03	16 80	1,900 92	1,222 64	54 80	5,970 96
2,773 30	"	21 "	"	"	"		"	568 68	180 72	"	
274 60	"	"	8 80	"	"		"	"	46 40	"	
2,145 83	"	"	"	"	"		"	"	"	"	
7,418 55	"	1,062 25	41 50	567 95	"	14,737 20	16 80	2,469 60	1,449 76	54 80	5,768 64
557 50	"	96 50	114 40	"	"		58 52	16 80	5 72	"	
2,203 90	47 50	450 "	80 "	"	"		183 88	391 32	721 28	"	
508 "	10 55	968 85	5 95	"	"		216 22	1,153 14	"	"	
2,239 60	"	518 60	8 80	"	"		51 52	554 76	567 84	"	
565 "	56 55	"	"	"	"		59 44	"	"	"	
809 10	"	"	"	"	"		23 20	"	"	"	
5,918 50	"	"	"	"	"		"	"	"	"	
12,599 40	94 40	2,054 25	209 15	"	"		591 78	1,881 02	1,294 84	"	
2,104 85	"	"	"	"	"		"	509 04	"	"	
1,495 90	"	663 60	56 50	"	"	23,894 25	97 44	677 08	26 96	"	
282 50	31 70	113 85	45 10	"	"		2 52	13 64	"	"	
4,257 10	"	545 20	20 70	"	"		59 20	469 50	652 80	"	
779 50	"	"	"	"	"		50 40	175 12	1 16	"	
462 40	2 75	50 35	83 "	"	"		109 76	92 72	21 56	"	
255 20	"	187 85	43 85	"	"		105 28	149 76	153 60	"	
238 70	"	"	"	"	"		48 44	"	"	"	
284 60	"	"	"	"	"		24 46	"	5 56	"	
11,909 75	"	"	"	"	"		"	"	"	"	
22,048 30	54 45	1,560 35	250 95	"	"		477 30	1,884 86	819 24	"	40

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	CHAUFFAGE.						
		SALLES D'ATTENTE et bureaux.	MACHINES FIXES.		ATELIERS			
			FORCE en chevaux.	VALEUR du combustible.	des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	TOTAL de LA DÉPENSE par ligne.
MIDI.	Bruxelles (Midi), station et bu- reau de ville.	773 69	4.00	622 30	358 72	214 03	"	21 89
	Braine-le-Comte	558 82	11.00	2,054 40	424 97	191 42	"	"
	Quiévrain	444 43	4.00	1,335 20	344 48	124 61	"	"
	Manage et La Croyère.	403 69	"	"	349 70	"	"	"
	La Louvière et La Paix.	509 28	5.00	651 68	"	524 16	"	"
	Charleroi et Couillet	590 80	4.00	1,545 60	669 24	176 95	"	"
	Namur (station et bureau de ville)	514 93	4.00	1,323 97	75 84	534 49	"	"
	Jurbise	287 47	"	"	"	"	"	"
	Mons (station, bureau de ville et bassin)	420 53	1.50	657 76	"	"	"	"
	Autres stations	5,529 15	"	"	"	"	"	"
	Total	9,634 77		8,550 91	2,222 93	1,565 64	"	21 89
	RÉCAPITULATION.							
	Ligne du Nord	2,302 82	"	2,492 56	1,534 73	651 14	959 28	"
	— de l'Est	4,179 30	"	6,823 48	1,023 24	624 57	"	"
	— de l'Ouest	9,594 28	"	7,376 74	1,957 85	851 98	"	"
	— du Midi	9,634 77	"	8,550 91	2,222 93	1,565 64	"	21 89
	Total GÉNÉRAL.	25,911 17		25,023 69	6,740 79	5,635 33	959 28	21 89

ÉCLAIRAGE A L'HUILE.						GRAISSAGE.					
SALLES D'ATTENTE et bureaux.	MACHINES fixes	ATELIERS				TOTAL de la DÉPENSE par ligne.	MACHINES fixes	ATELIERS			TOTAL de LA DÉPENSE par ligne
		des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	des peintres.			des locomotives	des voitures.	des lampistes	
2,065 80	•	331 10	•	•	14 33		57 12	589 •	4 52	•	
1,268 •	50 60	1,058 95	8 40	•	•		266 50	461 50	1,131 06	•	
1,916 40	12 40	1,726 75	•	•	•		57 68	1,648 28	112 60	•	
3,204 80	•	•	•	•	•		•	105 12	•	•	
1,796 20	5 20	•	120 •	•	•		23 60	•	59 36	•	
2,637 10	1 10	1,874 80	55 40	•	•		208 52	1,597 84	110 96	•	
3,777 •	189 30	563 20	71 50	•	•		191 52	257 40	904 96	•	
1,065 80	•	•	•	•	•		•	•	•	•	
1,452 40	•	•	•	•	•		40 06	•	39 20	•	
25,687 20	•	•	•	•	•		•	•	•	•	
42,928 40	286 60	5,336 80	255 30	•	14 55	48,809 45	845 •	4,256 94	2,362 66	•	7,444 60
7,418 55	•	1,062 25	41 50	567 95	•	9,690 05	16 80	2,469 60	1,449 76	54 80	3,970 96
12,599 40	94 40	2,034 25	209 15	•	•	14,757 20	392 78	1,881 02	1,294 84	•	3,763 64
22,048 50	54 45	1,860 55	230 95	•	•	25,894 25	477 50	1,884 86	819 24	•	3,181 40
42,928 40	256 60	5,336 80	255 30	•	14 55	48,809 45	845 •	4,256 94	2,362 66	•	7,444 60
84,794 65	405 45	10,013 85	734 70	567 95	14 55	96,550 95	1,951 88	10,472 42	5,926 80	54 80	18,565 60

