

(1)

( N° 203. )

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION DE 1865-1866.

---

# CHEMIN DE FER.



COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1865.



## RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



BRUXELLES,

FR. GOBBAERTS, IMP. DU ROI, SUCCESSEUR D'EM. DEVROYE,

RUE DE LOUVAIN, 40.

1866

2.

*Messieurs,*

Conformément aux prescriptions de l'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, j'ai l'honneur de remettre aux Chambres législatives le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pendant l'année 1865, suivi de l'exposé des opérations du service des télégraphes électriques pendant le même exercice.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

**JULES VANDERSTICHELEN.**



4

# CHEMIN DE FER.

## COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1865.

### OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Les recettes de l'exploitation du chemin de fer de l'État s'étaient élevées, en 1864, à la somme de 36,099,000 francs; en 1865, elles ont atteint le chiffre de 38,319,000 francs. Il a donc été réalisé un excédant de produit de 2,220,000 francs. Ce résultat est d'autant plus remarquable que les tarifs applicables aux transports de petits paquets et de petites marchandises ont été considérablement réduits dans le courant de l'année dernière et que les nouvelles taxes du service de la petite vitesse ont régi les expéditions de toute l'année 1865, tandis que les anciennes taxes avaient encore été perçues pendant les cinq premiers mois de l'année 1864.

On ne peut donc se défendre d'un sentiment de véritable et légitime satisfaction en constatant que le produit de 1865 dépasse celui de 1864 d'une somme qui, à 10,000 francs près, est l'équivalent de l'accroissement obtenu en 1864 par rapport à 1863.

Pour ce qui concerne l'année 1865 comparée à l'année 1864, il s'est révélé une augmentation de mouvement de 1,256,000 voyageurs, de 642,000 tonnes de grosses marchandises, de 116,000 quintaux de petites marchandises; et ces accroissements dans les quantités transportées répondent respectivement à des accroissements de 1,113,000 francs, 553,000 francs et 77,000 francs dans la recette. De plus, les perceptions faites à titre de

*produits extraordinaires* ont dépassé de 468,000 francs les perceptions correspondantes de l'année 1864.

Quant aux dépenses, elles n'accusent qu'une augmentation de 1,719,000 francs, malgré le développement extraordinaire du trafic.

Le résultat final de 1865 donne donc, comparativement à celui de 1864, une amélioration de 500,000 francs pour ce qui concerne exclusivement la recette nette de l'exploitation.

Cette recette nette représente 6.99 p. % du capital moyen utilisé, lequel s'est cependant accru de 7,200,000 francs pendant l'année 1865 et comprend au-delà de 3 millions de francs consacrés à des travaux qui, jusqu'à ce jour, sont encore complètement improductifs.

Les dépenses de l'exploitation de 1865 ont absorbé 51.09 p. % de la recette brute.

Chaque kilomètre de route a produit 51,100 francs et coûté 26,100 francs, ce qui laisse un surplus de 25,000 francs, soit 600 francs de plus que la recette nette recueillie en 1864 pour la même unité de longueur.

En 1865, il a été établi 25 kilomètres de voies nouvelles; les abouts de rails ont été consolidés, au moyen de l'éclissage, sur une étendue de 198,000 mètres; 43,000 billes neuves ont été placées dans le corps de la route, indépendamment de celles qui ont servi aux remplacements; une somme de 9,100,000 francs a été consacrée à des travaux de premier établissement et notamment à l'amélioration des stations ainsi qu'à l'extension du matériel des transports; le parcours des locomotives s'est accru de 1,464,000 kilomètres ou 19.79 p. % du mouvement de 1864; le réseau a été parcouru 11,828 fois par les machines, dans toute son étendue, tandis qu'il ne l'avait été que 9,882 fois en 1864; 951 voitures neuves ont été ajoutées à celles qui existaient au 1<sup>er</sup> janvier, sans compter les véhicules simplement substitués à ceux que la vétusté a fait mettre hors de service; les trajets développés fournis par le matériel des transports présentent, relativement à ceux de 1864, une augmentation de 16,300,000 voitures-kilomètres dont 13,200,000 à charge.

La situation financière soldait, au 31 décembre 1864, par un bénéfice de 31,828,000 francs, pour toute la période comprise entre le 1<sup>er</sup> mai 1834 et le 1<sup>er</sup> janvier 1865; au commencement de l'année 1866, ce solde créditeur montait à 40,615,000 francs; l'amélioration obtenue en 1865 s'élève donc à 8,787,000 francs : 5,459,000 francs ont été versés au Trésor, quittes de toute charge provenant de la construction ou de l'exploitation du railway; le surplus du bénéfice, ou 3,328,000 francs, représente la valeur de la partie des capitaux de construction qui a été amortie en 1865.

Le bénéfice net de 1865 reste de 530,000 francs au-dessous de celui de 1864; mais les dépenses de 1865 comprennent, entre autres, 915,000 francs provenant de la constitution et du service de l'emprunt de 60 millions de francs contracté l'année dernière; et l'on sait que les crédits destinés au railway parmi ceux qui doivent être couverts au moyen de cet emprunt, étaient encore inappliqués et par conséquent inopérants à la date du 31 décembre 1865. Il en résulte que, sans la création de l'emprunt, le bénéfice net de 1865 aurait été supérieur à celui de 1864.

Mais, tel qu'il est, le résultat obtenu en 1865 a répondu complètement aux désirs de l'administration, non-seulement au point de vue du chiffre de la recette nette encaissée, mais surtout au point de vue des avantages de toute nature dont la réduction progressive des taxes a fait jouir le public. Le Trésor a continué de trouver dans le chemin de fer de l'État une source abondante de revenus nets pour le pays; et ce fait a pu se concilier heureusement avec la diminution des tarifs; c'est dire que la nation possède dans le railway administré par le Gouvernement un double élément de prospérité et de bien-être: ressources importantes pour le budget des voies et moyens, — modération exceptionnelle dans les prix de transport. Ces observations seront confirmées par les renseignements que contient le présent rapport.



(8)

## CHAPITRE PREMIER.

### CONSTRUCTION. — SITUATION DE LA VOIE.

#### I.

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

Envisagée au point de vue du développement des lignes de chemins de fer qui sont construites ou décrétées, la situation générale du réseau belge s'exprimait, au 31 décembre dernier, par les chiffres suivants :

Lignes exploitées . . . . .	2,283	kilomètres	(437.0	lieues).
— en construction . . . . .	404	—	( 80.8	— ).
— à construire . . . . .	1,306	—	(261.2	— ).
Ensemble . . . . .	3,993	kilomètres	(799	lieues).

Les sections ouvertes à la circulation dans le courant de l'année 1863 mesurent plus de 38 lieues de 5,000 mètres et plusieurs d'entre elles ont une importance réelle ; ce sont notamment celles de Baume à Marchienne, de Fleurus à Landen, de Liers au faubourg Vivegnis (Liège), de Bilsen à Hasselt, de Tournai à la frontière française dans la direction de Lille, d'Aerschot à Diest et à Hasselt, de Gand à Selzaete, de Marloie à Melreux, de Manage à Piéton.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1866, la ligne de Hal à Ath, par Enghien, a été livrée à l'exploitation, et il en sera très-prochainement de même des chemins de la vallée de l'Ourthe (Melreux à Liège), de Bruxelles à Louvain, par Cortenbergh, de Braine-le-Comte à Gand, par Enghien, Grammont et Sotteghem, de Spa vers la frontière du grand-duché de Luxembourg, dans la direction de Weiswanpach et Diekirch, de Hasselt vers Eindhoven.

Les concessions octroyées et régularisées en 1863 comprennent les lignes nouvelles de Jemeppe à la Meuse (Dinant), de Turnhout à la frontière néerlandaise, vers Tilbourg, de Hoedeng-Goegnies à Jurbise et de Piéton à Péronnes (Centre). Les Chambres législatives ont, en outre, adopté le principe de l'établissement d'une voie ferrée destinée à relier directement Châtelineau et Charleroi à la capitale du pays.

Enfin cette situation, si éminemment favorable, vient de s'embellir encore par les lois récentes qui ont autorisé le Gouvernement à concéder la ligne de

Frâmeries à Saint-Ghislain, un chemin de fer de ceinture autour de la ville de Charleroi, sept lignes secondaires dans la Flandre orientale, tout un réseau de chemins de fer vicinaux dans le Brabant, autour de Bruxelles, six chemins de fer dans le Hainaut, une ligne de raccordement entre les établissements industriels du bassin calcaire de Tournai et la station du chemin de fer de l'État en cette ville.

Les Chambres législatives sont, en outre, saisies d'un projet de loi relatif à la concession, avec garantie d'un *minimum* d'intérêts, de chemins de fer reliant les villes de Maeseyck et de Virton au réseau des voies ferrées de la Belgique. Ces localités sont les deux seuls chefs-lieux d'arrondissement qui n'aient, jusqu'à ce jour, pas encore été appelés à jouir directement des bienfaits de la création du magnifique ensemble de chemins de fer qui déjà sillonne le pays dans tous les sens et qui cependant doit prendre encore des développements considérables.

On voit que le Gouvernement ne cesse de poursuivre l'extension des voies de communication et de travailler ainsi à la prospérité croissante de l'industrie nationale.

Les chemins de fer exploités, à la date du 31 décembre 1863, se répartissaient comme suit :

Lignes administrées par l'État . . . . .	753,243	mètres.
— — par des Compagnies . . . . .	1,530,146	—
Total. . . . .	2,283,389	mètres.

Il a été fait mention, dans le compte rendu de l'année 1864, des mesures prises en vue d'organiser des services d'*affluents* aux chemins de fer, pour le transport des dépêches, des voyageurs, des bagages, des petits paquets, des articles de messagerie et des finances. Ces services ont continué de faire l'objet d'une sollicitude spéciale, de la part de l'administration, et de nombreux *affluents* ont été mis successivement en activité dans chacune des neuf provinces du royaume. Sous ce rapport, les progrès réalisés sont remarquables à plus d'un titre, et ils ne tarderont pas à l'être encore davantage.

Le Limbourg a été particulièrement favorisé; il est doté actuellement des moyens de communication les plus variés et très-commodes. C'est ainsi que des malles-poste ou carrioles y desservent journellement les relations de Hasselt avec Saint-Trond et Gingelom; de Saint-Trond avec Tongres; de Tongres avec Maestricht, d'une part, et avec Liège, d'autre part; de Hasselt avec Hechtel, Eyndhoven et Beverloo (camp) par Hechtel; de Hasselt avec Beeringen <sup>(1)</sup> et Beverloo; de Hasselt avec Herck-la-Ville, Diest et Tessengerloo; de Lanklaer avec Maeseyck et de Maeseyck avec Lanaeken; de Herenthals avec Beverloo; de Hechtel avec Brée, Maeseyck et Susteren; de Peer avec Lille-Saint-Hubert, etc.

Dans les autres parties du pays, l'organisation des affluents n'est pas encore complète, mais elle a reçu partout un commencement d'exécution; les provinces

---

(<sup>1</sup>) Double service.

d'Anvers et du Brabant ont été dotées de cet avantage dans les premiers mois de l'année 1866 ; les provinces de Luxembourg et de Namur sont à la veille d'obtenir une organisation tout à fait achevée comme l'est celle du Limbourg et des provinces d'Anvers et du Brabant.

## II.

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

Sous le rapport du doublement de la voie, il n'a été apporté, en 1865, aucun changement à la situation telle qu'elle a été indiquée dans le compte rendu de 1864. Il reste donc à établir la deuxième voie sur une longueur de 20,668 mètres, soit 2.73 p. % du développement des lignes exploitées par l'État, à la date du 31 décembre dernier ; et encore cette longueur de 20,668 mètres se réduirait-elle à 8,267 mètres si l'on en retranchait le développement des parties du réseau dont l'état présent peut être maintenu sans inconvénient.

D'après ce qui précède, les *voies principales* mesuraient, à la fin de 1865 comme à la fin de 1864, 1,458 kilomètres 939 mètres, non compris toutefois la section de Tournai à la frontière, vers Blandain, pour laquelle le chaînage n'a pas encore pu se faire.

Les *voies accessoires* pour garages et évitements ont pris, en 1865, un accroissement de 23 kilomètres 102 mètres, ce qui en avait porté le développement total à 357 kilomètres 859 mètres, ou à 24.53 p. % de la longueur des *voies principales*.

À la fin de 1865, il avait été successivement placé dans les voies 434,828 mètres de rails pesant *plus* de 34 kilogrammes au mètre courant, savoir : 399,353 mètres de rails du système Vignole (38 kilogrammes) et 35,475 mètres de rails à deux bourrelets symétriques (38 1/2 kilogrammes). À la même époque, il restait dans les voies, déduction faite des rails mis hors de service, mais en tenant compte des rails de remploi tenus momentanément en réserve, une longueur de 422,717 mètres de rails pesant au moins 38 kilogrammes au mètre courant, dont 387,580 mètres de rails Vignole et 35,137 mètres de rails de 38 1/2 kilogrammes.

Les rails de 34 kilogrammes, à deux bourrelets inégaux, comportaient, à la fin de 1864, une longueur de 2,992,913 mètres, et, à la fin de 1865, un développement de 3,086,871 mètres, soit 93,958 mètres en plus.

Quant aux rails dont le poids n'atteint pas 34 kilogrammes, il n'en existait plus que 218,490 mètres, au 1<sup>er</sup> janvier 1866, savoir :

Dans les voies principales . . . . .	13,420 mètres.
Dans les voies accessoires . . . . .	200,641 —
En réserve pour remploi . . . . .	2,429 —

En 1865, il a été mis hors de service 3,868 mètres de rails *ondulés*, de 19 à 22 kilogrammes, et 23,106 mètres de rails *parallèles*, de 25 à 27 kilogrammes ; ensemble 26,974 mètres de rails faibles.

Les rails de moins de 34 kilogrammes qui étaient placés dans les voies principales se trouvaient ainsi répartis (1) :

Lignes du Nord-Est . . . . .	5,153 mètres	} 15,420 mètres.
— de l'Ouest . . . . .	4,060 —	
— du Midi . . . . .	6,207 —	

Ces 15,420 mètres de rails comprennent 3,403 mètres de rails *ondulés* et 12,017 mètres de rails *parallèles*.

Au 31 décembre 1857 (il y a, par conséquent, huit ans), les abouts de rails n'avaient été consolidés au moyen d'éclisses boulonnées que sur une étendue de 342,993<sup>m</sup>,17 ; actuellement (1<sup>er</sup> janvier 1866), cette étendue est plus que quadruplée, puisqu'elle se traduit par 1,454,195<sup>m</sup>,89, ou environ 40 p. % du développement des rails existant tant dans les voies accessoires que dans les voies principales du réseau et au delà de 50 p. % du développement des rails faisant partie des voies principales.

Pour ce qui concerne spécialement l'année 1865, l'amélioration s'est effectuée sur 198,006<sup>m</sup>,26.

Ces indications sont complétées par celles que renferment : 1<sup>o</sup> les tableaux annexés au présent rapport sous les nos I<sup>a</sup> et I<sup>b</sup> ; 2<sup>o</sup> le chapitre V ci-après.

### III.

#### Billes.

Le nombre des billes *en service* était, au 31 décembre 1864 et au 31 décembre 1865, respectivement de 1,838,792 et 1,882,007, savoir :

	Au 31 décembre 1864	Au 31 décembre 1865.	Augmentation.	Diminution.
Billes non préparées . . . . .	971,247	874,532	—	96,915
Billes préparées . . . . .	863,479	1,004,191	140,712	»
Billes de systèmes divers . . . . .	4,066	3,484	»	582
Totaux . . . . .	1,838,792	1,882,007	140,712	97,497
En plus . . . . .	43,215		43,215	

En d'autres termes, 97,497 billes *non préparées* ont été mises hors de service et remplacées par un nombre égal de billes *préparées*; en outre, 43,215 billes *préparées* ont été introduites dans la voie, en sus de celles qui ont été employées aux remplacements ordinaires.

(1) En suivant la répartition des services, telle qu'elle a été établie en 1865, on dirait :

Lignes du Nord-Ouest. . . . .	8,501 mètres.	} 15,420 mètres.
— du Sud-Ouest . . . . .	657 —	
— de l'Est . . . . .	255 —	
— du Midi . . . . .	6,207 —	

Les 140,712 billes préparées qui, toute compensation faite, existaient en plus au 31 décembre 1863 qu'au 31 décembre 1864, se décomposaient comme suit :

Placé dans les voies, en 1865, 162,266 billes du système Bethell, ci.	162,266
Oté des voies :	
1° Billes préparées d'après le procédé Boucherie . . .	20,938
2° Billes soumises à divers modes de préparation. . .	616
	21,554
Différence . . .	140,712

On voit que l'administration persévère dans les errements qu'elle a adoptés depuis plusieurs années, en employant uniquement des billes créosotées. Cependant elle ne songe pas à proscrire, d'une manière absolue, l'usage des billes de chêne.

Les billes *préparées* gisant dans le corps de la route, à la fin de 1865, équivalent, en nombre, à 53.36 p. % de l'ensemble des billes existant à la même date sous les rails. Au 31 décembre 1857, on ne comptait que 190,018 billes préparées; dans le courant des huit dernières années, ce chiffre s'est accru de 814,173 billes, tandis que le nombre des billes non préparées est tombé de 1,346,721 à 874,332, ce qui donne une diminution de 472,389 traverses ou, en moyenne, un accroissement de 101,772 billes préparées et une réduction de 59,049 billes non préparées; ces moyennes resteraient sensiblement les mêmes si l'on écartait du calcul les traverses de la ligne de Mons à Manage rachetée par l'État en 1858; elles donnent une idée des dépenses qu'exige la constante amélioration du réseau.

On trouvera, dans le chapitre V du présent rapport ainsi que dans le tableau y annexé sous le n° II, des détails très-intéressants sur les traverses employées par l'État depuis 1855 et particulièrement pendant l'année dernière.

#### IV.

##### Dépenses de premier établissement.

Au 31 décembre 1864, le capital de premier établissement des lignes de chemins de fer construites aux frais du Trésor public s'élevait à . fr. 223,230,651 69

Il y a lieu d'ajouter à cette somme :

1° Le crédit de un million de francs alloué par la loi du 30 décembre 1864 ( <i>Moniteur</i> du 8 janvier 1865) pour l'extension du matériel des transports . . . . . fr.	1,000,000 »
2° Les crédits suivants compris dans la loi du 8 juillet 1865 et imputables sur le produit de l'emprunt de 60 millions à 4 1/2 p. % autorisé par la loi du 28 mai précédent :	
a. Chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain. . . fr.	2,800,000 »
A reporter . . . fr.	227,030,651 69

Report . . . . . fr.	227,030,651 69
b. Parachèvement du réseau actuel . . . . . fr.	8,000,000 »
c. Raccordement entre les stations du Nord et du Midi, à Bruxelles . . . . . fr.	5,000,000 »
d. Raccordement entre les stations des Guillemins et de Vivegnis, à Liège . . . . . fr.	5,000,000 »
e. Installations pour le service des établissements maritimes, à Anvers . . . . . fr.	4,000,000 »
f. Chemin de fer de ceinture, à Gand . . . . . fr.	4,000,000 »
g. Raccordement de la station d'Ostende au nouveau quai des bateaux à vapeur . . . . . fr.	600,000 »
h. Jonction des voies en dehors de la station de Verviers fr.	300,000 »
Ce qui porte le susdit capital au chiffre de . . . . . fr.	<u>255,930,651 69</u>

non compris le crédit éventuel de 5 millions de francs ouvert par l'art. 2 de la loi précitée du 8 juillet 1865, pour la construction, aux frais du Trésor, de la ligne directe de Châtelineau à Bruxelles, par Luttre, si cette ligne n'est pas concédée.

Le capital prémentionné de fr. 255,930,651-69 était absorbé, au 31 décembre 1865, à concurrence de fr. 225,579,289-77, savoir :

1° Pour l'établissement des lignes construites aux frais exclusifs du Trésor et déjà livrées à l'exploitation. . . . . fr.	218,781,120 71
2° Pour les travaux de la ligne directe de Bruxelles à Louvain qui n'est pas encore achevée. . . . . fr.	3,744,999 94
3° Raccordement des stations des Guillemins et de Vivegnis, à Liège. . . . . fr.	355 50
4° Chemin de fer de ceinture, à Gand. . . . . fr.	15,172 50
5° Parachèvement et amélioration des lignes dont le Gouvernement assure l'exploitation, bien qu'elles aient été construites par des compagnies, savoir :	
a. Mons à Manage . . . . . fr.	1,356,928 67
b. Dendre-et-Waes . . . . . fr.	485,471 42
c. Saint-Trond à Hasselt (section exploitée par l'État jusqu'au 1 <sup>er</sup> octobre 1856). . . . . fr.	14,604 27
d. Tournai à Jurbise . . . . . fr.	223,951 09
e. Grand-Luxembourg (bâtiments des stations de la ligne de ceinture autour de Bruxelles, par Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek) . . . . . fr.	38,783 47
Total du tableau ci-annexé sous le n° III. . . . . fr.	<u>224,661,385 57</u>
6° Frais d'exploitation prélevés sur le produit des emprunts, avant qu'il existât un budget annuel (exercices 1855 et 1856) . . . . . fr.	700,979 38
7° Resté sans emploi et ayant fait retour au Trésor.	
A reporter . . . . .	<u>225,362,364 95</u>

Report . . . . . fr.	225,362,364 95
Ordonnances prescrites, avances faites à la société John Cockerill et remboursées par la cession de bénéfices provenant de houillères . . . . . fr.	16,924 82
Total des imputations faites. . . . . fr.	225,379,289 77
Excédant disponible, engagé dans les travaux projetés ou entamés . . . . . fr.	28,551,361 92
Crédits ouverts. . . . . fr.	253,930,651 69

Les sommes prélevées, en 1865, sur les fonds destinés à la construction se sont élevées :

Pour la route proprement dite, à . . . . . fr.	2,198,108 51
Pour les stations et dépendances, à . . . . .	2,837,836 54
Pour les frais généraux, à . . . . .	58,451 88
Pour le matériel des transports, à . . . . .	4,025,874 08
Ensemble. . . . . fr.	9,098,251 01

Les principales dépenses dont l'ensemble forme ce chiffre de fr. 9,098,251-01 ont été faites :

*a. Route.* — Pour la ligne directe de Bruxelles à Louvain (1,415,000 francs); pour la section de Charleroi à Namur (157,000 francs); pour la section de Braine-le-Comte à Charleroi (154,000 francs); pour la section de la Meuse à la frontière de Prusse (105,000 francs); pour la section de Malines à Anvers (90,000 francs); pour la section de Bruxelles à Malines (65,000 francs).