N° XXXIII. — Importance des services internationaux

NATURE DES TRANSPORTS.		TRANSPORTS											
		FRANCO-BELGE.				BELGE-RHÉNAN, BELGE-ALLEMAND ET BELGE-HESSOIS.				BELGE-PRUSSIE.			
		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.	
		Mouvement.		Mouvement.		Mouvement.		Mouvement.		Mouvement.		Mouvement.	
			Recette.		Recette.		Recette.		Recette.		Recette.		Recette.
Voyageurs.	Trains express . . . 1 ^{re} classe .	17,672	105,425 10	26,097	195,451 70	15,689	165,841 40	14,553	170,449 50	405	6,189 70	176	2,613 20
	2 ^e id.	6,427	31,742 "	1,933	46,220 20	1,503	24,507 20	1,834	30,960 50	"	"	"	"
	1 ^{re} id.	13,356	50,352 80	10,273	34,688 23	2,520	15,616 20	4,839	21,202 80	8	65 10	32	187 70
	Id. ordinaires. 2 ^e id.	25,015	58,461 90	21,387	47,713 30	4,683	23,254 65	0,702	27,451 30	19	145 "	65	181 80
	3 ^e id.	127,240	151,302 40	101,539	125,260 42	8,127	23,851 90	9,898	26,779 45	30	148 40	67	133 50
	extraordinaires.	1,988	4,099 10	919	1,872 77	647	2,531 83	1,274	4,186 70	"	"	"	"
	Bagages Quintaux .	4,459	28,820 87	4,425	23,173 65	7,547	54,183 20	7,638	50,682 94	184	1,339 46	91	719 49
	Équipages. Expéditions.	20	1,014 40	15	593 30	28	1,277 95	14	1,095 "	1	51 "	"	"
	Animaux. Id.	286	6,919 40	84	1,817 70	62	2,148 20	128	4,098 66	1	32 80	32	1,274 40
	Finances. Groups. . .	46,207	13,838 10	51,376	16,572 05	166	24 75	"	"	6	3 "	39	35 50
	Petits paquets 1/2 kil. .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Petites marchandises Quintaux .	38,420	83,054 07	20,318	62,402 92	13,423	44,236 79	6,052	21,062 06	1,287	2,170 11	8,559	29,836 35
	Grosses marchandises. Tonnesaux .	519,050	1,325,174 05	41,842	389,499 10	130,656	483,509 40	51,054	287,345 52	5,240	32,723 55	15,806	60,963 79
	Produits extraordinaires	"	60,286 02	"	28,372 37	"	28,003 97	"	13,755 82	"	3,568 51	"	4,448 04
Totaux.			1,920,521 11		973,837 91		868,987 50		639,070 85		46,442 63		109,594 67
					2,894,359 02				1,508,058 35				156,037 30

et du transit, pendant l'année 1863.

INTERNATIONAUX.

PRUSSO-NÉERLANDO-BELGE.				HOLLANDO-BELGE.				A REPORTER.			
SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
1	17 80	1,763	12,438 70	2,127	10,231 10	5,541	32,299 75	35,894	287,705 10	50,162	413,452 85
"	"	1	5 20	"	"	73	737 70	7,930	56,249 20	9,841	77,923 60
3,342	15,506 70	2,049	8,898 90	2,615	9,351 "	1,016	3,583 10	21,880	90,921 80	18,209	68,750 73
8,009	24,702 "	5,804	17,287 90	4,018	11,084 40	3,155	8,563 80	42,344	117,647 95	37,313	101,197 90
33,675	58,422 10	26,764	46,324 45	5,202	8,324 65	2,762	4,662 25	174,274	242,049 45	143,030	205,160 07
12,379	18,301 93	13,910	21,854 18	"	"	"	"	15,914	24,932 91	16,124	27,913 65
1,957	7,630 50	2,138	8,153 69	2,587	7,500 84	2,767	8,115 90	16,734	99,474 93	17,057	90,845 87
11	458 20	4	228 "	12	397 60	9	297 "	72	3,229 15	42	2,213 30
47	600 42	1,690	39,010 97	34	727 "	161	3,709 80	430	10,427 82	2,295	49,911 53
1,311	237 98	4,091	1,035 54	375	138 50	174	42 58	48,065	14,212 33	61,680	17,685 67
74,560	2,475 52	56,844	3,199 62	74,652	2,514 10	81,768	748 83	149,212	4,989 62	137,612	3,048 45
15,292	24,675 46	9,181	16,461 43	4,340	7,453 87	2,716	3,849 25	72,762	161,598 30	46,828	133,612 61
37,352	160,935 65	27,194	150,006 57	16,023	80,807 27	14,326	58,555 72	708,931	2,033,150 82	203,222	935,370 70
"	10,165 73	"	7,454 27	"	7,126 27	"	21,978 18	"	103,150 59	"	76,009 58
.....	324,160 04	.....	334,349 43	.....	145,558 60	.....	147,143 66	.....	3,305,769 68	.....	2,203,996 51
658,509 46				292,802 26				5,509,766 39			

Voir la page suivante.

NATURE DES TRANSPORTS.		TRANSPORTS INTERNATIONAUX. (Voir la page précédente.)				TRANSPORTS								
		REPORT.				ANGLO-BELGE VIA OSTENDE ET CALAIS. ●				GENERAL STEAM NAVIGATION.				
		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs.	Trains express	1 ^{re} classe.	35,894	287,705 10	50,162	418,452 85	3,601	39,793 40	891	11,722 90	"	"	"	"
		2 ^e id.	7,930	56,249 20	9,841	77,923 60	1,891	18,135 30	523	5,027 40	"	"	"	"
	Id. ordinaires.	1 ^{re} classe.	21,880	90,921 80	18,209	68,750 73	"	"	"	"	518	3,328 50	321	1,960 60
		2 ^e id.	42,344	117,647 95	37,313	101,197 00	"	"	"	"	355	2,331 "	153	913 10
		3 ^e id.	174,274	242,049 45	143,030	205 160 07	"	"	"	"	"	"	"	"
	extraordinaires.	15,014	24,932 91	16,124	27,913 85	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Bagages. Quintaux .	16,734	99,474 93	17,057	90,845 87	661	7,704 91	232	4,731 38	"	"	"	"	
	Équipages Expéditions.	72	3,229 15	42	2,213 30	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Animaux Id.	430	10,427 82	2,205	40,911 53	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Finances Groups . . .	48,065	14,242 33	61,680	17,685 67	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Petits paquets 1/2 kil . .	140,212	4,060 62	137,612	3,948 45	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Petites marchandises . Quintaux .	72,762	161,598 30	46,828	133,612 61	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Grosses marchandises . Tonneaux .	708,931	2,083,150 82	203,222	935,370 70	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Produits extraordinaires.	"	109,150 50	"	76,000 58	"	"	"	"	"	"	"	"	
	TOTAUX.	3,305,780 68	2,203,906 51	5,509,766 39	63,683 61	21,481 66	85,115 27	5,657 50	2,903 70	8,561 20				

INTERNATIONAUX. (Suite.)

FINANCES ET PETITS PAQUETS. SERVICES ANGLO-BELGE ET PRUSSE-BELGE.				TOTAL.				TOTAL GÉNÉRAL, entrées et sorties réunies.	
SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
"	"	"	"	39,493	327,498 50	31,053	425,175 75	90,548	732,674 25
"	"	"	"	9,821	72,384 50	10,364	82,951 "	20,185	155,335 50
"	"	"	"	22,398	94,246 30	18,533	70,711 33	40,931	164,959 63
"	"	"	"	42,690	119,978 95	37,466	102,141 "	80,165	222,119 95
"	"	"	"	174,274	212,049 45	143,030	205,160 07	317,304	417,209 52
"	"	"	"	15,014	24,932 91	16,124	27,913 65	31,138	52,816 56
"	"	"	"	17,395	107,179 81	17,289	95,577 23	34,684	202,757 07
"	"	"	"	72	3,229 15	42	2,213 30	114	5,442 45
"	"	"	"	430	10,427 82	2,295	49,911 53	2,725	60,339 35
5,062	1,580 85	9,372	2,750 "	53,127	15,823 18	71,052	20,435 67	124,179	36,258 85
359,904	29,367 08	259,426	22,055 23	509,116	34,356 70	397,038	20,003 68	906,154	60,360 38
"	"	"	"	72,762	161,598 30	46,828	133,612 61	119,590	295,210 91
"	"	"	"	708,031	2,063,150 82	2,3,222	935,370 70	912,153	3,018,521 52
"	990 34	"	1,005 39	"	110,140 34	"	77,014 97	"	187,155 81
...	31,938 27	...	25,810 62	...	3,405,959 26	...	2,254,192 49	...	5,661,191 75
57,748 89				5,661,191 75				5,661,191 75	

Voir la page suivante.

IT.

FRANCO-BELGE-PRUSSIEN.												A REPORTER.	
DE LA FRANCE VERS AIX-DUSSELDORF-RUHRORT.						D'AIX-DUSSELDORF-RUHRORT VERS LA FRANCE.							
PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
22	5 59 "	"	"	93	716 10	15	357 50	"	"	181	1,393 70	14,246	133,528 55
"	"	"	"	47	272 60	"	"	"	"	2	11 60	1,501	9,677 10
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	248	925 32
4	51 39	"	"	22	98 80	4	61 74	"	"	28	127 98	3,087	16,373 42
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	663 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23	743 50
"	"	"	"	1	" 25	"	"	"	"	13	3 25	87	36 90
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	3	13 23	390	717 30	16	82 16	6	30 38	2,895	5,192 28	16,623	30,628 36
44	429 84	5	44 98	1,487	4,536 37	96	945 90	78	715 80	1,064	5,984 01	24,134	95,592 18
"	"	"	"	"	"	"	"	"	74	"	148 08	"	759 27
1,022 23		58 21		6,311 42		1,457 30		746 92		12,860 80		288,827 60	
22,486 88												288,827 60	

Voir la page suivante.

(Suite.)

(UNION DU NORD DE L'ALLEMAGNE).								GENERAL-STEAM-NAVIGATION.								A REPORTER.	
DE L'ANGLETERRE VERS L'ALLEMAGNE.				DE L'ALLEMAGNE VERS L'ANGLETERRE				DE LONDRES VERS LES RHÉNANS.				DES RHÉNANS VERS LONDRES.					
PAR CILLIS ET NOESCROUX.		PAR OSTENDE.		PAR NOESCROUX ET CILLIS.		PAR OSTENDE.		PAR ANVERS.		PAR OSTENDE.		PAR ANVERS.		PAR OSTENDE.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
1,275	31,531 20	379	9,405 50	934	23,039 40	181	4,615 50	324	5,096 80	98	2,469 "	167	2,621 90	275	7,012 50	22,121	254,744 95
1,634	40,474 10	617	14,518 30	2,202	54,601 80	758	19,280 05	"	"	"	"	"	"	"	"	17,355	224,226 05
"	"	"	"	"	"	"	"	128	1,600 "	62	1,271 "	11	137 50	4	82 "	205	3,000 50
"	"	"	"	"	"	"	"	209	1,585 50	160	2,480 "	96	912 "	189	2,902 50	654	8,280 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	248	925 32
285	4,277 90	78	1,938 20	351	5,265 75	83	2,241 "	"	"	"	"	24	229 36	42	619 36	6,793	44,561 25
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	711 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23	743 50
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	87	35 90
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	21,438	40,058 79
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28,697	110,528 68
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,765 79
...	76,283 20	...	25,032 "	.....	82,906 95	...	26,136 55	...	8,672 30	...	6,250 "	...	3,900 76	...	10,646 36	.....	690,675 73
29,469 42																620,675 73	

Voir la page suivante.