*b. Stations et dépendances.* — Station du Midi, à Bruxelles (498,000 francs); atelier à Malines (421,000 francs); plates-formes et excentriques (538,000 francs); station de Mons (259,000 francs); station de Liège (211,000 francs); stations de la ligne de Gand à Wetteren (211,000 francs); stations de l'Allée-Verte, à Bruxelles, et de Vilvorde (174,000 francs); bureau de la rue des Éperonniers, à Bruxelles (155,000 francs); station du Nord, à Bruxelles (64,000 francs); station de Mouscron (53,000 francs).

*c. Matériel.* — Voitures (2,685,000 francs); locomotives et accessoires (1,250,000 francs); main-d'œuvre de construction (109,000 francs).

Il est dit ci-dessus qu'il a été consacré une somme de fr. 218,781,120-71 à l'établissement de celles des lignes construites aux frais du Trésor public qui sont déjà livrées à l'exploitation. Ces lignes ayant ensemble un développement de 569,105 mètres de voies principales, le coût kilométrique revient à une moyenne de fr. 384,450-15.

Route proprement dite . . . . . fr.	234,419 54
Bâtiments et dépendances des stations . . . . .	57,272 83
Frais généraux. . . . .	9,258 75
	Fr. 300,950 90
Matériel de traction et des transports . . . . . fr.	83,499 25
Total. . . . . fr.	384,450 15

Comparativement à la moyenne calculée à la fin de 1864, il s'est produit une augmentation de fr. 13,089-80, dont fr. 1,210-34 pour la route proprement dite, fr. 4,791-69 pour les stations, fr. 17-24 pour les frais généraux et fr. 7,070-55 pour le matériel. C'est dire, comme les chiffres précédents le démontrent suffisamment d'ailleurs, que l'année 1865 a été consacrée surtout à l'amélioration des bâtiments des stations et à l'extension du matériel tant de traction que des transports. A ces deux points de vue, il s'est révélé des nécessités auxquelles l'administration espère qu'il aura été prochainement pourvu d'une manière aussi complète que possible.

Il n'est peut-être pas sans utilité de faire remarquer que la moyenne ci-dessus mentionnée, de fr. 384,430-15, descendrait à fr. 364,360-99, si le calcul se faisait, pour ce qui concerne le matériel roulant, non d'après la longueur *construite* par l'État, mais d'après la longueur *exploitée* par le Gouvernement, y compris les sections établies aux frais des compagnies de Mons-Manage, Tournai-Jurbise, Dendre-et-Waes, Tournai-Blandain, etc., etc.

Par contre, cette moyenne augmenterait, si l'on rattachait au capital de premier établissement diverses dépenses prélevées annuellement sur le budget et qui cependant sont, par leur nature, des dépenses de construction plutôt que des dépenses d'exploitation. Cette observation s'applique, pour l'année 1865, aux travaux renseignés dans le tableau ci-annexé sous le n° V, lesquels ont coûté ensemble une somme de fr. 69,406-35. En imputant cette somme à la charge du budget, l'administration a amélioré l'immeuble par le moyen de ce qu'un particulier appellerait une économie faite sur ses revenus, au lieu de recourir soit à l'emprunt, soit à un accroissement de capital.

Quant aux détails de l'emploi fait de la somme de fr. 224,661,385-57 appliquée aux travaux de premier établissement, on les trouvera, avec des renseignements de diverse nature, dans le tableau annexé au présent rapport sous le n° III.



## CHAPITRE II.

## SITUATION FINANCIÈRE.

Il a été dit, dans le chapitre précédent, que les fonds mis à la disposition du Gouvernement, pour couvrir les frais de construction du chemin de fer de l'État, s'élevaient, au 31 décembre 1865, à la somme totale de fr. 253,930,651-69. Cette somme a été puisée aux différentes sources dont voici l'indication :

A. Emprunt à 4 p. % de 1836. . . . .	fr. 24,524,163 74
— à 3 p. % de 1838. . . . .	32,267,256 39
— à 5 p. % (actuellement 4 1/2 p. % de 1840 . . . . .	69,472,643 62
— à 5 p. % ( id. 4 1/2 p. % de 1842 . . . . .	24,000,000 »
— à 5 p. % ( id. 4 1/2 p. % de 1848 . . . . .	18,978,571 38
— à 5 p. % ( id. 4 1/2 p. % de 1852 . . . . .	1,499,999 40
Dette à 4 1/2 p. % de 1853 . . . . .	4,958,933 44
Emprunt à 4 1/2 p. % de 1860 . . . . .	4,850,000 »
— à 4 1/2 p. % de 1865 . . . . .	29,700,000 »
	<hr/>
	Fr. 210,251,567 97

B. Crédits qui, d'après les lois qui les ont ouverts, devaient être prélevés :

a. Sur la dette flottante . . . . .	fr. 28,095,000 »
b. Sur les ressources ordinaires du Trésor . . . . .	15,122,374 23

Fr. 43,217,374 23

C. Crédits pour lesquels les *voies et moyens* n'ont pas été indiqués par la loi . . . . . fr. 76,410 25

D. Subsidés reçus des villes de Bruxelles et de Gand, ainsi que de divers particuliers . . . . . fr. 385,299 24

Total égal aux allocations . . . . fr. 253,930,651 69

En ce qui concerne les dépenses à prélever sur le produit des emprunts (catégorie A), elles se font dans ces conditions : toute somme généralement quelconque attribuée au chemin de fer dans le produit de l'emprunt donne lieu au paiement, par ce chemin, d'une part proportionnelle dans tous les frais dérivant de l'émis-

sion, du service et de l'amortissement. Le railway est tenu de rembourser au Trésor (et il rembourse) sa quote-part des frais de confection de titres, de commission de banque, d'escompte, d'intérêts courants, de rachat, etc., absolument comme si l'emprunt avait été contracté directement pour le chemin de fer, sans que le Trésor puisse faire à celui-ci don d'un centime.

Quant aux crédits à couvrir par la *dette flottante*, toute imputation faite sur ces crédits a pour conséquence de mettre à la charge du chemin de fer les intérêts à 4 p. % sur le montant de l'imputation, depuis le jour de l'ordonnement jusqu'au jour où les bons du Trésor sont retirés de la circulation. Les intérêts cessent d'être comptés, du moment où la dette flottante vient à s'éteindre.

Les sommes prélevées sur les ressources ordinaires du Trésor, pour l'établissement du chemin de fer, ne portent pas intérêt à la charge de celui-ci, mais le railway n'en est pas moins tenu au remboursement du capital, puisque la loi impose au chemin de fer l'obligation de se payer complètement lui-même en faisant l'amortissement intégral des fonds engagés dans l'opération.

Pour ce qui regarde les crédits au sujet desquels les voies et moyens n'ont pas été indiqués par la loi, ils sont assimilés à ceux que fournissent les ressources ordinaires de l'État.

Enfin, les subsides versés par diverses localités ou par quelques particuliers, ne portent, non plus, pas intérêt à la charge du chemin de fer. — Toutefois, ils sont considérés comme devant aussi être amortis par le railway ; de sorte que quand toutes les créances résultant de la construction auront été rachetées, non-seulement la nation possédera un chemin de fer qui ne lui aura rien coûté, mais elle aura, en outre, reçu des subsides qui seront venus accroître gratuitement ses ressources et qui auront pu être employés à des dépenses autres que celles du chemin de fer.

Telle est la marche adoptée, de concert avec la Cour des comptes et le Département des Finances, pour asseoir administrativement la situation du railway national, dans ses rapports avec le Trésor public. On reconnaîtra que la loi, ainsi exécutée, s'est montrée très-exigeante envers le chemin de fer, et néanmoins l'on va voir que celui-ci satisfait amplement à toutes ces conditions, quelque dures qu'elles soient.

## I.

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

A la date du 31 décembre 1865, les travaux d'établissement du chemin de fer de l'État avaient absorbé, ainsi qu'il est expliqué en détail à la page 14 ci-dessus, une somme de fr. 224,661,585-57, savoir :

1° Lignes construites exclusivement aux frais du Trésor et déjà livrées à l'exploitation . . . . .	fr.	218,781,120 71
2° Lignes à établir aux frais du Trésor, mais encore inachevées (Bruxelles à Louvain, raccordement des stations de Liège, ceinture de Gand) . . . . .	fr.	3,760,525 94
A reporter . . . . .	fr.	<u>222,541,646 65</u>

Report . . . . . fr.	222,541,646 65
3° Parachèvement et amélioration des lignes construites par des compagnies et exploitées par l'État. . . . . fr.	2,119,738 92
Ensemble. . . . . fr.	<u>224,661,385 57</u>

Il y a lieu d'ajouter à ce total la somme représentant le prix d'acquisition de la section de Mons à Manage, conformément au tableau de capitalisation ci-annexé sous le n° IV. . . . . fr.

	13,235,505 51
Total général. . . . . fr.	<u>237,896,891 08</u>

Il est à noter que cette somme comprend fr. 1,228,805-24 appliqués à l'établissement de la route proprement dite de la section de Landen à Saint-Trond, construite par l'État mais abandonnée à une compagnie. — Par contre, les chiffres qui viennent d'être alignés ne comprennent : 1° ni l'excédant, non encore employé, des crédits déjà votés (fr. 28,551,361-92); 2° ni les frais d'amélioration payés sur les budgets annuels; 3° ni les subventions payées, à l'origine, par certaines localités, à titre de participation à la création de diverses parties des lignes construites par l'État, les subsides de cette nature n'ayant fait l'objet d'une comptabilité spéciale que depuis la présentation aux Chambres Législatives du rapport du 30 septembre 1857 concernant la situation financière du chemin de fer de l'État.

## II.

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

Au 31 décembre 1864, le compte général des recettes et des dépenses annuelles du chemin de fer soldait par un bénéfice net de . . . . . fr.

31,827,547 59

Mais cette balance s'est modifiée, en 1865, du chef d'opérations de comptabilité se rapportant à des faits antérieurs à 1865.

C'est ainsi que les dépenses *effectives* de l'exploitation de 1864 ont été reconnues être inférieures de . . . . . fr.  
au chiffre *approximatif* qui leur avait été provisoirement assigné dans le dernier compte rendu.

223,952 49

Fr.

32,051,500 08

C'est ainsi également que des dépenses arriérées de l'exploitation, pour les années 1861 à 1863, ont été soldées en 1865, à concurrence de . . . . . fr.  
de même qu'il a été payé, en 1865, des intérêts sur bons du Trésor pour une somme de . . . . . fr.  
appartenant à l'année 1864.

Fr.

56,768 72

De sorte que l'excédant *réel* des recettes sur les dépenses s'élevait, au 31 décembre 1864, à . . . . . fr.

31,994,731 36

Maintenant, voici comment la situation s'est améliorée, en 1865, par suite des faits qui se sont accomplis dans le courant de cette année et qui lui sont propres :

Recettes de l'exploitation en 1865 (part de l'État) . . . fr.	33,858,371 84
Produits indirects recouvrés en 1865. ( <i>Voir</i> p. 31) . . . fr.	120,448 50
Valeur effective des capitaux amortis, calculée d'après le produit réel de l'émission . . . . . fr.	3,327,472 22
Soit. . . . . fr.	<u>39,286,292 56</u>
Dépenses de l'exploitation en 1865.	
(Évaluation) . . . . . fr.	19,646,960 43
Intérêts soldés en 1865 (bons du Trésor, emprunts et dette de Mons à Manage) . fr.	7,070,236 29
Capitaux employés à l'amortissement. . . . . fr.	3,664,589 25
Frais d'amortissement . . . . . fr.	16,654 84
Frais divers relatifs aux emprunts. fr.	268,045 04
	<u>30,666,485 85</u>
BÉNÉFICE DE L'ANNÉE 1865. . . . . fr.	8,619,806 71
lequel bénéfice, ajouté à celui des années antérieures; . fr.	51,994,731 36
donne un solde créditeur de . . . . . fr.	<u><u>40,614,538 07</u></u>

Le bénéfice de 1865 a été appliqué comme suit :

Valeur <i>effective</i> des capitaux amortis. . . . . fr.	3,327,472 22
Versement fait au Trésor public . . . . . fr.	5,292,534 49
Somme égale. . . . . fr.	<u>8,619,806 71</u>

Le bénéfice net de 1865 n'avait été que de fr. 8,114,886-19, mais celui de 1864 avait atteint fr. 9,151,304-81 ; il s'est donc produit, en 1865 comparativement à 1864, une diminution de fr. 531,498-10, la valeur des capitaux amortis s'étant accrue de fr. 602,829-04 et la somme versée au Trésor ayant, au contraire, éprouvé une diminution de fr. 1,154,527-14.

Au surplus, le rapprochement entre les résultats de 1864 et ceux de 1865 s'exprime en ces termes :

Diminution dans les produits indirects . . . . . fr.	39,791 71
Augmentation dans les dépenses d'exploitation . . . . . fr.	1,719,117 31
— dans le montant des intérêts sur capitaux d'établissement . . . . . fr.	560,414 15
— dans le chiffre des capitaux employés à l'amortissement . . . . . fr.	655,270 99
— dans les frais d'amortissement . . . . . fr.	619 33
— dans les frais divers relatifs aux emprunts. . . . . fr.	255,954 11
Total des diminutions de recettes et des augmentations de dépenses . . . . . fr.	<u>3,251,167 58</u>

D'autre part . . . . . fr. 3,231,167 58

Dont à déduire :

Augmentation dans les recettes de l'exploitation (part de l'État) . . . . . fr. 2,096,840 44

Augmentation dans la valeur des capitaux amortis . . . . . fr. 602,829 04

Fr. 2,699,669 48

Différence ou diminution de bénéfice net . . . . . fr. 531,498 10

Les augmentations constatées respectivement quant aux recettes brutes et quant aux dépenses de l'exploitation seront expliquées dans le courant du présent rapport. Mais il paraît essentiel de faire remarquer ici que la diminution de bénéfice net provient exclusivement de la constitution de l'emprunt de 60,000,000 de francs contracté en 1865. En effet, du seul chef de cet emprunt, le chemin de fer a dû payer, en 1865 :

Pour frais d'émission . . . . . fr.	28,681 50
— commission de banque . . . . . fr.	40,087 88
— escompte . . . . . fr.	188,909 48
— intérêts (mai-novembre) . . . . . fr.	660,732 19
Soit. . . . . fr.	918,551 05

ou fr. 383,852-95 au-delà de la somme représentant exactement la diminution de bénéfice net.

Ajoutons que les rachats faits, en 1865, pour la réduction progressive de la dette consolidée, se sont faits à des taux exceptionnellement élevés, grâce à la prospérité de nos finances ; d'où il est résulté, pour le chemin de fer, une perte de fr. 337,117-03, équivalente à la différence existant entre le prix de rachat et le produit d'émission des titres.

Ces observations suffiront à faire comprendre que la diminution de bénéfice net constatée en 1865, non-seulement se justifie parfaitement, mais a un caractère accidentel bien marqué : la démonstration de ce fait sera, d'ailleurs, complétée dans la suite du présent exposé.

En résumé, pour toute la période comprise entre le 1<sup>er</sup> mai 1854 et le 31 décembre 1865, les opérations du chemin de fer de l'État, en recettes et en dépenses, donnent les résultats suivants :

RECETTES. — Produits bruts de l'exploitation . . . . . fr.	516,726,993 54
Produits indirects du chemin de fer . . . . . fr.	5,669,083 44
Valeur effective des capitaux amortis. . . . . fr.	59,243,378 99
Total. . . . . fr.	579,639,655 67

	D'autre part . . . . fr.	579,659,655 67
DÉPENSES. — Frais d'exploitation.	fr.	289,567,956 15
Intérêts. . . . .	fr.	185,594,518 89
Capitaux employés à l'amortissement.		60,905,180 81
Frais d'amortissement . . . . .	fr.	556,596 07
Frais divers relatifs aux emprunts.	fr.	5,021,085 70
	Fr.	<u>559,025,117 60</u>
Excédant des recettes sur les dépenses . . . . .	fr.	40,614,538 07

## 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 ?*

Le bénéfice renseigné au paragraphe qui précède s'élève à . . . . . fr. 40,614,538 07

mais le chiffre en a été calculé sans égard aux dettes qui pesaient sur le railway à la date du 31 décembre 1865, bien qu'elles ne fussent payables qu'en 1866. Ces dettes consistaient dans le montant des intérêts courus depuis le 1<sup>er</sup> août 1865, en ce qui touche l'emprunt à 5 p. %, et depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1865, en ce qui touche les dettes à 4 1/2 p. %, lesquels intérêts atteignaient ensemble la somme de . . . . . fr. 1,200,088 59

L'excédant réel de la recette sur la dépense, en comprenant les dettes liquides parmi les dépenses consommées, était donc de . . . . . fr. 59,414,449 48

Au 31 décembre 1855, les comptes ainsi établis soldaient par un déficit de fr. 22,441,178-85 : l'amélioration obtenue a, par conséquent, été de fr. 61,855,628-55 en dix ans.

## IV.

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

Toutes les dépenses *annuelles* du chemin de fer, renseignées ci-dessus à . . . . . fr. 559,025,117 60

ont été payées par le Trésor public, à l'exception seulement des frais d'exploitation de 1855 et 1856 (*voir plus haut, pag. 14*). . . . . fr. 700,979 38

Reste. . . . . fr. 558,524,138 22

D'autre part . . . . fr.	538,324,138 22
Par contre, le Trésor a encaissé :	
Les recettes de l'exploitation. . . . fr.	516,726,993 54
Les produits indirects du chemin de fer.	3,669,083 14
Les sommes restées sans emploi, sur les fonds des <i>emprunts</i> (voir pag. 15). . . . fr.	16,924 82
	<hr/>
	fr. 520,413,001 50
Excédant de dépense. . . . fr.	17,911,136 72

En d'autres termes, la créance du Trésor à la charge du chemin de fer, pour ce qui touche les recettes et les dépenses annuelles (abstraction faite des *avances* faites pour la construction, au moyen des ressources ordinaires de l'État), avait été fixée, au 31 décembre 1864. à . . . . . fr. 23,370,654 98

Des opérations de comptabilité faites, en 1865, pour des années antérieures, ont réduit cette somme de. . . . . fr. 167,183 77

et l'ont ainsi ramenée à . . . . . fr. 23,203,471 21

En 1865, le Trésor a reçu, pour 1865, fr. 35,958,820 54  
et payé pour 1865 . . . . . fr. 50,666,485 85

Différence . . . . . fr. 5,292,334 49

La créance du Trésor était donc descendue à . . . . . fr. 17,911,136 72  
au 1<sup>er</sup> janvier 1866. •

Et le chemin de fer, qui avait contracté cette dette de fr. 17,911,136 72, avait, par contre, amorti des capitaux de construction pour une valeur effective de fr. 59,243,578-99.

Nous approchons, à grands pas, de l'époque où le chemin de fer se sera libéré complètement vis-à-vis du Trésor; et quand ce fait se sera réalisé, le pays rentrera rapidement dans le montant des sommes qu'il a consacrées, en sus du produit des emprunts, à l'établissement du railway érigé en exécution de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1854.

La situation financière, telle qu'elle vient d'être exposée, est établie, sous la forme ordinairement adoptée, dans les trois tableaux que voici :

TABLEAU n° 1.

Compte capital ou situation financière du chemin de fer de l'État, au 31 décembre 1865.

ACTIF.

PASSIF.