TRANSIT.

NATURE DES TRANSPORTS.	REPORT DES TRANSPORTS EN TRANSIT.		SERVICE ANGLO-BELGE-RHÉNAN.							
			DE LONDRES VERS LES RHÉNANS.				DES RHÉNANS VERS LONDRES.			
			PAR CALAIS et MOÛNROU.		PAR OSTENDE.		PAR MOÛNROU et CALAIS.		PAR OSTENDE.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs.	Trains express { 1 ^{re} classe . . .	22,121 254,744 85	2,825	71,043 40	1,041	26,515 30	3,216	79,516 20	1,513	38,561 50
	{ 2 ^e id.	17,355 224,226 05	1,031	10,615 15	631	12,115 20	755	14,042 25	510	9,782 40
	Id ordinaires. { 1 ^{re} classe . . .	205 3,090 50	"	"	"	"	"	"	"	"
		2 ^e id.	654 8,280 "	"	"	"	"	"	"	"
		3 ^e id.	"	"	"	"	"	"	"	"
	extraordinaires	248 925 32	"	"	"	"	"	"	"	"
Bagages	Quintaux	6,793 41,561 25	435	6,524 85	165	4,132 20	373	5,601 "	216	5,623 90
Équipages	Expéditions.	14 714 "	"	"	"	"	"	"	"	"
Animaux	Id.	23 743 50	"	"	"	"	"	"	"	"
Finances	Groups	87 36 90	"	"	"	"	"	"	"	"
Petits paquets.	1/2 kil.	" "	"	"	"	"	"	"	"	"
Petites marchandises	Quintaux	21,438 40,058 79	"	"	"	"	"	"	"	"
Grosses marchandises	Tonneaux	28,897 110,828 68	"	"	"	"	"	"	"	"
Produits extraordinaires		" 2,785 79	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX		690,675 73		97,183 40		42,792 90		99,159 45		61,187 80
		690,675 73						293,323 55		

(Suite.)

SERVICE ANGLO-BELGE-HOLLANDAIS.								A REPORTER.	
DE L'ANGLETERRE VERS LA HOLLANDE.				DE LA HOLLANDE VERS L'ANGLETERRE.					
PAR CALAIS ET MOUSCRON.		PAR OSTENDE.		PAR MOUSCRON ET CALAIS.		PAR OSTENDE.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette
182	2,265 10	57	769 50	10	125 "	11	143 50	30,976	473,739 45
44	406 20	20	204 "	5	44 50	8	81 60	20,350	280,520 35
"	"	"	"	"	"	"	"	205	3,090 50
"	"	"	"	"	"	"	"	654	8,280 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	248	925 32
10	94 "	2	42 55	"	"	"	"	7,904	66,779 95
"	"	"	"	"	"	"	"	14	714 "
"	"	"	"	"	"	"	"	23	713 50
"	"	"	"	"	"	"	"	87	36 90
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	21,438	40,058 79
"	"	"	"	"	"	"	"	28,897	110,528 68
"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,765 79
.....	2,268 30	.....	1,016 05	.....	169 50	.....	230 10	.....	988,183 23
4,183 95								988,183 23	

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.		
Voyageurs.	Trains express. . .	1 ^{re} classe. . .	30,976	473,739 45	"	"	"	"	"	"	"	"
		2 ^e id. . .	20,359	280,520 35	"	"	"	"	"	"	"	"
	Id. ordinaires. . .	1 ^{re} classe. . .	205	3,030 50	"	"	"	"	"	"	"	"
		2 ^e id. . .	654	8,280 "	"	"	"	"	"	"	"	"
		3 ^e id. . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	extraordinaires.	248	925 32	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Bagages Quintaux . . .	7,094	68,770 95	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Équipages. Expéditions . .	14	714 "	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Animaux. Id. . .	23	743 50	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Finances. Groups.	87	36 90	30	15 "	9,229	2,306 75	212	101 "	31,305	7,826 25	
	Petits paquets 1/2 kil. . . .	"	"	11,484	968 00	204,838	12,955 51	6,858	783 17	132,040	5,739 14	
	Petites marchandises. Quintaux. . .	21,438	40,058 79	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Grosses marchandises. Tonneaux. . .	28,897	110,528 68	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Produits extraordinaires.	"	2,765 79	"	"	"	"	"	"	"	3 69	
	TOTAUX	988,183 23	983 90	15,262 26	884 17	13,569 08						
		988,183 23										

74,697 1

Suite.)