		DÉPENSES		TOTAL DES DÉPENSES au 31 décembre 1865.	RESTE A AMORTIR :		Fr. c.		
		au 31 décembre 1864.	faites en 1865.		Valeurs nominales.	Valeurs effectives, au taux de l'émission.			
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.					
CONSTRUCTION . . . . .	Route proprement dite.	130,262,527 35	2,198,108 51	132,460,635 86	CAPITAL . . . . .	Emprunt de 1836 (4 p. o/o) . .	10,094,961 54	9,208,006 10	194,805,213 62
	Stations et dépendances.	30,523,933 04	2,837,836 54	33,361,770 48		— de 1838 (3 p. o/o) . .	15,171,744 01	10,674,683 09	
	Frais généraux . . . . .	5,280,708 20	38,431 68	5,319,140 27		Dette de 1853 (4 1/2 p. o/o) . .	99,325,098 95	85,502,196 07	
	Matériel des transports.	43,495,964 98	4,023,874 08	47,519,839 06		— de 1857 (4 1/2 p. o/o) . .	1,333,252 91	1,339,919 44	
	Totaux . . . . .	215,563,134 56	9,098,251 01	224,661,385 57		Emprunt de 1860 (4 1/2 p. o/o) . .	4,701,345 80	4,701,345 80	
LIGNE DE MOYS A MANAGE . . . . .	Valeur équivalente au prix d'achat . . . . .			13,235,505 51	— de 1865 (4 1/2 p. o/o) . .	29,365,875 »	29,700,000 »	13,117,364 59	
					Ensemble . . . . .	159,992,278 21	151,126,130 50		
VALEURS DIVERSES . . . . .	Valeurs en caisse chez le directeur de la Régie, et restant disponible sur ses crédits . . . . .			132,450 80	Ressources ordinaires . . . . .	43,293,783 88	43,293,783 88	1,200,068 59	
				28,418,902 02	Villes de Brux. et de Gand, etc.	385,299 24	385,299 24		
				266,448,253 »	Totaux . . . . .	203,671,361 33	194,805,213 62	17,911,136 72	
					LIGNE DE MOYS A MANAGE. Reste à amortir . . . . .			39,414,449 48	
					PORTEURS D'INSCRIPTIONS DES EMPRUNTS. { Intérêts échus au 31 décembre 1865, mais non exigibles, sur les semestres au 1er février et au 1er mai 1866, des parties non amorties des emprunts 3 p. o/o et 4 1/2 p. o/o . . . . .			266,448,253 »	
					ÉTAT BELGE . . . . . { Avances faites pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'art. 5 de la loi du 1er mai 1834 (1) . . . . .				
					BALANCE . . . . . Excédant des recettes annuelles sur les dépenses (2) . . . . .				

(1) Voir tableau n° 2.  
(2) Voir tableau n° 3.

TABLEAU N° 2.

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

<b>DOIT.</b>		<b>AVOIR.</b>	
	Fr. c.		Fr. c.
Renseigné en trop dans les dépenses de 1864 (exploitation).	223,932 49	Solde au 31 décembre 1864 . . .	23,370,834 98
Recettes de l'exploitation en 1865.	35,838,371 84	Intérêts sur bons du Trésor, non renseignés en 1864 . . . . .	13,110 67
Produits indirects recouvrés en 1865 . . . . .	120,448 30	Dépenses d'exploitation de 1861, payées en 1865 . . . . .	18,228 82
Solde au 31 décembre 1865 . . .	17,911,156 72	Dépenses d'exploitation de 1862, payées en 1865 . . . . .	6,071 69
		Dépenses d'exploitation de 1863, payées en 1865 . . . . .	10,548 54
		Dépenses d'exploitation de 1863 (évaluation). . . . .	19,646,960 45
		Intérêts sur bons du Trésor, sur les emprunts et sur la dette de Mons à Manage . . . . .	7,070,236 29
		Capitaux d'amortissement. . . .	5,664,589 25
		Frais d'amortissement . . . . .	16,654 84
		Frais divers relatifs aux emprunts.	268,045 04
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>54,093,909 55</b>	<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>54,093,909 55</b>

TABLEAU N° 3.

*Compte des recettes et des dépenses de 1865.*

<b>DOIT.</b>		<b>AVOIR.</b>	
	Fr. c.		Fr. c.
Intérêts sur bons du Trésor, non renseignés en 1864 . . . . .	13,110 67	Solde au 31 décembre 1864 . . .	31,827,547 59
Dépenses d'exploitation de 1861, payées en 1865 . . . . .	18,228 82	Renseigné en trop dans les dépenses de 1864 (exploitation).	225,932 49
Dépenses d'exploitation de 1862, payées en 1865 . . . . .	6,071 69	Recettes de l'exploitation en 1865.	35,838,571 84
Dépenses d'exploitation de 1863, payées en 1865 . . . . .	10,548 54	Produits indirects recouvrés en 1865 . . . . .	120,448 50
Dépenses d'exploitation de 1863 (évaluation). . . . .	19,646,960 45	Valeur effective des capitaux amortis. . . . .	5,527,472 22
Intérêts sur bons du Trésor, sur les emprunts et sur la dette de Mons à Manage . . . . .	7,070,236 29		
Capitaux d'amortissement. . . .	5,664,589 25		
Frais d'amortissement . . . . .	16,654 84		
Frais divers relatifs aux emprunts.	268,045 04		
Solde créditeur au 31 décembre 1865 (1). . . . .	40,614,538 07		
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>71,537,792 64</b>	<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>71,537,792 64</b>

(1) Ce solde créditeur descendrait à fr. 39,414,449-48, si l'on en retranchait fr. 1,200,088-59, du chef des intérêts échus en 1865 mais exigibles seulement en 1866.

D'après ces indications, les revenus du chemin de fer de l'État se sont élevés, pendant l'année 1865, savoir :

Recettes de l'exploitation (part de l'État seulement) . . . fr.	35,838,371 84
Produits indirects . . . . .	120,448 50
Ensemble . . . . . fr.	<u>35,958,820 34</u>

De leur côté, les dépenses de l'exploitation, pour la même année, sont évaluées à . . . . . fr. 19,646,960 43

De sorte que les recettes présentent, comparativement aux dépenses, un excédant de . . . . . fr. 16,311,859 91

Cet excédant a été employé comme suit :

43.54 p. % aux intérêts du capital . . . . . fr.	7,070,236 29
22.47 p. % à l'amortissement du capital . . . . .	3,664,589 25
0.10 p. % aux frais d'amortissement du capital . . . . .	16,654 84
1.64 p. % aux frais divers relatifs aux emprunts . . . . .	268,045 04
52.45 p. % à l'extinction de la créance du Trésor . . . . .	5,292,334 49
Total égal. . . . . fr.	<u>16,311,859 91</u>

Le capital *moyen utilisé*, en 1865, a été de fr. 233,347,765-57, savoir :

a. Capital employé au 1 <sup>er</sup> janvier 1865 . . . . . fr.	215,563,154 56
b. Valeur de la section de Mons à Manage. . . . .	13,255,505 54
c. Moitié des capitaux dépensés en 1865 . . . . .	4,549,125 50
Soit. . . . . fr.	<u>233,347,765 57</u>

Le capital *engagé* dans la construction était, au 31 décembre 1865, de 266,448,253 francs.

A la même date, la *dette* du railway était de fr. 227,033,803-52.

L'excédant de la recette sur la dépense équivaut respectivement à 6.990 p. %, 6.122 p. % et 7.185 p. % de ces trois capitaux, et ces tantièmes proportionnels ont été appliqués comme suit :

	p. %	p. %.	p. %.
Intérêts . . . . .	3.029	2.653	3.114
Amortissement . . . . .	1.571	1.375	1.614
Frais d'amortissement . . . . .	0.007	0.006	0.007
Frais divers concernant les emprunts. . . . .	0.115	0.101	0.118
Versement fait au Trésor . . . . .	2.268	1.987	2.332
Ci. . . . .	<u>6.990</u>	<u>6.122</u>	<u>7.185</u>

Par rapport au capital *moyen utilisé*, le produit des huit dernières années a été :

En 1858, de . . . . . 5.700 p. %.	En 1862, de . . . . . 7.229 p. %.
En 1859, de . . . . . 5.864 —	En 1863, de . . . . . 6.810 —
En 1860, de . . . . . 6.602 —	En 1864, de . . . . . 7.064 —
En 1861, de . . . . . 7.312 —	En 1865, de . . . . . 6.990 —

Le capital *moyen utilisé* s'est accru de plus de 7,200,000 francs ; — de nouvelles et importantes réductions de taxes ont été introduites dans le tarif des transports ; — les dépenses d'exploitation se sont augmentées dans des proportions considérables ; — et cependant la différence entre le tantième proportionnel de 1863 et le tantième proportionnel de 1864 n'excède pas 0.074 p. % ; il y a même une augmentation de 0.180 p. % comparativement à 1863. Et il est à noter que le capital sur lequel le tantième est calculé pour 1863 comprend notamment au delà de 3 millions de francs consacrés à l'établissement de lignes ou de raccordements qui sont encore inachevés et, par conséquent, improductifs.

Il est inutile d'insister sur de pareils résultats ; ils sont d'autant plus satisfaisants qu'ils sont obtenus par une exploitation du *Gouvernement* et non par une société, et que l'élévation du chiffre de la recette nette encaissée a pu se concilier avec des faveurs incessantes et de nouveaux avantages accordés, tous les jours, à toutes les branches du travail national sans exception ni distinction.

---

## CHAPITRE III.

### EXPLOITATION.

#### I.

##### **Longueur exploitée en 1865.**

Depuis 1861, la longueur des lignes de chemins de fer exploitées par l'État était restée stationnaire : elle était de 748 kilomètres 606 mètres. Cette longueur s'est quelque peu augmentée en 1865, par suite de la mise en exploitation de la section reliant actuellement la ville de Tournai à la ville de Lille, par Blandain, laquelle section a, en deçà de la frontière, un développement de 9,885 mètres, en y comprenant 5,248 mètres empruntés, à la sortie de Tournai, à la ligne antérieurement existante de Tournai vers Mouscron. L'ouverture de ladite section a donc eu pour effet d'ajouter au développement du réseau administré par le Gouvernement une étendue réelle de 6,637 mètres de route, et comme la circulation des trains n'y a commencé qu'à partir du 1<sup>er</sup> décembre 1865, l'accroissement moyen n'a été, pour l'année dernière, que de 553 mètres.

On sait que la ligne de Tournai à Blandain et à la frontière a été construite par une compagnie privée et que l'exploitation s'en fait par l'État, moyennant abandon, au profit de la compagnie, de la moitié de la recette brute réalisée.

Le réseau dont la gestion est confiée au Gouvernement, a, en outre, pris, en 1865, un développement d'une nature spéciale :

A partir du 1<sup>er</sup> mai, il a été établi un service de voyageurs sur l'embranchement qui relie la station du Nord à la station du quartier Léopold, à Bruxelles.

La distance de l'excentrique (point de jonction avec la ligne d'Anvers) au bâtiment des recettes de la station du quartier Léopold (ligne du Luxembourg) est de 4,961 mètres. Mais il ne semble pas qu'il y ait lieu de considérer aucune partie de cette voie comme constituant un accroissement proprement dit pour les lignes exploitées par l'État.

En effet, le service se fait exclusivement au point de vue du transport des personnes, le Trésor percevant la moitié de la recette et la compagnie du Luxembourg prenant l'autre moitié. — La société fait seule le service des marchandises et garde toute la recette.

Cette société supporte tous les frais d'entretien et de police de la ligne de raccordement ; l'État n'a que la charge des dépenses spéciales à l'embarquement, au débarquement et au transport des voyageurs.

D'ailleurs, les arrangements ainsi conclus sont révocables en tout temps.

On peut donc se borner à envisager la section de Tournai vers Lille comme

ayant seule donné, en 1865, un plus grand développement au réseau de l'État ; et, dans cet ordre d'idées, on peut dire que la longueur *moyenne* exploitée par le Gouvernement, en 1865, a été de 749 kilomètres 159 mètres, savoir :

Nord . . . . .	56	kilomètres	745	mètres.
Est . . . . .	134	—	864	—
Ouest . . . . .	361	—	371	—
Midi . . . . .	195	—	979	—
Ensemble . . . . .	749	—	159	—

Toutefois, la répartition des lignes entre les diverses branches de service a été modifiée en 1865. Elle est actuellement comme suit, abstraction faite des sections livrées à la circulation depuis le commencement de l'année 1866 seulement :

<i>Nord-Ouest.</i>	Bruxelles à Anvers . . .	49,019	mètres.
	Contich à Lierre . . .	6,539	—
	Sortie de l'Allée-Verte . .	1,187	—
	Malines à Ostende . . .	127,372	—
	Bruxelles à Gand . . .	34,171	—
	Alost à Lokeren . . .	24,546	—
			242,834 mètres.
<i>Sud-Ouest.</i>	Gand à Mouscron et à		
	Tournai . . . . .	77,857	mètres.
	Tournai à Blandain <sup>(1)</sup> . . .	553	—
	Tournai à Jurbise . . .	47,506	—
	Ath à Denderleuw . . .	49,566	—
			175,482 mètres.
<i>Est</i> . . . . .	Malines à la frontière de Prusse . . . . .	134,864	mètres.
<i>Midi</i> . . . . .	Bruxelles (Nord) à la frontière française,		
	par Mons et Quiévrain . . . . .	83,453	mètres.
	Braine-le-Comte à Namur . . . . .	79,781	—
	Mons à Manage . . . . .	32,745	—
			195,979 mètres.
	Total . . . . .	749,159	mètres.

C'est d'après cette nouvelle circonscription qu'a été relevé le mouvement des voitures et des convois, ainsi qu'il sera dit au chapitre IV ci-après (§§ I, II et III.)

## II.

### Recettes et dépenses de 1865.

Les produits bruts de l'exploitation se sont élevés, en 1865, à fr. 38,518,780-18, savoir :

(<sup>1</sup>) Longueur *moyenne* exploitée en 1865.

Part de l'État . . . . .	fr.	35,838,571 84
Part de la société de Dendre-et-Waes . . . . .		1,649,972 76
Part de la société de Tournai à Jurbise. . . . .		824,826 45
Part de la société de Tournai à Lille . . . . .		5,609 15
Total. . . . .	fr.	<u>38,318,780 18</u>

Les dépenses d'exploitation sont évaluées  
à . . . . . fr. 19,646,960 45  
sauf déduction de la somme consacrée, sur  
les crédits budgétaires, à l'amélioration et au  
parachèvement du railway. (Voir annexe  
n° V.) . . . . . fr. 69,406 35

Reste pour la dépense d'exploitation . . . . .	fr.	19,577,554 08
D'où un excédant de recette ressortant à . . . . .	fr.	<u>18,741,226 10</u>

Pour l'année 1864, l'excédant de recette a été de fr. 18,259,225-36 ; il s'est donc produit, en 1865, une amélioration comparative de fr. 482,000-74, provenant de ce qu'il y a eu :

Augmentation de recette brute, à concurrence de . . . . .	fr.	2,219,777 60
— de dépense, à concurrence de . . . . .		1,737,776 86
Différence. . . . .	fr.	<u>482,000 74</u>

Il est assez remarquable que l'accroissement constaté en ce qui concerne la *recette brute*, soit, pour 1865 comparé à 1864, le même que ce qu'il avait été (à 41,000 francs près) en 1864 par rapport à 1863.

Les frais d'exploitation ont, en 1865, absorbé 51.09 p. % de la recette brute ; le kilomètre de route a produit, en moyenne, une recette de fr. 51,149-06 ; il a coûté fr. 26,132-71 et laissé, par conséquent, une recette nette de fr. 25,016-35 (1).

L'exploitation de 1864 s'était effectuée à 49.42 p. % de la recette brute ; quant au produit kilométrique de 1865, il accuse, par rapport à celui de 1864 :

Une augmentation de recette brute, de . . . . .	fr.	2,927 45
— de dépense, de . . . . .		2,302 04
— de recette nette, de . . . . .	fr.	625 39

On trouvera, dans la suite du présent rapport, l'explication des différences ainsi établies.

Il est fait état, dans les calculs qui précèdent, d'une somme de fr. 69,406-35 prélevée sur les allocations budgétaires, pour couvrir des travaux de parachèvement et d'amélioration qui, en réalité, peuvent être envisagés comme

---

(1) Ces chiffres s'élèveraient respectivement à fr. 51,149-06, à fr. 26,225-56 et à fr. 24,923-70, 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 51.27 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.

des travaux de premier établissement plutôt que comme la conséquence des besoins de l'exploitation. Cette somme se répartit comme suit, ainsi qu'il est indiqué en détail dans le tableau ci-annexé sous le n° V :

Travaux exécutés aux bâtiments des stations et dans leurs dépendances, voies nouvelles, puits, grues, ponts, etc. . . . .	fr. 24,370 »
Amélioration de la route proprement dite . . . . .	6,880 »
Remplacement de rails faibles par des rails de 34 et de 38 kilogrammes au mètre courant, en comptant la différence de poids comme constituant seule une plus-value . . . . .	38,156 35
Total égal. . . . .	fr. 69,406 35

Voici également la répartition de la somme de fr. 120,448-50 qui figure, dans les tableaux de la situation financière (chap. II), sous la rubrique : *Produits indirects du chemin de fer, recueillis en 1865* :

Droits de magasin sur les marchandises déposées, sous le régime d'entrepôt, dans le hangar situé au quai nord du petit bassin, à Anvers. . . . .	fr. 9,276 15
Location de terrains réservés. . . . .	10,738 85
— de cafés-restaurants . . . . .	30,211 32
— d'herbages . . . . .	12,838 38
— de vidanges . . . . .	1,396 »
— de bâtiments. . . . .	983 44
Argent non réclamé . . . . .	698 20
Vente de terrains . . . . .	14,247 51
— de mobilier et matériel hors d'usage. . . . .	9,438 75
— d'objets non réclamés . . . . .	4,145 65
— d'arbres, plantations, herbages . . . . .	6,472 27
Huitième acompte versé par la ville de Gand, sur les 200,000 francs qui lui ont été avancés en 1848 . . . . .	20,000 »
Total. . . . .	fr. 120,448 50

Notons enfin que les recettes du chemin de fer, telles qu'elles sont renseignées dans les pages précédentes, ne comprennent rien du chef des transports effectués gratuitement pour les services de la poste aux lettres et de la douane; il n'a pas été tenu compte, non plus, des réductions accordées, sur les prix normaux des tarifs, à certaines expéditions faites pour les Départements de la Guerre, de la Justice et des Affaires Étrangères, etc., etc. Ces remises totales ou partielles de taxes représentent, pour l'année 1865 seulement, une somme de fr. 1,976,643-27, ainsi qu'il est montré par le tableau ci-annexé sous le n° VI; parmi les réductions consenties, il en est dont les services publics prémentionnés n'auraient pas obtenu la faveur ou la jouissance, si le chemin de fer ne s'était pas trouvé dans les mains du Gouvernement.

Le relevé que voici contient l'indication des produits de l'exploitation, suivant la nature des expéditions; 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 (7).	Récette.	
1	2	3		
Voyageurs.	Trains express.....	1 <sup>re</sup> classe.....	290,004	2,132,710 51
		2 <sup>e</sup> id. ....	134,126	795,114 71
	Trains ordinaires.....	1 <sup>re</sup> classe.....	465,780	1,476,969 89
		2 <sup>e</sup> id. ....	1,299,502	2,070,818 24
		3 <sup>e</sup> id. ....	8,125,588	6,715,189 44
		Transports militaires ..	82,708	106,278 90
		Id. extraordinaires .....	156,493	283,884 59
	Id. d'enfants .....	125,062	109,408 25	
TOTAUX du tarif des voyageurs.....		10,677,963	18,708,374 15	
Bagages   Transports.....	au <i>minimum</i> .....	135,377	71,392 59	
	au poids taxé (quintaux).....	115,554	311,943 91	
TOTAUX du tarif des bagages.....		"	383,336 50	
Petites marchandises. (Tarifs nos 1 et 2.)	Grande vitesse..... (Petits paquets.)	Colis de 2 kilogrammes et moins (quintaux) (1) .....	4,287	186,485 99
		Id. de 2 à 5 kilogrammes.... ( id. ) (2).....	6,682	100,262 53
		Id. de 5 à 10 kilogrammes.... ( id. ) (2).....	11,783	117,909 92
		Id. au delà de 10 kilogrammes ( id. ).....	10,644	36,860 82
	Service accéléré..... (Articles de messagerie.)	Expéditions taxées au <i>minimum</i> ( id. ) (4) .....	118,744	532,142 53
		Id. taxées au poids .... ( id. ).....	923,332	1,587,393 46
TOTAUX des tarifs nos 1 et 2. (Petites marchandises).....		1,073,472	2,401,083 07	
Grosses marchandises. (Tarif n° 3.)	Petite vitesse..... (Articles de roulage.)	Expéditions taxées au <i>minimum</i> (tonneaux) (5) .....	23,293	166,808 53
		Id. 1 <sup>re</sup> classe..... ( id. ).....	453,699	3,115,435 11
		Id. 2 <sup>e</sup> id. .... ( id. ).....	483,436	2,218,046 "
		Id. 3 <sup>e</sup> id. .... ( id. ).....	876,105	2,372,928 48
		Id. 4 <sup>e</sup> id. .... ( id. ).....	1,693,517	5,872,832 72
		Id. aux tarifs spéciaux ( id. ).....	1,123,511	2,138,733 49
		Id. à prix réduits .... ( id. ) (6).....	456,022	733,468 01
	Frais accessoires .....	Id. par abonnement ... ( id. ).....	781,265	1,706,980 51
		Chargement, déchargement, camionnage, bulletins, provision et avis d'arrivée.....	"	895,558 54
		TOTAUX du tarif n° 3. (Grosses marchandises).....	5,898,648	17,243,711 39
Fi- nances.	Transports .....	Groups de 1,000 francs et au-dessous.....	189,899	73,530 74
		Id. au-dessus de 1,000 francs.....	506,626	70,834 86
TOTAUX du tarif des finances .....		496,525	144,365 30	
Tarif des équipages (par voiture).....		509	15,524 53	
Chevaux et bestiaux.	Grande vitesse (par expédition) .....	1 <sup>re</sup> catégorie (par expédition).....	1,641	46,480 26
		2 <sup>e</sup> id. ( id. ).....	3,770	41,821 22
	Petite vitesse.....	2 <sup>e</sup> id. ( id. ).....	2,846	54,611 63
		3 <sup>e</sup> id. ( id. ).....	16,142	340,633 49
TOTAUX du tarif des chevaux et des bestiaux.....		24,399	463,566 60	
Produits extraordinaires.....		"	1,276,218 10	
TOTAUX GÉNÉRAUX DES RECETTES....		"	33,858,371 84	
A ajouter, pour transports gratuits ou à prix réduits. (Pour mémoire). (Voir tableau annexé sous le n° VI.)		"	1,976,643 27	
TOTAUX.....		"	37,318,015 11	

TATION PAR L'ÉTAT.						TOTALS GÉNÉRAUX DES RECETTES.	PROPORTION pour cent RELATIVEMENT à la recette		Observations.
PART DE LA SOCIÉTÉ DE DENDRE-ET-WAES.		PART DE LA SOCIÉTÉ DE TOURNAI A JURBISE		PART DE LA SOCIÉTÉ de Hal à Ath et de Tournai à la frontière.			(Col. 3, 5, 7 et 9.)	de chaque tarif	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.			11	12
4	5	6	7	8	9	10			
2,593	8,053 94	83	198 40	3	1 50	2,160,064 13	14.81	3.64	(*) On a compté le poids moyen à 1 kil. par colis. (**) On a compté le poids moyen à 4 kil. par colis. (***) On a compté le poids moyen à 8 kil. par colis. (****) On a compté le poids moyen à 20 kil. par expédition. (*****) On a compté le poids moyen à 500 kil. par expédition. (*****) Transports effectués suivant conventions ou contrats. (*****) Cette colonne comprend le mouvement général des lignes exploitées par l'État, y compris le chemin de fer de Dendre-et-Waes, celui de Tournai à Jurbise et celui de Hal à Ath, Tournai vers Lille.
5,529	11,088 23	34	59 50	1	» 38	804,262 82	5.31	2.10	
26,364	43,038 46	22,050	28,718 26	421	163 37	1,550,912 18	10.65	4.03	
94,951	88,178 80	60,413	44,627 06	1,089	319 03	2,203,943 13	13.11	5.73	
670,478	439,772 26	473,184	177,503 20	9,856	1,793 40	7,534,260 50	50.27	19.14	
14,506	10,922 07	3,340	737 63	»	»	117,938 62	0.81	0.31	
15,404	11,115 01	10,448	5,435 81	»	»	500,433 21	2.08	0.78	
10,147	5,467 60	6,389	2,218 41	46	3 10	117,099 56	0.80	0.31	
857,774	619,636 37	578,729	239,518 29	11,416	2,237 »	14,589,833 79	100.00	58.08	
7,777	2,834 23	5,934	1,707 74	149	33 08	76,169 64	12.72	0.21	
4,114	5,834 24	3,234	4,967 26	95	23 »	522,770 41	87.28	1.51	
»	8,668 47	»	6,673 »	»	60 08	598,940 03	100.00	1.36	
238	10,594 84	262	2,289 92	1	9 27	199,180 02	7.71	0.32	
362	4,797 50	339	1,229 36	1	7 19	106,296 80	4.12	0.28	
711	6,280 56	733	1,909 98	4	15 40	126,113 66	4.88	0.55	
540	2,382 49	364	1,113 63	1	2 18	90,364 12	5.54	0.24	
12,701	35,075 99	8,789	6,616 18	12	13 09	391,847 59	13.18	1.02	
78,068	87,237 43	61,492	21,202 54	124	27 06	1,663,860 29	64.57	4.54	
95,150	144,166 61	72,231	34,366 61	143	76 19	2,579,664 48	100.00	6.75	
5,077	19,439 50	2,335	4,436 95	28	27 20	190,812 03	1.02	0.50	
40,420	134,803 79	37,880	61,357 36	318	331 43	3,550,157 91	17.89	8.69	
25,746	98,534 64	46,240	33,686 49	674	385 09	2,569,670 22	12.75	6.18	
29,603	61,001 09	101,137	89,520 36	1,352	770 77	2,324,320 90	13.36	6.39	
153,063	351,432 88	332,100	194,423 87	706	569 99	4,419,039 46	23.74	11.33	
692	1,036 88	117,306	87,417 87	2,384	1,112 49	2,228,330 73	11.97	5.82	
103	290 03	43,388	9,159 21	»	»	767,917 87	4.15	2.00	
51,837	124,773 26	3,431	2,810 31	33	13 34	1,854,361 62	9.38	4.79	
»	42,920 98	»	12,581 93	»	133 39	930,973 04	5.11	2.48	
506,363	831,273 16	684,087	317,894 93	6,117	3,144 12	18,616,023 80	100.00	48.58	
17,645	5,851 98	15,002	1,124 83	11	» 84	82,488 59	32.67	0.22	
13,972	2,379 50	12,896	696 53	102	6 10	74,136 71	47.33	0.19	
31,617	8,411 48	23,898	1,821 38	113	6 94	156,623 11	100.00	0 41	
5	34 43	34	407 20	1	4 50	13,990 71	100 00	0.04	
12	148 85	78	460 11	1	5 »	47,094 21	9.95	0.12	
238	992 18	216	473 51	»	»	43,286 71	9.13	0.11	
203	1,053 89	163	565 56	»	»	56,211 08	7.64	0.10	
807	4,201 81	528	2,518 33	6	23 50	347,399 13	73.50	0.91	
1,282	6,576 71	937	4,017 31	7	50 50	473,991 12	100.00	1.24	
»	11,363 31	»	125 33	»	»	1,287,707 14	100.00	3.36	
»	1,649,972 76	»	824,826 43	»	3,609 13	38,518,780 18	»	100.00	
»	»	»	»	»	»	1,976,643 27	»	»	
»	1,649,972 76	»	824,826 43	»	3,609 13	40,293,423 43	»	»	

L'évaluation des dépenses de 1865, telle qu'elle peut être faite actuellement, fait ressortir ces dépenses au chiffre de fr. 19,646,960-43, se décomposant ainsi :

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE		RAPPORT à la DÉPENSE totale.
	PAR ARTICLE du budget.	PAR SERVICE.	
<b>VOIES ET TRAVAUX.</b>	Fr. c.	Fr. c.	Pour cent.
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	358,680 »		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois . . . . .	2,257,000 »		
Billes, rails et accessoires, matériel fixe . . . . .	1,350,000 »		
Travaux et fournitures diverses . . . . .	715,000 »		
		4,860,680 »	24.74
<b>TRACTION ET MATÉRIEL.</b>			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	286,480 »		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois . . . . .	3,066,350 »		
Primes d'économie et de régularité . . . . .	80,000 »		
Combustibles et consommations pour la traction des convois.	1,730,100 »		
Entretien, réparation et renouvellement du matériel (1) . . .	3,843,300 »		
Redevances aux compagnies pour emploi de matériel . . . . .	»		
		9,006,630 »	45.84
<b>TRANSPORTS.</b>			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	1,796,430 »		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois . . . . .	1,886,240 »		
Frais d'exploitation . . . . .	870,400 »		
Camionnage . . . . .	579,800 »		
Pertes et avaries . . . . .	150,000 »		
		5,262,870 »	26.79
<b>SERVICES EN GÉNÉRAL (2).</b>			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	94,115 »		
Salaires des agents payés à la journée ou par mois . . . . .	66,500 »		
Matériel et fournitures de bureau . . . . .	275,500 »		
Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers .	20,000 »		
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	31,589 60		
		485,504 60	2.47
<b>RÉGIE.</b>			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	31,275 83		
Frais de bureau (3) . . . . .	»	31,275 83	0.16
Total . . . . .		19,646,960 43	100.00

(1) Y compris le million de francs accordé par la loi du 15 février 1866, pour renouvellement extraordinaire de matériel.

(2) Non compris le personnel de l'administration centrale. (Voir *Compte rendu de 1858*, p. 38.) Il est à remarquer que les sommes reprises dans cette section (*Services en général*) s'appliquent, en partie du moins, également aux services des postes et des télégraphes.

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

Si l'on faisait abstraction de cette circonstance que le budget de 1863 a supporté, à concurrence de fr. 69,406-33, des dépenses d'amélioration et de parachèvement, c'est-à-dire, si l'on considérait toutes les imputations budgétaires comme se rattachant exclusivement à des frais de l'exploitation, on constaterait, par rapport à 1864, une augmentation :

De recette brute, de . . . . . fr.	2,219,777 60
De dépense, de . . . . .	1,719,117 31
De recette nette, de . . . . . fr.	<u>500,660 29</u>

L'année 1864 avait, comparativement à 1863, donné une *augmentation de recette nette* calculée à fr. 1,170,377-33. Mais l'année 1863, rapprochée de 1862, avait, au contraire, amené une *diminution de recette nette* s'élevant à fr. 347,815-76.

D'où proviennent ces fluctuations et surtout comment s'est réalisée l'amélioration obtenue en 1863? C'est ce que l'on essaiera d'établir dans les chapitres suivants du présent compte rendu.



## CHAPITRE IV.

### STATISTIQUE.

#### I.

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

Au 31 décembre 1864, l'exploitation des chemins de fer de l'État Belge disposait de 54 machines fixes représentant ensemble une force de 605.34 chevaux-vapeur. Un an plus tard, ce nombre de machines était encore le même, mais la force totale en avait été portée à 609.24 chevaux.

Abstraction faite de la machine servant à la remorque de certains trains sur les plans inclinés de Haut-Pré (320 chevaux), et des 7 machines employées aux travaux de l'arsenal de Malines (188 chevaux), il existait 26 machines diverses dans les ateliers et dans les stations ; ces 26 machines avaient une force totale de 401.24 chevaux, soit une force moyenne de 5.8938 chevaux-vapeur.

Dans les chiffres qui précèdent, n'est pas compris un générateur affecté au chauffage des bâtiments de la station de Gand. Le générateur qui fonctionnait dans le même but à la station de Bruxelles (Nord) a été supprimé.

Pendant l'année 1865, le nombre des locomotives s'est accru de 33, et, au 1<sup>er</sup> janvier 1866, on en comptait, par conséquent, 306, puisqu'il en existait 273 au 31 décembre 1864. De plus, la force moyenne de ces 306 locomotives ressortait à 127.85 chevaux-vapeur, tandis que la force moyenne des locomotives existant au 1<sup>er</sup> janvier 1865 ne dépassait point 119.44 chevaux ; d'où une augmentation de 8.41 chevaux par machine.

Les 33 locomotives ajoutées, en 1865, à celles qui se trouvaient antérieurement au service de l'exploitation sont comptées après compensation entre les machines nouvelles acquises par l'administration et 18 vieilles machines dont la vétusté a exigé la démolition. Ainsi, il a été fourni 51 locomotives neuves, savoir : 25 par l'établissement de Seraing, 14 par la Compagnie belge de construction de matériel de chemins de fer, 11 par la société de Saint-Léonard et une par les ateliers de Tubize. De ces 51 remorqueurs, il s'en trouvait 27, d'un côté, et 24, de l'autre, dont le cylindre avait un diamètre respectif de 450 et de 450 millimètres.

Enfin, au 31 décembre 1865, 23 locomotives étaient encore en voie de construction.

Le matériel en *réparation* au 1<sup>er</sup> janvier 1866 équivalait, quant aux locomotives, à 18.50 p. % du nombre total de 306; la proportion correspondante était de 19.41 p. % à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1865. Il y a donc amélioration.

En 1865, le nombre des *tenders* s'est accru de 6; il a, par conséquent, été porté de 274 à 277, non compris 8 *tenders* en construction : 18 *tenders* ont été achetés, 12 *tenders* ont été démolis. Les 18 *tenders* achetés sortaient : 17 des ateliers du sieur Carels et 1 des ateliers de Tubize.

La proportion du nombre des *tenders* en réparation, relativement au nombre des *tenders* existants, était descendue à 10.11 p. %, à la fin de 1865; elle était de 14.76 p. % un an auparavant.

La situation du matériel des locomotives et des *tenders* est indiquée, en détail, dans le tableau ci-annexé sous le n° XV, pour chacun des douze mois de l'année 1865.

Les locomotives remorquant des trains ont fourni, en 1865, un parcours total de 8,861,131 kilomètres, soit 1,463,655 kilomètres de plus qu'en 1864. La comparaison entre les deux années se traduit par les chiffres suivants :

	1865. Locom.-kilom.	1864. Locom.-kilom.	Augm. en 1865. Locom.-kilom.
Trains express de voyageurs.	896,058 (10.11 p. %)	798,281 (10.79 p. %)	97,777
— ordinaires —	3,857,917 (45.54 p. %)	2,918,571 (39.46 p. %)	939,346
— de marchandises .	4,107,156 (46.35 p. %)	3,680,624 (49.75 p. %)	426,532
Totaux .	8,861,131	7,397,476	1,463,655

L'accroissement équivaut à 19.79 p. % du mouvement de 1864; il surpasse, dans des proportions remarquables, l'accroissement des années précédentes, lequel avait été de :

196,807 locomotives-kilomètres, en 1860 par rapport à 1859;			
216,953 — — — — —	1861	—	1860;
244,395 — — — — —	1862	—	1861;
586,786 — — — — —	1863	—	1862;
830,390 — — — — —	1864	—	1863.

Le réseau avait été parcouru par les locomotives 9,882 fois dans tout son développement en 1864; il l'a été 11,828 fois en 1865, ce qui donne une augmentation de 1,946 fois la longueur des lignes exploitées et marque une augmentation frappante dans l'activité de l'exploitation.

C'est le mois de décembre qui occupe le premier rang dans la répartition des parcours constatés. Viennent ensuite les mois d'août, d'octobre, de juillet, de septembre et de novembre. La supériorité du mois de décembre doit être attribuée exclusivement aux transports de marchandises; et si l'on n'envisageait que les transports de voyageurs, ce serait le mois d'août qui marcherait en première ligne.

Les chiffres qui précèdent sont établis sans égard aux parcours faits, d'un côté, par les locomotives circulant sans charge, et, d'un autre côté, par les locomotives

roulant pour le service des gares. Si l'on avait compté les trajets faits dans ces deux conditions spéciales, le trajet total aurait atteint 11,493,084 kilomètres. — Les parcours faits à vide et les parcours faits pour les manœuvres intérieures des stations représentent donc ensemble 2,633,933 locomotives-kilomètres ou 29.72 p. % du mouvement des locomotives remorquant des trains.

Réparti entre les douze mois de l'année, le mouvement général s'est produit comme il est indiqué au tableau suivant :

*Parcours kilométrique des locomotives, pendant l'année 1863.*

MOIS.	LOCOMOTIVES REMORQUANT DES TRAINS				LOCOMOTIVES ne remorquant aucune charge.	LOCOMOTIVES en manœuvres (service des gares)	TOTAL.
	express.	ordinaires et spéciaux de voyageurs.	de marchandises.	ENSEMBLE.			
Janvier ...	64,329	279,094	363,400	708,852	7,753	252,926	949,493
Février....	58,273	234,134	319,128	631,537	3,153	220,721	887,591
Mars.....	64,841	283,177	353,973	703,993	3,957	233,942	943,892
Avril.....	59,383	281,609	323,738	664,732	6,233	241,123	912,110
Mai.....	61,660	303,801	336,438	703,899	6,798	229,869	940,566
Juin.....	73,480	336,446	324,260	736,186	10,790	216,944	963,920
Juillet ...	92,234	360,200	331,020	783,454	11,893	222,664	1,018,011
Août.....	92,838	360,623	340,317	794,030	13,369	216,302	1,026,101
Septembre.	89,371	333,604	334,318	779,493	21,382	208,314	1,009,889
Octobre ...	82,793	332,801	331,330	787,149	14,336	139,414	940,949
Novembre..	76,732	333,360	336,387	768,879	14,683	148,933	932,549
Décembre..	78,063	330,866	369,996	798,927	16,092	133,194	998,213
TOTAUX...	896,038	3,837,917	4,107,156	8,861,151	137,133	2,496,798	11,493,084

Abstraction faite des parcours faits à vide et des parcours faits pour manœuvres dans les gares, la recette et la dépense de l'exploitation, ramenées à la locomotive-kilomètre, donnent :

Recette brute . . . . .	fr. 4.32437
Dépense. . . . .	2.20937
Recette nette . . . . .	fr. 2.11500

Comparativement aux résultats obtenus en 1864, ces chiffres accusent les diminutions suivantes :

Recette brute . . . . .	fr. 0.35334
Dépense . . . . .	0.20223
Recette nette . . . . .	fr. 0.35331

De sorte que, comme en 1864, « l'augmentation de mouvement n'a pas été

» accompagnée d'une augmentation proportionnelle de recette et de dépense ; au  
 » contraire, la moyenne de la recette et la moyenne de la dépense ont diminué  
 » l'une et l'autre ; cependant l'abaissement de la première de ces moyennes est  
 » plus que double de l'abaissement de la seconde : cela est évidemment dû à  
 » l'adoption des tarifs réduits, mis en vigueur à partir du 10 juin 1864. »

## II.

**Matériel des transports (voitures).**

Le crédit d'un million de francs ouvert par une loi insérée au *Moniteur belge* du 8 janvier 1865, pour faire face à la nécessité d'une extension du matériel des transports, était destiné à l'acquisition de :

29 voitures à voyageurs, de 1 <sup>re</sup> classe, évaluées à . . . . . fr.	261,000
15 — — — — — de 3 <sup>e</sup> classe, évaluées à . . . . .	82,000
16 voitures mixtes pour dames, évaluées à . . . . .	112,000
23 wagons à bagages, évalués à . . . . .	115,000
86 — — — — — de 10 tonnes, pour rails et marchandises diverses, évalués à . . . . . fr.	215,000
86 wagons de 10 tonnes, pour charbons, évalués à . . . . .	215,000
Total égal à l'allocation. . . . . fr.	1,000,000

Au point de vue du nombre des voitures classées par catégories et suivant l'usage auquel elles sont affectées, la situation s'établissait comme suit, au 31 décembre 1864 et au 31 décembre 1865 :

	NOMBRE DE VOITURES.		
	Au 1 <sup>er</sup> janvier.	Au 31 décembre.	Augmentation.
Service des voyageurs . . . . .	1,397	1,552	155
Transport des marchandises . . . . .	7,856	8,644	788
Services divers . . . . .	555	563	8
Totaux. . . . .	9,808	10,759	951

Du 1<sup>er</sup> janvier 1861 au 31 décembre 1865, soit dans l'espace de cinq ans, le nombre des voitures composant le matériel des transports s'est accru de 2,598 véhicules : 350 pour le service des voyageurs, 2,200 pour le service des marchandises et 48 pour services divers.

L'accroissement constaté en 1865 et qui atteint au chiffre de 951 voitures, est beaucoup plus considérable que les accroissements successifs des années précédentes, lesquels ont été :

1861-1860. . . . . 301	} Ensemble 1,647, ou, en moyenne, 412 par année.
1862-1861. . . . . 668	
1863-1862. . . . . 409	
1864-1863. . . . . 269	

En outre, il importe de noter que l'augmentation de 1865 comprend, entre

autres, 97 wagons de 15 tonnes, 1,008 wagons de 10 tonnes, 39 voitures à voyageurs de 1<sup>re</sup> classe, 55 wagons couverts pour voyageurs de 3<sup>e</sup> classe et 55 wagons à bagages.

Les diminutions portent principalement sur les wagons plats et les wagons à charbon, les uns et les autres de 5 à 7 1/2 tonnes : il en a été démolé 289, dont 37 de la première catégorie et 252 de la seconde.

La situation détaillée et les changements qui y ont été introduits pendant l'année 1865 sont fournis par le tableau ci-annexé sous le n° XVI.

Ce tableau montre aussi que s'il se trouvait, au 1<sup>er</sup> janvier 1865, 377 voitures en réparation, ce nombre était tombé à 232, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1866; de sorte que, pour le matériel utilisable, les deux dates citées donnaient les situations respectives que voici :

	Au 1 <sup>er</sup> janvier 1865.	Au 1 <sup>er</sup> janvier 1866.	Augmentation.
Matériel à voyageurs . . . . .	1,197	1,430	233
— à marchandises . . . . .	7,692	8,548	856
— pour services divers . . . . .	542	549	7
Total. . . . .	<u>9,431</u>	<u>10,527</u>	<u>1,096</u>

soit 145 voitures au-dessus du chiffre (951) qui marque l'augmentation absolue du nombre de véhicules, ainsi qu'il est dit plus haut.