ETITS PAQUETS.										TRANSPORTS INTERNATIONAUX.		TOTAL GÉNÉRAL	
PRUSSE VERS ANGLETERRE.								TOTAL.		TOTAL GÉNÉRAL A LA SORTIE ET A L'ENTRÉE		des transports internationaux ET DU TRANSIT.	
PAR OSTENDE.				ANGLETERRE VERS PRUSSE.									
PAR OSTENDE.				PAR OSTENDE.									
PAR MOSCOW et CILIS.				PAR MOSCOW et CILIS.									
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
"	"	"	"	"	"	"	"	30,978	473,739 45	90,548	752,674 25	121,524	1,226,413 70
"	"	"	"	"	"	"	"	20,359	280,520 35	20,155	155,335 50	40,544	435,855 85
"	"	"	"	"	"	"	"	205	3,000 50	40,931	164,959 63	41,136	168,050 13
"	"	"	"	"	"	"	"	654	8,250 "	80,165	222,119 95	80,819	230,399 95
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	317,304	447,209 52	317,304	447,209 52
"	"	"	"	"	"	"	"	248	925 32	31,138	52,846 58	31,386	53,771 88
"	"	"	"	"	"	"	"	7,994	66,779 95	34,684	202,757 07	42,678	269,537 02
"	"	"	"	"	"	"	"	14	714 "	114	5,442 45	128	6,156 45
"	"	"	"	"	"	"	"	23	743 50	2,725	60,339 35	2,748	61,082 85
"	"	2,107	1,369 55	"	"	121	78 65	43,001	11,734 10	124,179	36,238 85	167,270	47,002 95
29,320	11,912 35	7,700	763 50	366,906	29,240 55	20	3 75	859,166	62,366 87	906,154	60,360 38	1,765,320	122,727 25
"	"	"	"	"	"	"	"	21,438	40,058 79	119,590	295,210 91	141,028	335,269 70
"	"	"	"	"	"	"	"	28,897	110,528 68	912,153	3,018,521 52	941,050	3,129,080 20
"	625 55	"	"	"	3 85	"	"	"	3,396 88	"	187,155 81	"	190,554 69
...	12,537 90	...	2,133 05	...	29,244 40	...	82 40	...	1,062,680 39	...	5,661,191 75	...	6,724,072 14
								1,062,880 39		5,661,191 75		6,724,072 14	

N° XXXIV.

Résultats comparés du service intérieur et des services internationaux.

NATURE DES TRANSPORTS.	SERVICE INTÉRIEUR.				SERVICES INTERNATIONAUX ET TRANSIT.				SERVICES RÉUNIS.		
	MOUVEMENT.		RECETTE.		MOUVEMENT.		RECETTE.		Mouvement.	Recette.	
	Part dans le mouvement général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.	Part dans le mouvement général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.			
	p. %		p. %	Fr. c.	p. %		p. %	Fr. c.		Fr. c.	
Voyageurs.	1 ^{re} classe . . .	76.70	538,078	59.31	2,032,324	23.21	162,660	40.69	1,394,463	700,738	3,426,787
	2 ^e classe . . .	00.60	1,169,580	78.40	2,157,175	9.40	121,363	23.60	666,265	1,290,913	2,823,431
	3 ^e classe . . .	05.14	6,216,817	92.75	5,721,993	4.86	317,304	7.25	447,209	6,534,121	6,160,203
	extraordinaires.	89.30	261,764	88.53	414,953	10.70	31,386	11.47	53,771	293,150	468,725
Bagages.	Au minimum . .	100.00	Colis. 117,995	100.00	66,861	"	Colis. "	"	"	Colis. 117,995	66,861
	Au poids . . .	69.35	Quintaux. 62,311	43.50	207,737	40.65	Quintaux. 42,678	56.50	269,537	Quintaux. 104,969	477,275
Équipages	62.13	210	53.53	10,722	37.87	128	36.47	6,156	338	16,879	
Animaux	87.89	Expéditions. 10,917	86.07	377,327	12.11	Expéditions. 2,748	13.93	61,082	Expéditions. 22,695	438,410	
Finances	57.91	Groups. 230,140	63.64	83,983	42.09	Groups. 167,270	36.36	47,992	Groups. 397,410	131,076	
Petits paquets	72.63	1/2 kilog 4,685,480	77.03	411,494	27.37	1/2 kilog. 1,765,320	22.97	122,727	1/2 kilog. 6,450,800	534,222	
Petites marchandises	81.43	Quintaux. 764,845	82.70	1,602,463	15.57	Quintaux. 141,028	17.30	335,269	Quintaux. 505,873	1,937,733	
Grosses marchandises	78.99	Tonneaux. 3,537,591	81.33	13,630,044	21.01	Tonneaux. 941,050	18.67	3,129,050	Tonneaux. 4,478,641	16,759,034	
Produits extraordinaires	"	"	70.03	445,279	"	"	29.97	190,554	"	635,834	
TOTAUX			80.16	27,162,363			19.84	6,724,072		83,886,435	

N° XXXV.