Les marchés conclus en 1865, pour l'amélioration et l'augmentation du matériel des transports représentent, dans leur ensemble, une dépense de fr. 2,052,270-95 imputable sur le budget annuel à concurrence de 57,562 francs et sur les crédits spéciaux à concurrence de fr. 1,994,708-95. Ces marchés comportent la fourniture de 44 voitures de 1<sup>re</sup> classe pour voyageurs, de 43 wagons pour voyageurs, de 16 voitures mixtes (pour dames), de 3 voitures-bureaux de poste, de 25 wagons à bagages, de 86 wagons à haussertes mobiles, de 571 wagons à charbon (10 tonnes), de 20 wagons lestés pour trains de marchandises, de 3 wagons fermés à deux compartiments et de 20 petits wagons pour le service des paiements.

En laissant de côté, d'une part, 402,975 kilomètres de trajets fournis par les freins-traineaux des plans inclinés de Haut-Pré, et, d'autre part, 53,033,941 kilomètres parcourus par les wagons de l'État belge sur les lignes des compagnies en relation, on trouve que le parcours développé du matériel des transports s'est élevé, en 1865, à 151,908,689 voitures-kilomètres, y compris 23,596,518 voitures-kilomètres fournies par le matériel qui n'appartient pas à l'État mais qui est forcé de circuler sur les lignes administrées par le Gouvernement belge.

Le parcours prémentionné de 151,908,689 voitures-kilomètres s'est réparti comme il est indiqué ci-dessous :

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD-OUEST.	EST.	SUD-OUEST	MIDI.	ENSEMBLE.	PROPORTION p. o/o.	
Trains de voyageurs.	Express . . . . .	Voit -kilom. 1,407,142	Voit -kilom. 2,418,027	Voit -kilom. 1,694,526	Voit.-kilom. 1,237,939	Voit -kilom. 6,777,434	4.46
	Ordinaires..	7,265,171	6,549,034	9,595,246	10,583,079	33,992,560	22.38
	Spéciaux . . . . .	168,811	108,675	169,750	62,935	510,171	0.34
Trains de marchandises.	Ordinaires..	14,312,068	24,317,947	25,440,397	43,393,591	107,464,003	70.74
	Spéciaux . . . . .	228,611	626,397	507,609	1,801,904	3,164,521	2.08
Totaux . . . . .	23,381,803	34,020,110	37,407,528	37,099,448	151,908,689	100.00	
Proportion p. o/o . . . . .	15.30	22.40	24.62	37.59	100.00	.	

Comparativement au mouvement de 1864, celui que révèle le tableau précédent accuse une augmentation de 16,306,954 voitures-kilomètres, soit plus de 12 p. o/o. Cette différence se répartit comme suit entre les diverses espèces de trains organisées :

ESPÈCES DE TRAINS.	AUGMENTATIONS.	DIMINUTIONS.
Trains de voyageurs . . . . .	Express . . . . .	Voitures-kilom. " 66,645
	Ordinaires . . . . .	5,972,764
	Spéciaux . . . . .	" 98,323
Trains de marchandises. . . . .	Ordinaires . . . . .	10,490,859
	Spéciaux . . . . .	8,299
TOTAUX. . . . .	16,471,922	164,968
Différence finale. . . . .	16,306,954	

Donc : *augmentation* de circulation en ce qui concerne le matériel entrant dans la composition des trains *ordinaires*, tant de voyageurs que de marchandises ; — *diminution* en ce qui touche le matériel des trains *express* et le matériel des trains *spéciaux* de voyageurs ; — *statu quo* pour le matériel des trains *spéciaux* de marchandises.

Ces faits sont, à peu près, la reproduction de ceux qui ont été constatés depuis plusieurs années, quant aux *augmentations* indiquées et quant à la *diminution* propre aux trains *spéciaux* de voyageurs. Pour les *express*, une diminution suc-

cède à une augmentation; de même que pour les trains spéciaux de marchandises, le maintien du mouvement de 1864 succède à la réduction considérable qui s'était manifestée en 1865 et en 1864, réduction qui naturellement doit trouver son point d'arrêt et ne peut se perpétuer.

Les parcours faits à *charge* et les parcours faits à *vide* ont donné respectivement un mouvement de 122,893,311 et de 29,015,578 voitures-kilomètres; c'est-à-dire que les parcours faits à *vide* ont, en 1865 comme en 1864, absorbé 19.10 p. % du mouvement total.

Voici comment se subdivisent les deux espèces de trajets qui viennent d'être indiquées :

		MATÉRIEL A CHARGE.	MATÉRIEL A VIDE.	
		Voit. — Kilom.	Voit. — Kilom.	
1865.	Trains de voyageurs . . . . .	Express. . . . .	6,775,780	1,634
		Ordinaires . . . . .	53,975,545	17,015
		Spéciaux . . . . .	502,727	7,444
	Trains de marchandises. . . . .	Ordinaires . . . . .	79,611,162	27,852,841
		Spéciaux. . . . .	2,028,097	1,156,424
		Ensemble . . . . .	122,893,311	29,015,578
	Mouvement de 1864 . . . . .	109,705,903	25,895,852	
	Augmentation de 1865 . . . . .	13,187,408	3,119,546	
	Comme ci-dessus . . . . .	16,506,954		

Comparé au mouvement de 1863, celui de 1864 donnait un accroissement total de 17,855,030 voitures-kilomètres, dont 13,368,010 à charge et 4,487,020 à vide. L'accroissement de 1865 sur 1864 est donc quelque peu inférieur à celui de 1864 sur 1863, mais la diminution relative, qui ne dépasse point 180,602 voitures-kilomètres pour les parcours faits à charge, atteint 1,367,474 voitures-kilomètres pour les parcours effectués à vide.

Le rapprochement des trajets de 1864 et des trajets de 1865 peut, du reste, aussi s'exprimer de la manière suivante :

ESPÈCES DE TRAINS.	MATÉRIEL A CHARGE.		MATÉRIEL A VIDE.	
	AUGMENTATION en	DIMINUTION en	AUGMENTATION en	DIMINUTION en
	1865.	1865.	1865.	1865.
Trains de voyageurs.	Voit.-Kilom.	Voit.-Kilom.	Voit.-Kilom.	Voit.-Kilom.
	Express . . .	32,904	"	33,744
	Ordinaires . . .	6,435,533	"	462,769
Trains de marchandises.	Spéciaux . . .	77,375	"	475,698
	Ordinaires . . .	7,060,860	"	3,429,999
	Spéciaux . . .	"	53,459	61,758
TOTAUX . . . . .	43,273,768	86,360	3,491,757	372,211
AUGMENTATION . . .	43,487,408		3,419,546	

Chaque locomotive a remorqué, en moyenne, 13.87 voitures *chargées*, abstraction faite, d'une part, des voitures *vides* et, d'autre part, tant des locomotives circulant sans remorquer aucune charge que des parcours faits par les locomotives pour le service des manœuvres dans les gares et stations. La moyenne correspondante était de 14.83 voitures, en 1864; de sorte qu'il s'est produit, en 1865, une diminution de 0.96 voiture.

En répartissant toute la recette et toute la dépense d'exploitation sur le nombre de voitures-kilomètres chargées (122,893,311) constituant le mouvement général de 1865, on trouve que chaque voiture-kilomètre :

A rapporté, en moyenne, une recette brute de . . . . . fr. 0.31180

A coûté, — , la somme de . . . . . fr. 0.15950

Ce qui donne une recette nette de . . . . . fr. 0.15250

ou 15  $\frac{1}{4}$  centimes.

Rapprochés de ceux qui avaient été calculés pour 1864, ces chiffres accusent :

Une diminution de recette brute, de . . . . . fr. 0.01725

Une — de dépense, de . . . . . fr. 0.00351

et une — de recette nette, de . . . . . fr. 0.01394

ou 1  $\frac{1}{3}$  centime.

Il s'était manifesté, dans la recette *nette* de la voiture-kilomètre, une diminution de fr. 0.01184 en 1864 par rapport à 1863, et de fr. 0.02277 en 1863 par rapport à 1862.

Pour 1865 comparé à 1864, la diminution de dépense représente seulement 19.19 p. % de la diminution de recette brute; ce résultat est la conséquence naturelle de l'abaissement des tarifs, le développement des transports n'ayant pu procurer une recette équivalente, par unité de trafic, à la recette antérieurement acquise et ce même développement ayant cependant exigé une dépense qui

n'était pas soumise, à un égal degré, aux fluctuations produites par un excédant de travail.

### III.

#### Convois.

Le parcours des convois s'est élevé, en 1865, à 8,656,618 kilomètres, savoir :

ESPECES DE TRAINS.	NORD-OUEST.	EST.	SUD-OUEST	MIDI.	ENSEMBLE.	PROPORTION p. o/o.
	Convois-kilom.	Convois-kilom.	Convois-kilom.	Convois-kilom.	Convois-kilom.	
Trains de voyageurs. { Express . . . . .	379,629	250,016	65,320	185,415	880,380	10.17
Trains de voyageurs. { Ordinaires..	1,216,635	620,625	650,385	1,207,968	3,695,613	42.69
Trains de voyageurs. { Spéciaux...	21,837	8,707	3,472	4,076	58,992	0.68
Trains de marchandises. { Ordinaires..	958,867	809,079	662,048	1,501,010	3,931,015	45.41
Trains de marchandises. { Spéciaux...	16,571	52,634	15,078	46,559	110,622	1.28
Totaux . . . . .	2,593,539	1,721,061	1,396,501	2,945,917	8,656,618	100.00
Proportion p. o/o .	29.96	19.88	16.13	54.03	100.00	.

Les convois de voyageurs, qui ont absorbé, en 1865, 53.51 p. o/o du mouvement total, n'avaient pris que 50.16 p. o/o du mouvement de 1864. Cela est dû à l'organisation des trains de banlieue.

Il a été dit ci-dessus (p. 37) que les locomotives ont fourni, en 1865, un parcours développé de 8,861,151 kilomètres, lequel surpasse de 204,513 kilomètres le mouvement des convois, tel qu'il résulte du tableau qui précède.

La différence provient : 1° des doubles tractions ou de l'emploi simultané de plusieurs machines pour la remorque d'un même train; 2° de la montée ou de la descente de certains trains, sur les plans inclinés, sans le secours des locomotives; 3° des manœuvres faites, par les machines, dans les stations de passage, pour enlever ou ajouter des voitures, manœuvres qui naturellement ont pour effet de rendre le parcours des locomotives plus considérable que le parcours des trains.

En 1864, le parcours des convois avait été supérieur à celui des locomotives; l'excédant, en sens inverse, qui vient d'être constaté pour 1865, s'est réparti comme suit :

Trains de voyageurs { express . . . . .	kilom.	15,678
Trains de voyageurs { ordinaires et spéciaux . . . . .	—	123,514
Trains de marchandises . . . . .	—	65,521
Total . . . . .	kilom.	204,513

Le mouvement des convois avait été de 7,458,774 kilomètres, en 1864, ce qui était de 1,197,844 kilomètres au-dessous du mouvement de 1865. L'augmen-

tation que cette dernière année a fournie comparativement à l'année précédente se décompose ainsi :

		AUGMENTATIONS EN 1865.	DIMINUTION EN 1865.
Trains de voyageurs . . . . .	Express . . . . .	Convois-kilom. 71,788	Convois-kilom. »
	Ordinaires . . . . .	799,918	»
	Spéciaux . . . . .	1,813	»
Trains de marchandises . . . . .	Ordinaires . . . . .	357,908	»
	Spéciaux . . . . .	»	13,532
TOTAUX . . . . .		1,211,596	13,532
Augmentation . . . . .		1,197,844	

On voit que la plus grande partie de l'accroissement revient aux convois ordinaires de voyageurs (*trains de banlieue*). L'augmentation a, d'ailleurs, été à peu près générale, et il ne s'est révélé une diminution que pour les trains spéciaux de marchandises; encore cette diminution n'a-t-elle qu'une très-mince importance.

Voici quelle a été la fréquentation de chacune des lignes exploitées en 1865 :

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-Ouest. . . . .	1,618,101	6,665	978,238	4,016	2,595,559	10,679
Est. . . . .	879,548	6,820	841,745	6,241	1,721,061	12,761
Sud-Ouest. . . . .	719,473	4,098	677,126	5,859	1,396,501	7,957
Midi. . . . .	1,598,339	7,135	1,547,558	7,897	2,945,917	15,032
Le réseau. . . . .	4,614,983	6,160	4,041,658	5,393	8,636,618	11,555

En 1864, les convois organisés avaient parcouru le réseau 9,963 fois dans toute son étendue; l'augmentation de circulation, pour 1865, répond, d'après le tableau qui précède, à 1,592 fois la longueur des lignes exploitées: cette différence appartient aux trains de voyageurs, à concurrence de 1,162 fois et aux trains de marchandises, à concurrence de 430 fois le développement total des lignes.

La composition moyenne des trains a été comme suit, en 1865 :

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 . . .	4.690	3.006		0.030	7.726
	Ordinaires . . .	7.216	1.977		0.049	9.242
	Spéciaux . . .	10.789	2.404		0.210	13.403
	Ensemble. . .	6.763	2.174		0.022	8.961
Trains de marchandises. . .	Ordinaires . . .	0.533	19.917		7.167	27.419
	Spéciaux . . .	0.583	17.931		10.514	28.648
	Ensemble. . .	0.336	19.863		7.234	27.433
Tous les trains réunis. . . . .	3.763	10.433		3.398	17.594	

Comparativement à 1864, les trois moyennes principales accusent les différences dont voici le relevé :

DÉSIGNATION DES VOITURES.	ENSEMBLE des trains de voyageurs.		ENSEMBLE des trains de marchandises.		TOUS LES TRAINS RÉUNIS.	
	Augmen- ta- tion.	Diminution.	Augmen- ta- tion.	Diminution.	Augmen- ta- tion.	Diminution.
Voiture chargée, pour voyageurs . . .	Voiture »	Voiture. 0.087	Voiture »	Voiture. 0.032	Voiture. 0.133	Voiture. »
— — pour marchandises. . .	»	0.348	0.173	»	»	0.644
— vide . . . . .	»	0.092	0.503	»	»	0.079
TOTAUX . . . . .	»	0.527	0.668	0.032	0.133	0.723
Différence en 1865 par rapport à 1864.	— 0.527		+ 0.316		— 0.590	

Ramenées au convoi-kilomètre, les recettes et les dépenses de l'exploitation de 1865 donnent :

Une recette brute de . . . . .	fr. 4.42653
Une dépense de. . . . .	2.26157
Une recette nette de . . . . .	fr. 2.16496

Comparativement aux résultats obtenus en 1864, ces chiffres fournissent les diminutions suivantes :

Sur la recette brute . . . . .	fr. 0.41327
Sur la dépense . . . . .	0.13021
Sur la recette nette. . . . .	fr. 0.28306

Le tableau ci-annexé sous le n° XVII indique le parcours kilométrique des trains, suivant l'espèce des convois, avec leur répartition entre les douze mois de l'année. Les six mois dans lesquels le mouvement a été le plus considérable se rangent dans l'ordre que voici : août, septembre, décembre, juillet, octobre et novembre. Il y a un écart de 449,000 convois-kilomètres entre le mouvement du mois d'août (parcours le plus fort) et le mouvement du mois de février (parcours le moins important).

#### IV.

##### Tarifs.

On s'est beaucoup occupé, dans le courant de l'année 1864 et pendant les premiers mois de 1865, de la nécessité de modifier les tarifs applicables au transport des petites marchandises et des petits paquets confiés au chemin de fer de l'État. Ce point a fait l'objet de discussions renouvelées dans la presse et même au sein des chambres législatives. Il a été satisfait au désir exprimé à cet égard par l'opinion publique, et l'administration, en sanctionnant les mesures dont nous allons donner l'analyse, n'a, d'ailleurs, fait qu'accomplir un projet qu'elle-même nourrissait depuis longtemps.

Nous avons, pour les expéditions précitées, deux tarifs différents : celui de la *grande vitesse* et celui du *service accéléré*. Le premier s'appliquait aux expéditions dont le poids n'excédait pas dix kilogrammes ; le second servait de trait d'union entre les expéditions de dix kilogrammes et celles de la petite vitesse.

Il était perçu :

Pour 2 kilogrammes et au-dessous,	50 centimes,	à toute distance ;
Pour 2 à 5 kilogrammes,	75 —	—
Pour 5 à 10 —	1 franc	—

Pour plus de 10 kilogrammes, 5 centimes de frais fixes et 1 centime de frais variables par 10 kilogrammes et par lieue.

A dater du 1<sup>er</sup> septembre 1865, ces taxes ont été remplacées par les suivantes :

Il a été créé un tarif nouveau sous le nom de tarif des colis à remettre à domicile par *exprès* : il s'applique aux colis de tout poids qui, sur la demande de l'expéditeur, doivent être remis à domicile par *exprès*, immédiatement après l'arrivée. La base des prix est de 10 centimes par kilogramme, avec *minimum* de 50 centimes.

Vient, en second lieu, le tarif de la *grande vitesse*, s'appliquant aux petits paquets et aux articles de messagerie : il comporte une perception de 50 centimes par 100 kilogrammes, laquelle est augmentée par quintal-lieue : de 10 centimes pour les quinze premières lieues parcourues ; - de seize à trente lieues, les frais variables sont de fr. 1-50, augmentés de 8 centimes par quintal-lieue au delà de quinze lieues ; — à partir de la trente et unième lieue jusque et y compris la quarantième, le prix est celui de la trentième lieue, accru de 6 centimes par quintal-lieue ; — à partir de la quarante et unième lieue, le prix est celui de la quarantième lieue, augmenté de 4 centimes par quintal-lieue. — LE MINIMUM DE LA TAXE EST FIXÉ A 50 CENTIMES PAR EXPÉDITION.

Les envois de ce tarif sont remis dans les six heures de jour qui suivent l'arrivée à destination.

Ce tarif s'applique d'office à tous les petits paquets et articles de messagerie d'un poids inférieur à 200 kilogrammes, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application du tarif des *express* ou du tarif de la petite vitesse.

Les mesures que nous venons d'indiquer ont donc eu ce triple avantage : de simplifier considérablement le calcul des taxes et la classification des colis selon leur poids, de réduire les prix dans des proportions importantes, d'étendre aux petites marchandises le principe, déjà admis pour les grosses marchandises, de l'abaissement proportionnel des prix relativement aux distances parcourues par les transports.

L'administration opère gratuitement la prise à domicile de toutes les expéditions de 50 kilogrammes et moins, dans les localités où le camionnage est organisé. Les prix à payer aux entrepreneurs du camionnage ont été mis en harmonie avec ceux du tarif révisé.

En même temps que les tarifs de la grande vitesse étaient ainsi améliorés, le tarif de la petite vitesse, pour ce qui concerne les marchandises de la première classe, a été changé suivant les règles analogues à celles qui avaient été adoptées pour les tarifs des grosses marchandises composant les trois dernières classes de la petite vitesse.

Les grosses marchandises de la première classe payaient 4 franc de frais fixes, par tonne embarquée, et 50 centimes de frais variables par tonne-lieue. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1865, ces marchandises payent, savoir :

Pour une à quinze lieues, 50 centimes de frais variables par tonne-lieue, plus les frais fixes dont le taux est resté le même ;

Pour seize à trente lieues, le prix de quinze lieues, augmenté de 40 centimes par tonne-lieue ;

Pour trente et une à quarante lieues, le prix de trente lieues, augmenté de 30 centimes par tonne-lieue ;

Pour plus de quarante lieues, le prix de quarante lieues, augmenté de 20 centimes par tonne-lieue.

Voici quelques chiffres qui permettront de saisir combien sont fortes les diminutions de taxes résultant de l'adoption du tarif :

		Ancien tarif.		Nouveau tarif.
Prix d'une tonne transportée à 15 lieues . . . fr.		8 50	fr.	8 50
—	20 —	11 »		10 50
—	25 —	13 50		12 50
—	30 —	16 »		14 50
—	35 —	18 50		16 »
—	40 —	21 »		17 50
—	45 —	23 50		18 50
—	50 —	26 »		19 50
—	52 —	27 »		19 90

De plus, les prix du barème applicable aux tapissières, équipages, chevaux et

bestiaux ont été réduits à partir de la 16<sup>e</sup> lieue, avec abaissement de la progression des frais variables, aux 31<sup>e</sup> et 41<sup>e</sup> lieues.

Le système de la diminution des taxes combinée avec l'allongement des distances était donc devenu d'application générale pour tous les transports confiés au chemin de fer de l'État, sauf seulement pour le transport des personnes. L'œuvre a été complétée, et les tarifs de voyageurs viennent d'être également remaniés dans le même sens. Bien que cette dernière mesure n'ait été prise qu'en 1866, elle a eu son point de départ dans une loi du 1<sup>er</sup> juillet 1863, et il semble, par conséquent, permis d'en parler dans le présent compte rendu.

Les tarifs de voyageurs étaient fixés par deux lois du 12 avril 1831 et du 10 mars 1834. Ils ne pouvaient être changés que par une loi ou en vertu d'une loi : la législature accorda au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour fixer lesdits tarifs par voie d'arrêtés royaux.

Les prix de 1831 et de 1834 étaient respectivement, par kilomètre parcouru, de 8, de 6 et de 4 centimes, suivant la classe des voitures dans lesquelles les voyageurs prenaient place. Pour les trains express, ces prix étaient augmentés de 25 p. %, sans toutefois que les convois express pussent comprendre des voitures de troisième classe.