*Relevé des accidents arrivés au chemin de fer de l'État pendant
l'année 1863.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
Accidents survenus aux voyageurs		
14 juillet.....	Deux dames.....	Le train dans lequel ces dames se trouvaient prit une fausse direction, et heurta des wagons à marchandises.
Accidents survenus aux voyageurs		
9 février....	Une femme.....	Tombée en voulant descendre d'un train en marche.....
12 mai.....	Un homme.....	Tombé sur le trottoir de la station, en s'élançant d'un train express qui ne faisait pas arrêt à Wetteren.
24 juin.....	—.....	A sauté du convoi au moment où celui-ci se mettait en marche.....
16 août.....	Une femme.....	Tombée en descendant d'un train.....
24 octobre....	Un homme.....	A sauté d'un train en marche, pour reprendre sa casquette qui était tombée.
Accidents survenus aux employés et		
1 janvier....	Un chargeur.....	Tombé sur les rails en accrochant deux wagons pendant les manœuvres....
16 —	Un ouvrier.....	Tombé sur la voie en décrochant des wagons.....
20 —	Un machiniste.....	Collision entre un train et des wagons qui se trouvaient sur la voie.....
20 —	Un chauffeur.....	—.....
26 —	Un chargeur.....	Atteint par la roue d'un wagon qu'il accrochait pendant les manœuvres.....
17 février ...	Un chef de convoi.....	Collision entre deux trains, en temps de brouillard.....
20 mars.....	Un ouvrier.....	Pris entre les buttoirs, en accrochant des wagons à un train de marchandises.
28 —	Un piocheur.....	Écrasé par un train de Hainaut et Flandres.....
31 —	Un ouvrier.....	Pris entre les buttoirs de deux wagons.....
7 avril.....	Un garde-barrière.....	Renversé par un train.....
8 —	Un manœuvre supplémen- taire.	Par suite de la rupture d'une chaîne, un wagon qui avait été levé et qu'on replaçait sur ses roues, tomba sur la tête de ce manœuvre.
10 —	Un ouvrier temporaire...	Atteint par la porte d'un hangar, qui, sortie des gonds, tomba en s'ouvrant..
12 —	Un manœuvre.....	Tombé entre le tender et la machine en voulant monter sur le marche-pied de la locomotive.
17 —	Un ouvrier.....	Pris entre les buttoirs de deux wagons qu'il venait de décrocher.....
22 —	Un machiniste.....	Trouvé horriblement mutilé, après le passage d'un train.....
23 —	Un garde-frein.....	Tombé sur la voie en circulant le long des voitures.....
5 mai.....	Un garde-barrière.....	Renversé par un train.....
4 —	Un chargeur.....	Blessé par la roue d'un wagon qu'il voulait décrocher.....
6 —	Un garde-barrière.....	Atteint par un train.....
9 —	Un chef-piocheur.....	Renversé par un train.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
par le fait du service.		
Ces dames furent blessées légèrement : l'une au nez, l'autre au-dessous de l'œil.	Ostende.	
par leur propre fait.		
Contusions sans gravité.....	Ruysbroeck.....	Imprudence de la victime.
Congestion cérébrale.....	Wetteren	Décédé le jour même.
Contusion grave au pied droit.....	Jurbise	La victime s'était obstinée à ne pas descendre du train avant que celui-ci reprit sa course.
Jambe démise.....	Liège.	
Fracture de deux os de la jambe gauche.....	Mouscron.	
agents de l'exploitation en service.		
Mort instantanée.....	Tournai.	Amputation.
Jambe gauche broyée par la locomotive.....	Charleroi.....	
Contusions légères	Havannes.	
—	"	Cet accident est dû à l'imprudence de la victime.
Contusions à la jambe gauche et blessure au pied droit.	Anvers.....	
Blessures légères à la figure.....	Le Campinaire.	
Blessures graves.....	Charleroi.	
Mort instantanée.....	Jemmapes.	
Blessures graves.....	Verviers.	
Mort	Malines.	
Mort instantanée.....	Bruxelles (Nord).	
Lésions intérieures et blessures graves.....	Anvers.....	
Les jambes coupées.....	Bruxelles (Midi).	Décédé pendant le transport à l'hôpital.
Deux côtes fracturées.....	Écaussines.	La victime avait manifesté l'intention de se suicider.
Mort instantanée.....	Marcinelle.....	
Sans blessure ni contusion.....	Bruxelles (Nord)	
Contusion aux reins et blessure grave à la main droite.	Vertryck.	A repris son service le lendemain.
Entorse et blessure à un pied.....	Mouscron.	
Mort instantanée.....	Pepinster.	
—	Pont-à-Celles.	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
21 mai.....	Un manœuvre.....	Pris entre les buttoirs de deux wagons qu'il accrochait.....
29 —	Un forgeron.....	On essayait la chaîne d'une grue; cette chaîne se rompit et le fardeau qu'elle supportait atteignit au pied le forgeron dont il s'agit.
31 —	Un garde-barrière.....	Atteint par une locomotive pendant les manœuvres.....
15 juin.....	Un ouvrier supplémen- taire.	Atteint à la cuisse, par la manivelle d'une grue, qui se brisa pendant que l'on descendait une plate-forme.
5 juillet....	Un garde-frein.....	Tombé en voulant monter dans le wagon à bagages.....
9 —	—	Tombé sur la voie en longeant les voitures.....
21 —	Un chauffeur.....	Tombé de la locomotive.....
1 ^{er} août.....	Un garde-frein.....	Tombé sur la voie en circulant le long des voitures.....
6 —	Un ouvrier.....	Tombé d'un wagon qu'il déchargeait.....
7 —	Un garde-frein.....	Tombé en longeant les voitures du train.....
7 —	Un chauffeur.....	Voulant s'assurer si la bielle de la locomotive ne chauffait pas, passa le bras entre les rayons de la roue, au moment où la machine se mettait en mouvement.
13 —	Un garde-barrière.....	Renversé par un train
22 — ...	Un garde-frein.....	Tombé d'un train en longeant les voitures.....
26 —	Un garde-barrière.....	Écrasé par un train
1 ^{er} septembre.	Un chargeur.....	En se penchant en arrière pendant une manœuvre, il se heurta à un réverbère.
15 —	Un garde-excentrique...	Atteint par un train.....
29 —	Un ouvrier.....	Retiré mutilé et mort d'entre les wagons qu'il accrochait.....
10 octobre....	Un manœuvre.....	Pris entre les buttoirs de deux wagons en voulant lever la clipe d'une plate-forme pour tourner un de ces wagons.
13 —	Un garde-route.....	Écrasé par un train de nuit.....
21 —	Un ouvrier.....	Renversé sous les roues de voitures qu'il avait décrochées.....
8 novembre..	Un machiniste.....	Collision entre deux trains.....
8 — ..	Un chauffeur.....	—
16 — ..	Un chef de convoi.....	Tombé en voulant remonter dans le wagon à bagages.....
19 — ..	Un garde-convoi.....	Tombé du wagon à bagages quand le train était en marche.....
21 — ..	Un garde-barrière.....	Renversé par un train de l'Est belge.....
28 — ..	Un manœuvre.....	Atteint par la locomotive d'un train, aux manœuvres duquel il aidait.....
1 ^{er} décembre..	Un garde-frein.....	Tombé en circulant le long des voitures.....
9 — ..	Un ouvrier provisoire...	Tombé sous les roues du tender en voulant monter sur le marche-pied de la locomotive.
13 — ..	Un manœuvre.....	Tombé sur les rails pendant les manœuvres, et atteint par la roue d'un wagon vide.
17 — ..	Un garde-frein.....	Tombé dans les fondations d'une grande plate-forme.....
20 — ..	Un machiniste.....	Tombé en voulant monter sur la locomotive.....
26 — ..	Un ouvrier.....	Pris entre les buttoirs de deux wagons, pendant les manœuvres.....
28 — ..	Un chargeur.....	Trouvé, après le passage d'un train, ayant la tête presque séparée du tronc..
31 — ..	Un ouvrier.....	Écrasé par un train.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
Mort instantanée.....	Châtelineau.....	Imprudence de la victime.
Blessure légère au pied droit.....	Saint-Ghislain.	
Les jambes coupées.....	Denderleeuw.	
Contusions sans gravité.....	Bruxelles (Midi).	
Blessure légère à la figure.....	".....	A repris son service le même jour.
Décédé quelques instants après l'accident.....	Gosselies.	
Blessure légère à la tête.....	Jurbise.	
Sans blessure ni contusion.....	Mousseron.....	
Fracture d'un bras.....	Courtrai.	A repris son service le même jour.
Sans blessure ni contusion.....	Melle.	
Fracture d'un bras.....	Gand.	
Mort instantanée.....	Bodeghem-St-Martin.	
Contusions légères.....	Chaufontaine.	
Mort instantanée.....	Denderleeuw.	
Contusions graves à la tête et fracture du nez...	Anvers.	
Mort instantanée.....	Manage.	On présume qu'il a fait une chute.
—.....	Bruxelles (Allée-Verte)	
Sans blessure apparente.....	Charleroi.....	
Mort instantanée.....	Jemmapes.	
Jambes broyées. — Mort après l'accident.....	Manage.	
Tué sur le coup.....	Havannes.	
Cuisse fracturée.....	"	
Contusions aux genoux et à la poitrine.....	Idelghem.	
Sans blessure ni contusion.....	Denderleeuw.	
Doigts d'une main écrasés...	Louvain.....	
Mort instantanée.....	Bruxelles (Allée-Verte)	
Blessure à la tête.....	La Louvière.	Décédé après l'accident.
Doigts du pied gauche écrasés.....	Écaussines.	
Fracture de la jambe droite, avec plaie pénétrante.	La Louvière.	
Blessure sans gravité.....	Liège.....	
Jambe droite coupée.....	Ans.	A repris son service quinze jours après l'accident.
Contusions légères au ventre.....	Zèle.	
Mort instantanée.....	Leuze.....	
—.....	Mariemont.	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
Accidents survenus à des personnes		
1 ^{er} janvier...	Un homme	Trouvé gisant dans une rigole après le passage d'un train, ayant la tête séparée du tronc.
15 février....	—	Trouvé au pied d'un remblai, ne donnant presque plus signe de vie.....
1 ^{er} mars.....	Trois personnes.....	Un tilbury dans lequel se trouvaient ces personnes, traversait la voie au moment du passage d'un train, qui fracassa cette voiture.
1 ^{er} —	Une femme	Atteinte par la locomotive en circulant sur la voie.....
2 —	Un chauffeur étranger à l'administration.	Renversé par suite d'un choc donné à la locomotive sous laquelle il se trouvait pour graisser les boîtes à graisse de l'essieu-moteur.
16 —	Un homme	Trouvé gisant sur une voie de la station, ayant une jambe cassée.....
15 avril.....	—	Se trouvant trop près de la voie, fut renversé par la traverse de la locomotive.
22 —	—	Main prise entre les buttoirs de deux wagons qu'il aidait à pousser
24 —	—	Se jeta sur la voie au passage d'un train.....
28 mai.....	Un jeune homme	Tombé dans le canal, en rebroussant chemin, sur l'injonction du pontonnier qui l'empêchait de franchir le pont de la voie ferrée.
27 juin	Un ouvrier étranger à l'administration.	Écrasé entre les buttoirs de deux wagons qu'il poussait avec un autre ouvrier.
9 juillet....	Un homme	Trouvé sur la voie, ayant un pied broyé.....
16 —	—	Tombé dans le fossé qui longe la voie.....
2 août.....	—	Renversé par un train en traversant la voie.....
31 —	Le fils d'un garde-barrière.	Se trouvant en état d'ivresse, il se coucha sur la voie, où il fut atteint par un train.
10 octobre...	Un ouvrier étranger à l'administration.	Renversé par une locomotive en passant sous la porte du Rhin.....
16 —	Une femme.....	Atteinte par un train en traversant la voie
24 —	Un ouvrier étranger à l'administration.	Pris entre les buttoirs, en poussant un wagon.....
13 novembre..	Un employé étranger à l'administration.	Se trouvant en état d'ivresse, il se coucha sur la voie où il fut atteint par une locomotive.
18 — ..	Un enfant de quinze ans.	Pris entre les buttoirs de deux wagons sous lesquels il s'était blotti pour ramasser du charbon.
23 — ..	Un homme	Trouvé dans le tunnel.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
circulant sur la voie.		
Mort.....	Auvclais	Suicide présumé.
Blessures très-graves.....	Mouscron.....	Il est à présumer que la victime a fait une chute en circulant sur la voie.
Mort instantanée de l'une de ces personnes, les deux autres blessées grièvement.	Lede.	
Un pied broyé et blessures graves à la tête. ...	Duffel.	
Un pied broyé	Namur.	
Une jambe cassée.....	Charleroi.....	La victime se trouvait en état d'ivresse.
Orteil du pied droit écrasé.....	Gand	Mort à l'hôpital; cet homme, qui était pris de boisson, a déclaré avant sa mort, qu'il était victime de sa propre imprudence.
Une main broyée. — Décédé le 2 mai.....	Louvain.	
Mort instantanée	Charleroi.....	Suicide.
—	Laeken.....	Imprudence de la victime.
—	Tournai.	
Pied gauche broyé.....	Tamines	
Fracture du bras droit.....	Châtelaineau.	Il est à présumer que la victime, qui était en état d'ivresse, est tombée en voulant prendre place dans un train.
Mort	Hal.	
Pied gauche écrasé	Gand.	
Mort instantanée.....	Anvers.	
Un pied coupé et un bras fracturé.....	Courtrai	Décédée peu après l'accident; cette femme était atteinte de surdité et d'idiotisme.
Blessure sans gravité.....	Landen.	
Les jambes broyées.....	Vieux-Dieu.....	Amputation des jambes.
Blessure à l'épaule droite.	Gand	La victime s'était obstinée à ne pas se retirer, malgré les injonctions qui lui en avaient été faites.
Mort.....	Ensival.	