C'étaient l'égalité et la rigidité kilométriques maintenues dans tout ce qu'elles avaient de plus primitif.

La réforme introduite en 1866 et dont le principe avait déjà été posé en 1863, a pour base :

1<sup>o</sup> De 1 à 10 lieues inclusivement, pour chaque lieue :

1<sup>re</sup> classe . . fr. 0 30;    2<sup>e</sup> classe . . fr. 0 20;    3<sup>e</sup> classe . . fr. 0 15

2<sup>o</sup> De 11 à 20 lieues, on ajoute au prix de la 10<sup>e</sup> lieue et pour chaque lieue :

1<sup>re</sup> classe . . fr. 0 15;    2<sup>e</sup> classe . . fr. 0 10;    3<sup>e</sup> classe . . fr. 0 075

3<sup>o</sup> Au-delà de 20 lieues, on ajoute aux prix de la 20<sup>e</sup> lieue et pour chaque lieue :

1<sup>re</sup> classe . . fr. 0 10;    2<sup>e</sup> classe . . fr. 0 075;    3<sup>e</sup> classe . . fr. 0 05

La surtaxe des trains express a été ramenée à 20 p. %, au lieu d'être laissée à 25 p. %. Enfin, des voitures de 3<sup>e</sup> classe peuvent être ajoutées aux trains express.

Tel est le but que se propose le Gouvernement ; telles sont les taxes qu'il veut atteindre et sanctionner aussitôt que le moment opportun en sera venu.

Mais la mise immédiate de ce programme à exécution aurait occasionné une perte trop considérable pour le Trésor. La prudence conseillait et même commandait de procéder graduellement, par application successive.

Ainsi, *provisoirement et transitoirement*, les anciens prix ont été maintenus pour tous les trajets n'excédant pas 33 kilomètres ; pour les parcours compris entre 8 lieues et 16 lieues exclusivement, on a adopté des prix intermédiaires entre les anciens prix et ceux qui résulteraient de l'application des bases analysées plus haut ; pour les trajets de 16 lieues et plus, les nouvelles taxes ont été adoptées à partir du 1<sup>er</sup> mai 1866.

Diminuer les prix, dégrever les parcours étendus de la surtaxe qui était la conséquence de l'égalité des taxes kilométriques : telle était la pensée du Ministre, et l'expression en a été accueillie par le public avec l'approbation la plus complète comme la plus unanime.

C'est seulement dans le compte rendu de 1866 qu'il pourra y avoir lieu de faire ressortir les résultats de cette grande réforme qui n'avait encore été tentée par aucune exploitation de chemin de fer. Elle couronne la série des mesures décrétées depuis 1860 dans le sens de la diminution générale des prix de transport et de la réduction progressive de la taxe rapportée à l'unité kilométrique.

S'il est vrai que travailler à l'abaissement des frais de transport, c'est-à-dire à la diminution de l'un des éléments du prix de revient de toutes choses, c'est contribuer à la prospérité de toutes les branches de l'activité sociale, certes on ne pourra pas reprocher au Département des Travaux Publics d'avoir méconnu cette vérité économique et d'avoir maintenu les tarifs élevés en vue de garder une grosse recette. Il a, selon quelques-uns, compromis, dans certaine limite, la recette acquise ; selon tous, il a, au moins en ce qui concerne les marchandises, conquis une recette plus forte que celle qui lui était antérieurement assurée. Un avenir très-prochain dira si le même succès est réservé aux réformes radicales dont le tarif des voyageurs a également été l'objet.

Disons, pour terminer, que l'étude et l'élaboration de ces grandes modifications n'ont pas empêché l'administration de songer aux améliorations de détail : il serait à la fois fastidieux et surabondant de donner même la simple nomenclature de ces améliorations qui n'ont qu'une importance restreinte et qui témoignent cependant de la sollicitude du Gouvernement pour les différents intérêts particuliers auxquels elles profitent le plus directement.

## V.

### Voyageurs.

Le nombre des voyageurs transportés en 1865 dépasse, dans des proportions réellement surprenantes, le nombre des voyageurs transportés en 1864 ; en effet, l'accroissement total est de 1,256,331 voyageurs ou 13.33 p. % du mouvement de 1864 ; l'augmentation de 1864 sur 1863 n'avait été que de 602,680 voyageurs équivalant à environ 7 p. % du mouvement de 1863.

La comparaison faite entre 1864 et 1865 se traduit comme suit :

CATÉGORIES DE VOYAGEURS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.		DIFFÉRENCE EN 1865 :	
	EN 1864.	EN 1865.	Augmentation.	Diminution.
Trains express... { Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe. .	290,546	290,904	358	•
— de 2 <sup>e</sup> — . . .	122,143	134,126	11,981	•
Trains ordinaires. { — de 1 <sup>re</sup> — . . .	446,914	463,780	16,866	•
— de 2 <sup>e</sup> — . . .	1,205,712	1,299,502	93,790	•
— de 3 <sup>e</sup> — . . .	7,040,983	8,125,388	1,084,405	•
Voyageurs militaires. . . . .	91,842	82,708	•	9,134
— extraordinaires . . . . .	125,873	136,493	30,918	•
Enfants. . . . .	99,915	123,062	23,147	•
Totaux . . . . .	9,421,032	10,677,963	1,263,463	9,134
Augmentation en 1865. . . . .	1,236,531		1,236,531	

L'augmentation constatée est loin, comme on le voit, de s'être répartie également entre les différentes classes ou catégories de voyageurs. Il n'y a guère de chiffres importants, au point de vue de l'accroissement obtenu, que ceux qui s'appliquent aux voyageurs de la 3<sup>e</sup> classe et aux voyageurs de la 2<sup>e</sup> classe des trains ordinaires; on pourrait peut-être y ajouter l'accroissement du nombre des voyageurs extraordinaires. Mais la différence de 1865 à 1864 provient surtout, et pour ainsi dire exclusivement, des voyageurs de la 3<sup>e</sup> classe : en ce qui touche cette catégorie, l'accroissement est si considérable qu'il efface complètement tous les autres.

Si l'on cherchait à fixer la part que chacun des douze mois de l'année a prise dans l'accroissement total du mouvement, on trouverait :

Pour le mois de juin, une augmentation de 206,571 voyageurs ;

—	décembre,	—	189,330	—
—	avril,	—	146,379	—
—	septembre,	—	137,172	—
—	novembre,	—	125,401	—
—	août,	—	115,015	—
—	octobre,	—	104,421	—
—	juillet,	—	81,732	—
—	janvier,	—	78,431	—
—	mai,	—	53,056	—
—	février,	—	19,344	—

Ensemble pour onze mois, — 1,256,852 —

Pour le mois de mars, une diminution de 321 —

Accroissement final. 1,256,531 voyageurs.

La diminution, très-insignifiante d'ailleurs, qui s'est produite au mois de mars, est la conséquence évidente de la température rigoureuse qui a régné pendant ce mois et qui a fait sentir son influence même sur le mouvement des transports effectués par les chemins de fer du midi de l'Europe.

Voici maintenant la comparaison des années 1864 et 1865, sous le rapport de la recette provenant des voyageurs :

CATÉGORIES DE VOYAGEURS.	RECETTE.		DIFFÉRENCE entre la recette de 1864 et celle de 1865.	
	EN 1864.	EN 1865.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Trains express. { Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe . . .	2,078,600 93	2,160,964 15	82,363 20	»
{ — de 2 <sup>e</sup> — . . .	726,050 96	804,262 82	78,231 86	»
Trains ordinaires. { — de 1 <sup>re</sup> — . . .	1,506,292 10	1,530,912 18	44,620 08	»
{ — de 2 <sup>e</sup> — . . .	2,099,531 75	2,205,945 15	104,591 42	»
{ — de 3 <sup>e</sup> — . . .	6,587,937 75	7,554,260 50	746,522 35	»
Voyageurs militaires . . . . .	159,167 43	117,938 62	»	21,208 85
— extraordinaires . . . . .	245,444 71	500,433 21	34,990 30	»
Enfants . . . . .	94,280 14	117,099 56	22,819 22	»
Totaux . . . . .	15,477,505 79	14,589,835 79	1,155,738 83	21,208 85
Augmentation en 1865 . . .	1,112,530 »		1,112,530 »	

Donc, de même que pour le mouvement, il ne s'est produit une diminution dans la recette qu'en ce qui concerne les militaires. Toutefois l'accroissement de recette, pour les autres catégories de voyageurs, n'est pas, pour chacune de ces catégories, proportionnel à l'accroissement de mouvement correspondant, même abstraction faite des différences qui existent naturellement dans les prix du tarif. Par exemple, un accroissement de 358 voyageurs de 1<sup>re</sup> classe (trains express) répond à un accroissement de 82,300 francs dans la recette; tandis que 1,084,405 voyageurs de 3<sup>e</sup> classe, en plus, donnent, en plus, une recette de 746,500 francs. Évidemment ces résultats ne concordent pas avec la moyenne du produit recueilli, sur l'ensemble des transports de la même classe, par personne embarquée: il y a eu, par conséquent, d'une part, accroissement et, d'autre part, diminution dans la longueur des parcours effectués. — C'est ce qui sera démontré ci-après, par des chiffres.

En somme, la part proportionnelle du service des voyageurs, dans la recette totale de l'exploitation s'est quelque peu augmentée en 1865, ainsi que le fait voir le tableau suivant :

CATÉGORIES DE VOYAGEURS.	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 1865 compara- tivement à 1864.		Tantième proportionnel.		Différence de 1865 compara- tivement à 1864.	
	1864.	1865.	En PLUS.	En MOINS.	1864.	1865.	En PLUS.	En MOINS.
Trains express.....								
{ Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe.....	15.43	14.81	»	0.62	5.78	5.64	»	0.12
{ — de 2 <sup>e</sup> — .....	5.39	5.51	0.12	»	2.01	2.10	0.09	»
{ — de 1 <sup>re</sup> — .....	11.17	10.63	»	0.54	4.17	4.05	»	0.12
Trains ordinaires....								
{ — de 2 <sup>e</sup> — .....	15.59	15.11	»	0.48	5.82	5.75	»	0.07
{ — de 3 <sup>e</sup> — .....	48.89	50.27	1.38	»	18.25	19.14	0.89	»
Voyageurs militaires.....	1.04	0.91	»	0.23	0.39	0.31	»	0.08
— extraordinaires.....	1.79	2.06	0.27	»	0.67	0.78	0.11	»
Enfants .....	0.70	0.80	0.10	»	0.26	0.31	0.05	»
Totaux.....	100.00	100.00	1.87	1.87	37.33	38.08	1.14	0.39
			Augmentation .....			0.75	0.75	

Les voyageurs de la 3<sup>e</sup> classe fournissent donc plus de la moitié de la recette provenant du transport des voyageurs, soit 49.14 p. % de la recette totale de l'exploitation. Cette dernière proportion était seulement de 48.25 p. % en 1864.

En divisant la recette de chaque catégorie de voyageurs par la base du tarif correspondant, soit par :

Fr. 0.10	pour les voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe (trains express),
0.075	— 2 <sup>e</sup> — (id.)
0.08	— 1 <sup>re</sup> — (trains ordinaires),
0.06	— 2 <sup>e</sup> — (id.)
0.04	— 3 <sup>e</sup> — (id.)

on obtient le nombre *approximatif* des voyageurs transportés à un kilomètre de distance. Le calcul donne les résultats et conduit aux rapprochements que voici :

CATÉGORIES DE VOYAGEURS.	NOMBRE DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES.		AUGMENTATION
	EN 1864.	EN 1865.	EN 1865.
Trains express....			
{ Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe.....	20,786,010	21,609,642	823,632
{ — de 2 <sup>e</sup> — .....	9,680,413	10,723,304	1,043,091
{ — de 1 <sup>re</sup> — .....	18,828,631	19,386,402	557,771
Trains ordinaires.			
{ — de 2 <sup>e</sup> — .....	54,992,529	56,752,386	1,759,857
{ — de 3 <sup>e</sup> — .....	164,698,444	183,386,507	18,688,063
Totaux.....	248,986,047	271,808,441	22,822,394

On conçoit qu'il n'est pas possible de faire la même évaluation pour les militaires, les enfants et les voyageurs extraordinaires, qui sont transportés dans des conditions essentiellement différentes de celles qui s'appliquent aux voyageurs à taxe entière; pour ces trois catégories, la statistique n'indique pas, du reste, la classe de voitures dans laquelle elles ont pris respectivement place.

Le parcours *moyen* d'un voyageur ordinaire ressort à 26.33 kilomètres; il était de 27.33 et de 27.74 kilomètres respectivement en 1864 et en 1863.

Les parcours de 1865, comparés à ceux de 1864, donnent un accroissement quant aux voyageurs des trains express et une diminution quant aux voyageurs des trains ordinaires. Déjà, le même fait s'est produit en 1864 par rapport à 1863. Ainsi qu'il est dit dans le dernier compte rendu des opérations du chemin de fer, « il y a une tendance marquée vers un abaissement dans la longueur du trajet franchi, en ce qui concerne les voyageurs des deux dernières classes. Évidemment, ce résultat peut être attribué, en partie, à la création de nouvelles stations et à l'organisation des trains de banlieue, deux circonstances qui ont dû avoir pour effet d'ouvrir de nouvelles relations généralement restreintes dans un faible rayon. Or, si les deux faits prémentionnés ont pu exercer une influence assez intense pour se faire sentir sur la moyenne générale, on doit en conclure que les transports ainsi provoqués ont été nombreux : c'est constater l'utilité et l'opportunité des mesures prises en ce qui concerne l'augmentation du nombre des stations et l'établissement des trains de banlieue. »

Voici quels ont été, en 1865 et en 1864, les *trajets moyens* et les *prix moyens* fournis par chaque voyageur transporté :

CATÉGORIES DE VOYAGEURS.	PARCOURS MOYEN				PRIX MOYEN				
	FOURNI par chaque voyageur.		DIFFÉRENCE en 1865.		PAYÉ par chaque voyageur.		DIFFÉRENCE en 1865.		
	En 1864.	En 1865.	En PLUS.	En MOINS.	En 1864.	En 1865.	En PLUS.	En MOINS.	
Trains express. {	Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe.	Kilom. 71.54	Kilom. 74.28	Kilom. 2.74	Kilom. »	Fr. c. 7 45	Fr. c. 7 43	Fr. c. » 28	Fr. c. »
	— de 2 <sup>e</sup> —	70.23	70.03	0.72	»	5 94	6 »	» 06	»
Trains ordinaires. {	— de 1 <sup>re</sup> —	42.15	41.80	»	0.53	3 57	3 34	»	» 03
	— de 2 <sup>e</sup> —	29.07	28.27	»	0.80	1 74	1 70	»	» 04
	— de 3 <sup>e</sup> —	23.39	22.56	»	0.83	» 94	» 90	»	» 04
Tous les voyageurs réunis (non compris enfants, militaires et voyageurs extraordinaires).		27.33	26.53	»	1.00	1 45	1 36	»	» 07

Établi sur l'ensemble des voyageurs compris au tableau qui précède, le tarif appliqué représente, en moyenne, une perception fr. 0-0517 par kilomètre de parcours.

Ainsi : trajet de peu d'importance, tarifs très-bas; il ne peut en résulter qu'un prix en quelque sorte insignifiant par personne embarquée; — ce prix n'excède pas fr. 1-36. Ce qui contribue à comprimer aussi le montant de cette dernière moyenne, c'est que les voyageurs de la 3<sup>e</sup> classe tendent à devenir de plus en plus nombreux, tandis que les voyageurs des autres classes sont loin de s'ac-

croître, en nombre, dans la même proportion, comme on le verra par l'examen du tableau suivant :

CATÉGORIES DE VOYAGEURS.	SUR 1,000 VOYAGEURS.		DIFFÉRENCE EN 1865.	
	EN 1864.	EN 1865.	EN PLUS.	EN MOINS.
Trains express. . { Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	30.0	27.2	»	3.7
— de 2 <sup>e</sup> — . . . . .	13.0	12.6	»	0.4
Trains ordinaires. { — de 1 <sup>re</sup> — . . . . .	47.4	43.4	»	4.0
— de 2 <sup>e</sup> — . . . . .	127.7	121.7	»	6.0
— de 3 <sup>e</sup> — . . . . .	747.5	761.0	13.7	»
Voyageurs militaires . . . . .	9.8	7.7	»	2.1
— extraordinaires . . . . .	13.5	14.7	1.4	»
Enfants . . . . .	10.6	11.7	1.1	»
Totaux . . . . .	1,000 0	1,100.0	16.2	16.2

Il s'est donc manifesté un déclassement de 16.2 p.  $\frac{00}{00}$  voyageurs, et ce déclassement a profité à la troisième classe à concurrence de 13.7 p.  $\frac{00}{00}$  ou pour environ la totalité.

Disons, pour terminer, que l'augmentation de recette recueillie, en 1865 comparativement à 1864, du chef du transport des voyageurs, s'est répartie comme suit, entre les différentes caisses qui se partagent les produits de l'exploitation des chemins de fer administrés par l'État :

Trésor public . . . . .	fr. 1,038,556 87
Compagnie de Dendre-et-Waes . . . . .	47,474 16
— de Tournai à Jurbise. . . . .	24,211 97
— de Tournai à Lille, etc. . . . .	2,287 »
Total . . . . .	fr. 1,112,530 »

## VI.

### Bagages.

Le tarif applicable au transport des bagages n'a pas été changé en 1865 : il est donc resté, comme pour l'année 1864, fixé à 6 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre, ou 50 centimes par quintal-lieue. La taxe se calcule de 10 en 10 kilogrammes, en négligeant les fractions de dizaine. Il ne peut être perçu moins de 50 centimes par kilogramme.

En 1865, il s'est produit, par rapport à 1864, une double augmentation dans le mouvement et dans la recette des bagages expédiés par le chemin de fer de l'État. Le même résultat avait été obtenu en 1864, par rapport à 1863 ; mais le double accroissement signalé était loin d'atteindre les proportions qu'il a prises en 1865.

A des augmentations de 3,154 colis taxés au *minimum* et de 3,751 quintaux de bagages taxés au poids, ont succédé des accroissements respectifs de 14,228 colis et de 6,834 quintaux. De même, l'augmentation de recette, qui n'avait point dépassé fr. 13,356-40, s'est élevée à fr. 41,447-06 en 1865, dont fr. 8,531-30 pour les bagages taxés au *minimum* et fr. 32,915-76 pour les bagages taxés au poids.

Au surplus, voici un relevé comparatif du mouvement et de la recette des années 1864 et 1865; les chiffres de ce relevé pourront être rapprochés de ceux qui figurent à la page 58 du compte rendu de 1864 :

MODE DE TARIFICATION APPLIQUÉ.	MOUVEMENT.			RECETTE.			
	1864.	1865.	Augmentation en 1865.	1864.	1865.	Augmentation en 1865.	Diminution en 1865.
Transports au minimum. (Nombre d'expéditions.)	121,149	135,377	14,228	Fr. c. 67,638 34	Fr. c. 76,169 64	Fr. c. 8,531 30	Fr. c. "
Id. au poids taxé (quintaux) . . .	108,720	115,554	6,834	489,854 65	522,770 41	32,915 76	"
			TOTAUX. . . . .	557,492 90	598,940 05	+ 41,447 06	

L'augmentation de recette réalisée appartenait :

A l'État, à concurrence de . . . . .	fr. 39,611 28
A la compagnie de Dendre-et-Waes, pour . . . . .	1,174 86
— de Tournai à Jurbise, pour . . . . .	600 84
— de Tournai à Lille, etc., pour . . . . .	60 08
Ensemble. . . . .	fr. 41,447 06

La somme recueillie du chef du transport des bagages taxés au poids représente, d'après la base des tarifs, un parcours développé de 8,712,840 quintaux-kilomètres, soit un parcours moyen de 75.40 kilomètres et une recette moyenne de fr. 4-524, par quintal transporté.

Ces moyennes indiquent que, comme par le passé, les bagages inscrits et soumis à la taxe accompagnent, en très-grande partie, les voyageurs des trains express, c'est-à-dire ceux qui fournissent les trajets les plus longs.

Le produit des bagages ne dépasse pas 1.56 p. % de la recette totale de l'exploitation; la proportion était calculée à 1.54 p. % en 1864.