RÉCAPITULATION.

	BLESSÉS.	MORTS.
Accidents survenus aux voyageurs, par le fait du service	2	»
— — — par leur propre fait	4	1
— — — aux agents de l'administration, en service	55	21
Personnes atteintes en circulant sur la voie ou dans les stations	12	11
TOTAUX.	81	55

TABLE DES MATIÈRES.

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

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	ib.

CHAPITRE DEUXIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

I. Combien la construction du chemin de fer a-t-elle coûté?	16
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?	19
IV. Quelles dépenses le pays s'est-il imposées dans l'intérêt du railway national?	20
Tableaux de la situation financière	21

CHAPITRE TROISIÈME.

EXPLOITATION.

I. Longueur exploitée en 1865	25
II. Recettes et dépenses de 1865	ib.

CHAPITRE QUATRIÈME.

STATISTIQUE.

I. Machines fixes et locomotives	52
II. Matériel des transports (voitures).	54
III. Convois.	59
IV. Tarifs	42
V. Voyageurs.	46
VI. Bagages	50
VII. Marchandises. { Petits paquets et articles de messagerie.	52
Grosses marchandises	55
VIII. Finances, équipages, chevaux et bestiaux	67
IX. Produits extraordinaires	69
X. Comparaison résumée avec 1862	70

CHAPITRE CINQUIÈME.**PRINCIPALES DÉPENSES DE 1863. — DÉVELOPPEMENTS.**

I. Rails et fers de la voie	77
II. Billes	79
III. Combustibles	80
IV. Huiles et graisses.	81

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

I. Services mixtes	84
II. Transit et services internationaux.	86

CHAPITRE SEPTIÈME.

Accidents et police	91
-------------------------------	----

CHAPITRE HUITIÈME.

Télégraphes	95
CONCLUSIONS	98

ANNEXES.

I ^A et I ^B . Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires	101 et 104
II. — des billes	106
III. Dépenses de premier établissement, à la date du 31 décembre 1863.	108
IV. Compte de capital et d'amortissement de la ligne de Mons à Manège.	113
V. Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration payés sur le budget de 1863.	116
VI. Transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1863	119
VII. État récapitulatif, par mois, du mouvement des transports de voyageurs et bagages	121
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	134
XI. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.	142
XII. État récapitulatif, par mois, des recettes pour transport de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	144
XIII. État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	147
XIV. État récapitulatif, par station, des recettes pour transport de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	158
XV. Situation, par mois, du matériel locomotives, pendant l'année 1863.	173
XVI. — voitures, pendant l'année 1863.	176

XVII. Parcours kilométrique des convois et du matériel des transports . . .	178
XVIII. État récapitulatif, par nature, des marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État et les sociétés mixtes et internationales, en 1863.	180
XIX. Relevé des transports effectués, en vertu de traités spéciaux, à prix réduit, pendant l'année 1863.	203
XX. Transports effectués, en vertu de traités spéciaux, mais sans réduction sur les prix du tarif.	218
XXI. État indiquant le mouvement et la recette (part de l'État) des transports de charbon, de coke et de briquettes effectués à prix réduits, en destination des stations de la ligne de Dendre-et-Waes, en 1863.	220
XXII. Charbons et coke expédiés vers la France.	222
XXIII. Minerais expédiés de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines de Couillet et de Montigny	224
XXIV. État détaillé des recettes figurant dans les comptes comme <i>produits</i> <i>extraordinaires</i>	225
XXV. Statistique de l'emploi des rails en 1863	236
XXVI. Situation des voies et indication des renouvellements de rails, au 1 ^{er} janvier 1864.	257
XXVII. Statistique de l'emploi des billes, en 1863.	242
XXVIII. Billes mises hors de service en 1863.	245
XXIX. Compte de l'emploi du combustible en 1865. — <i>Entrée</i>	246
XXX. — — — — — <i>Sortie</i>	249
XXXI. Compte de l'emploi des corps gras, en 1863	254
XXXII. Dépenses faites, en 1863, pour le chauffage, l'éclairage, etc., des stations et des services qui en dépendent.	256
XXXIII. Importance des services internationaux et du transit.	260
XXXIV. Résultats comparés du service intérieur, d'une part, et des services internationaux réunis au transit, d'autre part.	272
XXXV. Accidents arrivés au chemin de fer, en 1863.	273