## VII.

### Marchandises.

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

Nous avons indiqué, dans le § IV du présent chapitre, les changements notables qui ont été introduits, pendant l'année 1865, dans les bases de la tarification des

petits paquets et des articles de messagerie. Voici maintenant comment s'établit la comparaison des années 1864 et 1865, au double point de vue du mouvement desdites expéditions et de la recette qu'elles ont produite :

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.
Colis de 2 kilogr. et moins...	Quint 4,300	Quint. 4,257	Quint. "	Quint. 19	Fr. c 211,816 81	Fr. c. 199,180 02	Fr. c. "	Fr. c. 12,036 79
— de 2 à 5 kilogr.....	7,725	6,692	"	1,044	129,270 81	109,296 80	"	22,974 01
— de 5 à 10 — .....	13,670	11,781	"	1,887	153,208 86	126,115 66	"	27,093 20
— de plus de 10 kilogr....	8,372	10,644	2,272	"	73,300 06	90,364 12	17,064 06	"
Expéditions taxées au minimum.	101,947	118,744	16,797	"	458,527 16	391,847 59	"	66,679 57
— — au poids...	823,962	923,332	99,370	"	1,522,069 "	1,665,860 29	143,791 29	"
TOTAUX.....	959,983	1,075,472	116,439	2,950	2,548,192 73	2,579,664 48	160,855 35	129,383 00
AGGRAVATIONS....	+ 115,480		+ 115,489		+ 31,471 75		+ 31,471 75	

Ce qui peut s'exprimer en ces termes :

Petites marchandises. *Augmentation* de 116,167 quintaux et de fr. 77,411 72  
 Petits paquets . . *Diminution* de 678 — 45,639 97

Les nouveaux tarifs ayant été appliqués à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1865, il est intéressant, à divers points de vue, de rechercher comment les augmentations constatées, tant en mouvement qu'en recette, se sont réparties entre les douze mois de l'année. Les deux tableaux suivants répondent à cette double question :

#### 1<sup>o</sup> Petits paquets.

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS en 1865.	EN MOINS en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS en 1865	EN MOINS en 1865.
Janvier.....	Quintaux 2,327	Quintaux. 2,404	Quintaux. 77	"	Fr. c. 40,647 04	Fr. c. 41,641 53	Fr. c. 994 31	"
Février.....	2,222	2,321	99	"	37,914 01	59,091 94	1,177 95	"
Mars.....	2,770	2,866	96	"	47,260 99	46,501 89	"	989 10
Avril.....	2,829	3,207	378	"	48,842 12	51,370 29	2,528 17	"
Mai.....	2,958	5,608	650	"	51,154 29	57,893 08	6,740 79	"
Juin.....	2,697	3,214	517	"	46,288 56	52,452 01	6,143 43	"
Juillet.....	2,921	3,083	162	"	47,852 87	49,460 63	1,627 78	"
Août.....	3,008	3,412	404	"	49,111 76	53,943 20	4,831 44	"
Septembre.....	3,092	2,025	"	1,069	49,920 76	27,812 50	"	22,108 46
Octobre.....	3,607	2,561	"	646	40,441 19	33,103 40	"	16,533 79
Novembre.....	5,059	2,515	"	724	47,556 45	52,510 51	"	14,823 94
Décembre.....	5,204	2,882	"	622	51,846 55	36,591 78	"	15,454 75
TOTAUX.....	54,074	55,596	2,585	5,061	467,596 37	521,936 60	24,044 07	69,684 04
DIMINUTIONS...	678		678		45,659 97		45,639 97	

On voit que les huit premiers mois de l'année ont amené un léger accroissement dans le mouvement des transports (1) et qu'une légère augmentation de recette en a été la conséquence. Mais, à partir de l'introduction des nouvelles taxes, il s'est révélé une diminution considérable aussi bien dans le poids des expéditions effectuées que dans le chiffre des recettes encaissées.

Du 1<sup>er</sup> septembre au 31 décembre 1863, il a été transporté :

<i>En moins</i> , colis de 2 kilogrammes et moins . . . . .	144	quintaux.
— 2 à 5 kilogrammes . . . . .	1,397	—
— 5 à 10 — . . . . .	2,769	—
Ensemble. . . . .	4,307	—
<i>En plus</i> , colis de plus de 10 kilogrammes . . . . .	1,246	—
Reste <i>en moins</i> . . . . .	3,061	quintaux.

Les huit premiers mois de l'année n'avaient donné ensemble qu'un accroissement de 2,383 quintaux, savoir :

Colis de 2 kilogrammes et moins . . . . .	122	quintaux.
— 2 à 5 kilogrammes . . . . .	553	—
— 5 à 10 — . . . . .	882	—
— plus de 10 . . . . .	1,026	—
Total. . . . .	2,383	quintaux.

Pour l'année entière, la balance s'établit comme suit :

<i>En moins</i> , colis de 2 kilogrammes et moins . . . . .	19	quintaux.
— 2 à 5 kilogrammes . . . . .	1,044	—
— 5 à 10 — . . . . .	1,887	—
Diminution. . . . .	2,950	quintaux.
<i>En plus</i> , colis de plus de 10 kilogrammes . . . . .	2,272	—
<i>En moins</i> , comme ci-dessus . . . . .	678	quintaux.

Donc : maintien de l'ancien état de choses en ce qui concerne les quantités transportées ; — réduction dans la recette, par suite de l'abaissement de la taxe : Mais cette réduction a été très-amplement couverte par l'accroissement provenant des petites marchandises ; cet accroissement ne peut, à la vérité, être considéré comme étant le résultat exclusif de l'amélioration des tarifs, puisqu'il s'est réparti entre les douze mois de l'année, ainsi que cela est mis en évidence par les chiffres du tableau suivant :

---

(1) La comparaison entre les années 1864 et 1863 doit porter plutôt sur la recette que sur le mouvement : sous l'empire des anciens tarifs, le poids moyen était de 4, de 8 et de 20 kilogrammes respectivement pour les colis de 2 à 5 kilogrammes, de 5 à 10 kilogrammes et pour ceux taxés au *minimum* ; sous le régime des nouvelles taxes, ces trois poids moyens sont descendus, le premier à 5 kilogrammes et chacun des deux derniers à 7 kilogrammes. Pour ne pas nuire à la clarté de l'exposé, on a encore employé les anciennes moyennes, même en ce qui concerne les expéditions faites du 1<sup>er</sup> septembre au 31 décembre 1863 ; c'est seulement à partir de 1866 que les nouvelles moyennes seront appliquées.

## 2° Petites marchandises.

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.	1864.	1863.	EN PLUS, en 1863.	EN MOINS, en 1863.
	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier . . . . .	85,268	66,756	1,468	»	141,560 72	144,353 22	2,792 50	»
Février . . . . .	66,922	69,505	1,583	»	146,296 54	146,039 89	»	256 65
Mars . . . . .	79,028	81,109	2,141	»	174,947 99	174,738 »	»	209 99
Avril . . . . .	80,073	80,824	751	»	166,661 21	172,186 92	5,495 71	»
Mai . . . . .	75,420	81,986	6,566	»	157,864 02	172,577 32	14,713 30	»
Juin . . . . .	76,838	79,009	2,370	»	161,654 66	167,916 71	6,260 05	»
Juillet . . . . .	77,743	83,029	5,286	»	165,868 09	177,406 88	11,538 79	»
Août . . . . .	78,931	67,677	8,746	»	168,020 38	190,283 33	21,262 95	»
Septembre . . . . .	81,998	105,080	23,082	»	170,128 89	175,207 84	»	3,921 05
Octobre . . . . .	90,441	108,711	18,270	»	190,679 59	168,687 87	»	1,991 72
Novembre . . . . .	76,857	101,635	24,778	»	162,171 86	179,297 46	17,125 58	»
Décembre . . . . .	76,590	97,696	21,106	»	164,742 19	169,054 44	4,302 25	»
TOTAUX . . . . .	923,909	1,042,076	116,167	»	1,980,596 16	2,057,707 88	83,401 13	6,379 41
AUGMENTATIONS . .		116,167	116,167		77,111 72		77,111 72	

Il n'est pas un seul mois de l'année qui n'ait apporté son contingent à l'augmentation constatée dans le mouvement des expéditions faites <sup>(1)</sup>; mais tandis que les huit premiers mois (antérieurs à la mise en vigueur du nouveau tarif) n'ont fourni qu'un accroissement total de 28,951 quintaux (en moyenne, 3,616 quintaux chacun), les quatre mois suivants ont donné 87,236 quintaux (en moyenne, 21,809 quintaux chacun).

A côté de ce résultat, plaçons celui-ci :

Augmentation de recette pour les huit premiers mois . . . . .	fr. 61,596 66
— — — — — quatre derniers mois . . . . .	15,515 06
Augmentation de l'année entière . . . . .	fr. 77,111 72

En réformant les tarifs, l'administration cherchait, avant toutes choses, à favoriser le développement des transports et à dégrever, autant que possible, le public des charges qui pesaient sur lui. Il ne semble pas que le but proposé pouvait être plus heureusement atteint qu'il l'a été, puisque la réalisation des vues du Gouvernement a été complète et qu'elle s'est conciliée, du reste, avec les exigences du Trésor.

L'accroissement des quatre derniers mois de l'année s'est réparti comme suit :

	MOUVEMENT. Quintaux.	RECETTE. Francs.
Petites marchandises taxées au <i>minimum</i> . . . . .	+ 13,214	— 75,266 36
— — — — — au poids . . . . .	+ 74,022	+ 90,781 42
Ensemble . . . . .	+ 87,236	+ 15,515 06

(1) Voir la note insérée au bas de la p. 38, sous forme de renvoi.

Il a été dit que les transports des petits paquets et des articles de messagerie ont, en 1865, fourni une augmentation de recette de fr. 31,471-75, comparativement aux résultats financiers obtenus en 1864. Cette somme s'est ainsi répartie :

L'État . . . . .	fr.	31,407 10
La compagnie de Dendre-et-Waes . . . . .		1,197 06
La compagnie de Tournai à Lille . . . . .		76 19
Soit. . . . .	fr.	<u>32,380 35</u>
dont à déduire, pour diminution dans la part de la société de Tournai à Jurbise . . . . .		908 60
Reste. . . . .	fr.	<u>31,471 75</u>

La recette provenant desdites expéditions représente, pour 1865, 6.73 p. % de la recette totale de l'exploitation.

#### b. GROSSES MARCHANDISES.

Depuis l'année 1861, les transports de grosses marchandises se sont comportés comme suit :

		MOUVEMENT.		RECETTE.	
		Augmentation. Tonnes.		Augmentation. Francs.	Diminution. Francs.
1861 par rapport à 1860.		427,027		1,635,259 24	»
1862 — 1861.		171,451		»	193,309 32
1863 — 1862.		202,161		550,556 35	»
1864 — 1863.		777,666		1,304,270 19	»
1865 — 1864.		642,341		552,660 74	»

La comparaison entre les années 1864 et 1865 se traduit par les chiffres dont voici le détail :

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Marchandises taxées au minimum.	21,706	25,293	3,587	»	202,396 34	190,812 05	»	11,584 29
— de 1 <sup>re</sup> classe. . . . .	447,026	455,699	8,673	»	3,349,719 62	3,330,157 91	»	19,561 71
— de 2 <sup>e</sup> — . . . . .	613,275	485,436	»	127,839	3,015,966 97	2,369,670 22	»	646,296 75
— de 3 <sup>e</sup> — . . . . .	1,292,056	876,105	»	415,951	3,726,410 50	2,524,520 90	»	1,201,889 69
— de 4 <sup>e</sup> — . . . . .	774,054	1,695,517	921,463	»	2,093,381 30	4,419,059 46	2,325,678 10	»
Expéditions aux tarifs spéciaux. . .	1,178,437	1,123,311	»	55,126	2,516,879 22	2,228,350 73	»	288,528 49
— à prix réduits. . . . .	623,067	456,022	»	169,045	1,504,204 53	767,917 87	»	736,286 66
— par abonnement. . . . .	304,686	781,265	476,579	»	812,451 09	1,634,561 62	1,022,110 53	»
TOTAUX. . . . .	5,256,307	5,898,648	1,410,302	767,961	17,221,409 72	17,665,050 76	3,347,788 63	2,904,147 59
Frais accessoires . . . . .	»	»	»	»	841,955 34	950,975 04	109,019 70	»
TOTAUX GÉNÉRAUX. . . . .	5,256,307	5,898,648	1,410,302	767,961	18,063,365 06	18,616,025 80	3,456,808 33	2,904,147 59
Augmentations . . . . .	642,341		642,341		552,660 74		552,660 74	

Les tarifs modifiés dans le sens d'un abaissement considérable de la taxe ont été mis en vigueur à partir du 10 juin 1864 : il s'ensuit que le rapprochement fait entre les deux années ne porte sur des éléments tout à fait identiques que pour la période comprise entre le 10 juin et le 31 décembre.

Les diminutions constatées en ce qui concerne les marchandises de la 2<sup>e</sup> classe et de la 3<sup>e</sup> classe et en ce qui concerne les expéditions faites en vertu de traités spéciaux ou à prix réduits, proviennent donc de ce que le régime de 1865 a été tout différent du régime de 1864, pour les cinq premiers mois de l'année et pour les dix premiers jours de juin.

Ces diminutions marquent uniquement un déplacement et non une réduction effective tant dans le mouvement que dans la recette. De même, l'influence des déclassements de marchandises s'est fait sentir, de janvier à juin, et a naturellement amené, d'une part, des réductions et, d'autre part, des augmentations de mouvement qui, au fond, sont de simples transferts.

C'est pour ces raisons aussi que l'accroissement de mouvement de 1865 sur 1864 est moins fort que l'accroissement de mouvement de 1864 sur 1865 (642,341 tonnes au lieu de 777,666) : l'effet des nouveaux tarifs avait déjà été produit pour plus de la moitié de l'année.

L'attention doit donc, semble-t-il, se concentrer plus particulièrement sur le résultat final, c'est-à-dire, sur ce fait que les quantités transportées et la recette réalisée se sont accrues respectivement de 642,341 tonnes et de fr. 552,660-74. —(Ce dernier chiffre descendrait à fr. 443,641-04, si l'on faisait abstraction de l'augmentation obtenue en ce qui touche les *frais accessoires* de prise ou de remise à domicile, de chargement ou de déchargement, etc.)

Quoi qu'il en soit, les résultats mensuels, établis sur l'ensemble des grosses marchandises, et en laissant les *frais accessoires* de côté, s'expriment ainsi :

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.
Janvier . . . . .	Tonnes. 390,586	Tonnes. 470,720	Tonnes 71,134	»	Fr. c. 1,358,911 83	Fr. c. 1,451,962 68	Fr. c. 123,050 85	Fr. c. »
Février . . . . .	371,707	419,433	47,726	»	1,322,746 63	1,290,096 57	»	32,650 06
Mars . . . . .	407,321	518,999	111,678	»	1,422,585 38	1,544,724 39	122,139 01	»
Avril . . . . .	385,276	451,767	66,491	»	1,397,702 25	1,391,216 73	»	6,485 52
Mai . . . . .	416,687	470,825	54,138	»	1,404,502 15	1,390,134 80	»	14,367 35
Juin . . . . .	436,247	466,976	30,729	»	1,450,790 91	1,406,585 25	»	44,205 69
Juillet . . . . .	440,318	485,757	45,439	»	1,376,746 30	1,437,673 39	60,927 09	»
Août . . . . .	403,855	502,604	98,749	»	1,292,456 86	1,496,632 46	204,175 60	»
Septembre . . . . .	446,219	505,814	59,595	»	1,430,955 31	1,450,762 25	19,796 91	»
Octobre . . . . .	500,719	536,728	36,009	»	1,578,015 77	1,545,271 54	»	32,744 23
Novembre . . . . .	511,056	528,335	17,269	»	1,557,226 68	1,582,779 15	25,552 47	»
Décembre . . . . .	537,306	640,690	3,384	»	1,628,739 59	1,647,221 55	18,481 96	»
TOTAUX . . . . .	5,256,307	5,898,648	642,341	»	17,221,409 72	17,665,050 76	574,123 89	130,482 85
Augmentations . . . . .		642,341		642,341		443,641 04		443,641 04

Les transports du mois d'août ont eu des proportions tout à fait exceptionnelles : la progression a été de 99,000 tonnes et 204,000 francs. — Mais parmi les six autres mois soldant aussi par un accroissement, si ceux de janvier et de mars ont donné 122,000 à 123,000 francs d'augmentation, les autres sont loin d'avoir atteint le même taux : juillet, 61,000 francs ; septembre, novembre et décembre, variant de 18,000 à 23,000 francs.

En d'autres termes, la moyenne de l'accroissement a été de 70,233 tonnes, pour les cinq premiers mois de l'année (nouvelle tarification, d'une part; ancienne tarification, d'autre part); cette moyenne est tombée à 43,407 tonnes pour les six derniers mois de 1865 (nouvelle tarification aussi bien pour 1864 que pour l'année suivante).

En février, avril, mai, juin et octobre, malgré un développement relativement considérable de transports, il s'est produit une diminution de recette qui évidemment doit provenir, en grande partie, de l'abaissement des taxes.

En 1864, la progression *moyenne* avait été de 49,448 tonnes par mois, pour la période de janvier à mai inclusivement; elle s'était élevée à 76,084 tonnes pour les six derniers mois de l'année : on retrouve à peu près les mêmes chiffres en 1865, mais s'appliquant en sens inverse aux deux périodes indiquées.

De 1859 à 1865, la tonne embarquée a produit, savoir :

En 1859. . . . .	fr. 4 26 ;	} Différence entre le chiffre de 1865 et celui de 1859 : fr. 1-10 en moins.
En 1860. . . . .	4 07 ;	
En 1861. . . . .	4 04 ;	
En 1862. . . . .	3 84 ;	
En 1863. . . . .	3 74 ;	
En 1864. . . . .	3 44 ;	
En 1865. . . . .	3 16 .	

Appliquée au seul mouvement de 1859 (3,314,745 tonnes), la réduction de fr. 1-10 représente pour le public un bénéfice de fr. 3,646,219-50.

Chacune des sections du tarif des grosses marchandises donne lieu aux observations et indications qui vont suivre.

1° *Marchandises taxées au minimum.*

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier . . . . .	1,750	1,654	»	86	16,095 31	14,747 43	»	1,347 88
Février . . . . .	1,748	1,682	»	66	16,272 09	15,030 63	»	1,241 43
Mars . . . . .	1,937	2,238	301	»	17,899 29	17,207 66	»	691 63
Avril . . . . .	1,894	1,844	»	50	17,758 66	15,880 61	»	1,878 05
Mai . . . . .	1,696	1,745	49	»	15,304 08	15,054 71	»	249 37
Juin . . . . .	1,725	1,830	105	»	15,687 79	15,578 35	»	109 44
Juillet . . . . .	1,814	1,941	127	»	16,485 72	16,860 47	394 75	»
Août . . . . .	1,721	1,939	218	»	15,296 03	16,815 89	1,518 96	»
Septembre . . . . .	1,863	2,328	465	»	20,458 93	14,781 95	»	5,676 98
Octobre . . . . .	1,956	3,033	1,077	»	17,746 63	17,256 43	»	490 18
Novembre . . . . .	1,864	2,629	765	»	16,498 60	16,522 66	24 06	»
Décembre . . . . .	1,738	2,420	682	»	16,912 31	15,075 21	»	1,837 10
TOTAL . . . . .	21,706	25,293	3,789	202	202,396 34	190,812 05	1,937 77	13,522 06
DIFFÉRENCES . . .		+ 3,587		+ 3,587		- 11,584 29		- 11,584 29

En résumé : peu de changements ou changements insignifiants aussi bien dans le mouvement (1) que dans la recette; pas d'importance relativement au mouvement total et au montant du produit des expéditions de grosses marchandises, la recette provenant des transports de marchandises taxées au *minimum* ne dépassant point 0.50 p. % de la recette générale et 1.02 p. % de la recette du tarif de la petite vitesse.

2° *Marchandises de 1<sup>re</sup> classe.*

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier . . . . .	36,679	36,538	»	141	272,960 80	277,721 11	4,760 31	»
Février . . . . .	34,113	34,408	295	»	266,313 66	265,595 91	»	717 75
Mars . . . . .	37,339	37,448	109	»	272,775 96	271,767 41	»	1,008 55
Avril . . . . .	36,363	37,215	852	»	275,087 15	289,853 25	14,766 10	»
Mai . . . . .	34,068	34,220	152	»	253,703 19	255,951 69	2,248 50	»
Juin . . . . .	36,380	36,358	»	22	284,094 39	282,073 15	»	2,021 24
Juillet . . . . .	34,531	38,142	3,611	»	256,374 75	283,984 20	27,609 45	»
Août . . . . .	34,441	37,356	2,915	»	255,544 88	263,670 31	8,125 43	»
Septembre . . . . .	38,101	37,456	»	645	294,644 59	258,067 47	»	36,577 12
Octobre . . . . .	42,099	41,292	»	807	316,456 03	286,418 67	»	30,037 36
Novembre . . . . .	39,152	43,372	4,220	»	286,091 50	305,818 46	19,726 96	»
Décembre . . . . .	43,760	41,694	»	1,866	315,672 72	289,238 28	»	26,436 44
TOTALS . . . . .	447,026	455,699	12,154	3,481	3,349,719 62	3,340,157 91	77,236 75	96,798 46
DIFFÉRENCES . . .		+ 8,673		+ 8,673		- 19,561 71		- 19,561 71

(1) La note insérée au bas de la p. 88 s'applique également aux expéditions de grosses mar-

Il serait fort difficile de reconnaître dans ces chiffres les fruits de l'adoption du tarif mis en vigueur à la date du 1<sup>er</sup> septembre 1865. En effet, malgré une réduction considérable de taxe, la quantité des transports effectués a été moins importante pendant les mois de septembre, d'octobre et de décembre 1865 que pendant les mois correspondants de 1864. Il est vrai que le mouvement de novembre offre une forte augmentation (4,220 tonnes), mais l'accroissement de juillet avait bien été de 3,611 tonnes, de même que l'accroissement de décembre 1864 sur décembre 1865 avait atteint 4,643 tonnes.

Quoi qu'il en soit, il est à noter que l'ensemble de la recette provenant du transport des grosses marchandises de la 1<sup>re</sup> classe n'est resté que de fr. 19,561-71 au-dessous de celle de l'année 1864; et ce résultat devra paraître satisfaisant si l'on songe à l'étendue du sacrifice consenti sur la base des prix.

### 3<sup>o</sup> Marchandises de 2<sup>e</sup> classe.

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier . . . . .	58,187	41,377	»	16,810	287,730 40	204,194 66	»	83,535 74
Février . . . . .	50,919	36,820	»	23,099	301,820 07	186,348 10	»	115,471 97
Mars . . . . .	72,398	45,453	»	26,935	353,836 81	218,984 51	»	134,852 30
Avril . . . . .	70,413	40,392	»	30,021	345,132 10	191,117 93	»	154,014 17
Mai . . . . .	61,136	39,930	»	21,206	305,770 51	186,958 07	»	118,782 44
Juin . . . . .	52,070	39,112	»	12,967	262,598 37	186,038 64	»	76,559 73
Juillet . . . . .	40,886	40,552	»	334	203,157 97	185,906 99	»	17,350 98
Août . . . . .	38,994	39,989	2,995	»	180,774 39	209,757 41	27,983 02	»
Septembre . . . . .	38,479	34,507	»	3,972	186,034 76	176,114 42	»	9,920 34
Octobre . . . . .	40,352	40,503	211	»	194,343 67	196,920 25	2,576 58	»
Novembre . . . . .	39,297	44,707	5,410	»	183,420 78	220,709 14	37,288 36	»
Décembre . . . . .	43,145	42,034	»	1,111	211,347 14	207,690 10	»	3,657 04
<b>TOTALS . . . . .</b>	<b>613,275</b>	<b>485,436</b>	<b>8,616</b>	<b>136,455</b>	<b>3,015,966 97</b>	<b>2,369,670 22</b>	<b>67,847 96</b>	<b>714,144 71</b>
<b>DIMINUTIONS . . .</b>	<b>127,839</b>		<b>127,839</b>		<b>646,296 75</b>		<b>646,296 75</b>	

Toute la diminution, tant du mouvement que de la recette provient, à très-peu de chose près, des sept premiers mois de l'année : ainsi que la remarque en a déjà été faite ci-dessus, cette période s'est passée, en 1865, sous le régime des nouveaux tarifs et, en 1864, sous le régime des anciennes taxes.

Le mouvement et le produit sont restés mensuellement les mêmes, depuis le mois de juillet 1864 : le déclassement décrété à cette époque a donc agi immédiatement, pour cesser aussitôt. Mais il va de soi, précisément parce qu'il n'y a eu qu'un simple déplacement, que la recette totale n'a pas été affectée en ce qui touche les transports de grosses marchandises pris dans leur ensemble.

Pour les marchandises de la 2<sup>e</sup> classe, l'année 1864 avait déjà amené une dimi-

---

chandise taxées au *minimum*; le poids moyen était de 400 kilogrammes par expédition, sous l'empire des anciens tarifs, et il est tombé à 260 kilogrammes.

nution de 162,170 tonnes et de fr. 707,491-79. Cette diminution a été plus que compensée par un relèvement dans les résultats obtenus en ce qui concerne les marchandises de la 4<sup>e</sup> classe et dans les transports faits par voie d'abonnement. Ces faits se sont renouvelés en 1865; ils s'expliquent naturellement, et ce ne sera qu'en 1866 que la transition des anciennes taxes aux nouvelles se sera accomplie depuis un temps assez long pour que les comparaisons à faire d'un exercice à l'exercice immédiatement précédent, puissent reposer sur des éléments dégagés complètement de l'effet direct du passage d'un régime à l'autre.

Une situation analogue à celle qui vient d'être signalée se révèle dans l'étude de la marche suivie, en 1865, par les transports des grosses marchandises de la 3<sup>e</sup> classe. On pourra en juger par le tableau que nous allons tracer.

4<sup>o</sup> *Marchandises de 3<sup>e</sup> classe.*

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier. . . . .	123,973	78,070	»	45,903	352,305 85	210,841 59	»	141,554 26
Février. . . . .	109,619	61,786	»	47,833	328,470 63	171,141 22	»	157,329 43
Mars. . . . .	122,683	79,985	»	42,698	352,381 79	228,479 03	»	123,901 86
Avril. . . . .	116,643	83,504	»	32,040	357,606 57	227,986 60	»	129,619 77
Mai. . . . .	139,312	88,767	»	50,555	377,067 40	220,721 64	»	156,345 82
Juin. . . . .	116,770	81,268	»	35,502	333,134 54	225,849 00	»	107,285 58
Juillet. . . . .	97,451	80,666	»	10,785	290,535 06	217,262 88	»	43,292 18
Août. . . . .	82,232	87,736	5,504	»	251,938 30	245,849 36	»	6,109 94
Septembre. . . . .	88,073	61,404	»	26,669	257,966 95	201,443 66	»	56,523 29
Octobre. . . . .	106,399	56,786	»	49,604	299,907 50	179,632 11	»	120,275 39
Novembre. . . . .	98,265	55,407	»	42,858	276,454 18	180,802 93	»	95,651 25
Décembre. . . . .	91,645	54,646	»	36,999	248,531 74	184,529 82	»	64,001 92
TOTAUX. . . . .	1,292,050	876,103	5,504	421,453	3,726,410 59	2,524,520 90	»	1,201,839 69
DIMINUTIONS . . . .	415,951		415,951		1,201,889 69			1,201,889 69

Les quantités, en mouvement et en recettes, que nous voyons ici disparaître, se retrouveront tantôt parmi les marchandises de la 4<sup>e</sup> classe et parmi les expéditions faites en abonnement. Aussi les grosses marchandises de la 3<sup>e</sup> classe qui, en 1863, fournissaient encore 25.15 p. % de la recette totale de l'exploitation, ne fournissent-elles plus que 6.59 p. % de la recette totale de 1865. Le mouvement de ces marchandises était de 3,206,395 tonnes en 1863, de 1,292,056 tonnes en 1864; il est descendu à 876,103 tonnes en 1865.

Pour cette catégorie de transports envisagée isolément, l'influence des nouveaux tarifs a été instantanée; elle a, en outre, été continue, et cela s'explique: l'ancienne 3<sup>e</sup> classe n'existe plus, en ce sens que les marchandises qui la composaient ont passé toutes dans la 4<sup>e</sup> classe, de nouvelle création; la 3<sup>e</sup> classe actuelle ne comprend donc que des articles déclassés, et les effets du classement perdent de la fixité qu'ils auraient probablement eue si les facilités d'abonnement n'avaient pas provoqué le public à recourir largement à ce dernier mode de transport.

Cette observation se justifie par ce fait que la diminution de mouvement remarquée pour chacun des quatre derniers mois de 1865 est assez sensiblement la même que celle qui, d'après le tableau précédent, a été constatée pendant chacun des sept premiers mois de la même année. Cette diminution est supérieure à celle des derniers mois de 1864 rapprochés des mois correspondants de 1865.

Nous ne parlons ici que des marchandises de 3<sup>e</sup> classe expédiées aux conditions ordinaires et normales de cette classe, non compris les marchandises de même nature qui ont été transportées à prix réduit ou par abonnement; ces dernières seront renseignées plus loin, sous des rubriques spéciales.

### 5<sup>o</sup> Marchandises de 4<sup>e</sup> classe.

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier . . . . .	»	119,625	119,625	»	»	364,989 52	364,989 52	»
Février . . . . .	»	110,043	110,043	»	»	297,634 47	297,634 47	»
Mars . . . . .	»	142,979	142,979	»	»	392,635 43	392,635 43	»
Avril . . . . .	»	120,698	120,698	»	»	323,663 72	323,663 72	»
Mai . . . . .	»	134,966	134,966	»	»	356,831 16	356,831 16	»
Juin . . . . .	84,077	137,362	53,285	»	224,982 58	368,335 06	143,352 48	»
Juillet . . . . .	110,510	134,990	24,480	»	286,929 95	358,595 90	71,674 95	»
Août . . . . .	98,803	140,458	50,055	»	260,845 66	397,930 11	137,084 45	»
Septembre . . . . .	107,762	170,819	63,057	»	293,769 48	405,719 80	111,950 32	»
Octobre . . . . .	119,574	171,428	51,854	»	325,663 71	422,632 76	96,969 05	»
Novembre . . . . .	122,435	153,908	31,473	»	334,556 94	365,506 19	30,949 25	»
Décembre . . . . .	130,893	149,241	18,348	»	366,642 04	364,585 34	»	2,056 70
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>774,054</b>	<b>1,695,517</b>	<b>921,463</b>	<b>»</b>	<b>2,093,381 36</b>	<b>4,419,059 46</b>	<b>2,327,734 80</b>	<b>2,056 70</b>
<b>ACCROISSEMENTS.</b>	<b>921,463</b>	<b>921,463</b>	<b>921,463</b>	<b>»</b>	<b>2,325,678 10</b>	<b>2,325,678 10</b>	<b>2,325,678 10</b>	<b>2,056 70</b>

La 4<sup>e</sup> classe des grosses marchandises n'existait pas avant le 10 juin 1864, et c'est ainsi qu'il n'est renseigné aucun transport de cette catégorie pour les cinq premiers mois de 1864. Cependant, en 1865, il y a eu également augmentation de mouvement pour chacun des sept derniers mois de l'année comparés aux sept derniers mois de 1864.

L'accroissement de 1865 sur 1864 donne les moyennes suivantes :

	MOUVEMENT.	RECETTE.
Cinq premiers mois . . . . .	125,662 tonnes.	fr. 347,150 86
Six mois suivants . . . . .	45,801 —	98,663 41
Décembre . . . . .	18,348 —	Diminution de recette.

Pour les sept derniers mois de l'année, l'augmentation effective est de 293,152 tonnes en mouvement et de fr. 589,923-80 en recette : ces chiffres semblent donner la mesure de l'accroissement normal, en dehors de toute influence de tarif; on voit qu'il est permis de s'en déclarer satisfait.

## 6° Expéditions faites par tarif spécial.

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier . . . . .	118,434	92,849	"	25,605	259,789 54	172,698 06	"	87,071 48
Février . . . . .	106,358	86,631	"	22,127	245,049 09	158,404 26	"	86,644 83
Mars . . . . .	117,098	111,936	"	5,162	261,011 04	213,280 75	"	47,730 29
Avril . . . . .	101,462	81,109	"	20,353	242,209 12	165,469 06	"	76,740 06
Mai . . . . .	110,118	78,666	"	31,452	258,160 26	171,406 34	"	86,753 92
Juin . . . . .	81,609	72,661	"	8,048	108,092 55	148,727 85	"	19,334 70
Juillet . . . . .	81,622	82,404	"	2,218	167,361 88	162,952 81	"	4,409 07
Août . . . . .	75,859	89,288	13,429	"	157,467 36	186,589 30	29,121 04	"
Septembre . . . . .	84,682	99,074	14,392	"	181,263 45	192,286 70	11,025 25	"
Octobre . . . . .	96,092	109,831	13,739	"	191,582 15	211,267 18	19,685 03	"
Novembre . . . . .	93,431	107,417	13,986	"	185,588 40	210,680 34	25,091 88	"
Décembre . . . . .	106,052	111,245	5,193	"	199,354 32	234,536 08	35,231 76	"
TOTAUX . . . . .	1,178,437	1,123,311	60,739	115,665	2,516,879 22	2,228,350 73	120,155 86	408,684 35
DIMINUTIONS . . . . .	55,126		55,126		288,528 49		288,528 49	

Ici, les mouvements sont bien accusés : *diminution* depuis le 1<sup>er</sup> janvier jusque dans le courant du mois de juillet et ensuite *augmentation* pendant le restant de l'année. En 1864, il y avait eu, au contraire, *augmentation* pendant les cinq premiers mois et *diminution* pendant les sept derniers.

En somme, pour 1865, la balance est en faveur des *diminutions* ; il en avait été de même en 1864 et la réduction constatée s'élève, pour les deux années réunies, à plus de 100,000 tonnes.

## 7° Expéditions faites à prix réduits.

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier . . . . .	58,004	49,677	"	8,327	161,633 76	98,881 36	"	62,752 40
Février . . . . .	55,440	44,489	"	10,951	157,406 07	79,284 77	"	78,121 30
Mars . . . . .	53,581	51,685	"	1,696	155,695 49	85,805 57	"	69,889 92
Avril . . . . .	58,361	40,053	"	18,298	154,584 65	64,327 23	"	90,257 42
Mai . . . . .	69,967	43,543	"	26,424	193,170 65	74,656 50	"	118,514 15
Juin . . . . .	50,400	37,249	"	13,151	126,060 98	52,639 05	"	73,391 93
Juillet . . . . .	40,615	44,382	3,767	"	82,906 03	72,731 21	"	10,174 82
Août . . . . .	44,580	45,177	597	"	92,557 44	69,160 72	"	23,396 72
Septembre . . . . .	46,213	25,156	"	21,057	93,826 08	32,788 95	"	61,037 13
Octobre . . . . .	43,377	37,272	"	6,105	98,693 82	62,421 29	"	36,272 53
Novembre . . . . .	49,822	16,190	"	33,632	88,683 87	21,179 68	"	67,504 19
Décembre . . . . .	54,707	20,939	"	33,768	98,965 69	53,991 54	"	44,974 15
TOTAUX . . . . .	625,067	450,022	4,364	173,409	1,504,204 53	767,917 87	"	736,286 66
DIMINUTIONS . . . . .	169,045		169,045		736,286 66		736,286 66	

Les expéditions faites à prix réduits perdent, tous les jours, de leur importance : elles avaient varié, en 1864, entre 40,600 et 70,000 tonnes par mois ; tandis qu'il n'en a été compté que 16,200 tonnes au *minimum* et 51,900 tonnes au *maximum*, en 1865. Le mouvement des quatre derniers mois de 1865 a surtout été comparativement fort faible. Ces résultats sont la conséquence naturelle des réductions dont les tarifs normaux ont été l'objet.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1864 jusqu'au 31 décembre 1865, la diminution constatée quant à cette espèce de transports a atteint 207,310 tonnes, par rapport au mouvement de la période comprise entre le 1<sup>er</sup> juillet 1863 et le 31 décembre 1864.

L'abaissement remarqué en ce qui concerne la recette représente à peu près 50 p. % du produit obtenu en 1864, et plus du double de l'abaissement renseigné dans le dernier compte rendu pour les mois de juin à décembre 1864.

### 8° Expéditions par abonnement.

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.	1864.	1865.	EN PLUS, en 1865.	EN MOINS, en 1865.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier . . . . .	2,539	50,920	48,381	»	8,328 17	137,688 65	129,562 78	»
Février . . . . .	1,910	43,374	41,464	»	7,415 »	116,657 18	109,242 18	»
Mars . . . . .	2,263	47,075	44,786	»	8,985 »	116,563 33	107,578 13	»
Avril . . . . .	1,140	46,852	45,712	»	5,324 »	112,918 13	107,504 13	»
Mai . . . . .	350	48,998	48,608	»	1,326 »	108,524 69	107,158 69	»
Juin . . . . .	13,207	61,136	47,929	»	36,149 74	127,293 10	91,143 45	»
Juillet . . . . .	29,899	55,680	26,791	»	73,023 94	109,498 93	36,474 99	»
Août . . . . .	29,225	51,661	22,436	»	78,011 90	107,860 36	29,848 46	»
Septembre . . . . .	41,046	75,070	34,024	»	102,091 10	169,547 30	66,556 20	»
Octobre . . . . .	50,879	76,523	25,644	»	133,652 26	168,722 83	35,070 57	»
Novembre . . . . .	66,800	101,705	37,905	»	185,932 35	261,559 75	75,627 40	»
Décembre . . . . .	65,366	118,271	52,905	»	171,313 63	297,527 18	126,213 55	»
TOTALS . . . . .	301,666	781,265	476,570	»	812,451 09	1,834,561 62	1,022,110 53	»
ARGUMENTATIONS . .		476,570		476,570		1,022,110 53		1,022,110 53

D'où l'on déduit les données que voici :

	1864.	1865.	Augmentation.
Mouvement des cinq premiers mois . . . . .	8,274	237,219	228,945
— sept derniers — . . . . .	296,412	544,046	247,634

L'accroissement est donc loin de provenir exclusivement de cette circonstance que les transports par abonnement étaient nuls, ou à peu près, avant le 10 juin 1864 ; au contraire, la progression du mouvement a été, en moyenne, de 55,576 tonnes par mois, pour la période de juin à décembre 1865, bien qu'un accroissement moyen de 39,571 tonnes eût déjà été obtenu en 1864 par rapport à 1863 (sept derniers mois comparés).

On voit, d'un autre côté, que la recette provenant des transports faits par abonnement s'est accrue, en 1865, de 125 à 126 p. %.

En résumé, la situation peut s'établir en ces termes :

Augmentation de recette. Marchandises de la 4 <sup>e</sup> classe. . . . .	fr.	2,526,000
— Transports par abonnement. . . . .		1,022,000
	Fr.	<u>3,548,000</u>
Diminution de recette. Autres catégories de grosses marchandises . . . . .	fr.	2,904,000
Total, non compris 109,000 francs du chef des <i>frais accessoires</i> . fr.		<u><u>444,000</u></u>
Augmentation de mouvement. Marchandises de 4 <sup>e</sup> classe. Tonnes.		921,465
— Transports par abonnement. . . . .		476,579
— Marchandises de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .		8,673
— — taxées au <i>minimum</i> . . . . .		5,587
	Tonnes.	<u>1,410,302</u>
Diminution de mouvement. Marchandises de 5 <sup>e</sup> cl. Tonnes.		415,951
— Transports à prix réduits. . . . .		169,045
— Marchandises de 2 <sup>e</sup> classe . . . . .		127,839
— Transports du tarif spécial. . . . .		55,126
	Tonnes.	<u>767,961</u>
	Tonnes.	<u>642,344</u>

Afin de pouvoir s'éclairer sur les effets des réductions de taxes qu'elle a successivement adoptées, l'administration dresse, depuis longtemps, la statistique, par distances parcourues, des transports effectués, pour ce qui concerne certaines marchandises les plus pondéreuses et les plus importantes au point de vue des quantités transportées. Cette statistique embrasse la chaux, le coke, la fonte, la houille, les pavés, les pierres brutes, etc., tous articles qui, réunis, donnent, pour 1865, un tonnage de 3,413,531 tonnes, soit environ 58 p. % du mouvement total de l'année.

Or, il a été constaté que ces différentes marchandises comportaient, pour 1864, un tonnage de 2,984,579 tonnes, et que ce tonnage s'est accru de 428,952 tonnes en 1865.

Cet accroissement appartient, à concurrence de 210,168 tonnes, au rayon de moins de 16 lieues, et à concurrence de 218,784 tonnes au rayon de 16 lieues et plus. Ces deux derniers chiffres sont à peu près égaux; mais ils marquent un accroissement *proportionnel* qui, pour le premier, n'exécède pas 8.76 p. %, et qui, pour le second, atteint 37.27 p. %.

En ce qui touche la houille, les briquettes et la tourbe (rénnis), les résultats sont plus frappants encore: ils révèlent, en effet, une augmentation proportionnelle de moins de 6 p. % quant aux transports qui n'ont pas été au-delà de

15 lieues, et une augmentation de 45.43 p. % quant aux expéditions qui ont dépassé cette distance.

En 1864, il n'avait été fait aucun transport de coke au-delà de 26 lieues, et, en 1865, plus de 2,000 tonnes de ce combustible ont été confiées au chemin de fer de l'État pour fournir un parcours compris entre 27 et 45 lieues.

La houille ne sortait pas d'une zone de 45 lieues : en 1865, on en a compté 13,000 tonnes qui sont sorties de ce rayon, pour aller, en partie, à la 51<sup>e</sup> lieue de distance, c'est-à-dire à l'extrême limite du railway de l'État belge, la plus grande longueur de parcours à faire sur ce réseau s'arrêtant à 52 lieues.

Il est vrai que, pour les pavés, les pierres brutes, les castines, etc., il s'est produit une diminution dans le chiffre des transports effectués à partir de la 16<sup>e</sup> jusqu'à la 52<sup>e</sup> lieue, mais la diminution est sans importance relative, aussi bien que sans importance absolue, surtout eu égard à l'augmentation moyenne obtenue sur l'ensemble.

Ces résultats prouvent que les mesures prises par l'administration ont conduit au but en vue duquel elles ont été décrétées, et confirment pleinement les prévisions qui ont présidé à l'agencement des nouvelles taxes.

Voici, au surplus, le relevé exact des parcours fournis par les divers groupes de marchandises auxquels s'appliquent les observations qui précèdent :

DISTANCES ou lieues.	CHAUX,	COKE.	FORTE BRUTE,	HOUILLE,	PAVÉS.	PIERRES BRUTES,
	PLÂTRE, CIMENT.		MITRAILLE DE FER ET DE FONTE.	BRIQUETTES, TOURBE.		CASTINES, etc.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1	5,647.1	13,501.1	31,323.0	403,234.7	4,963.4	20,802.8
2	273.9	19,526.6	7,162.3	276,397.2	3,238.7	4,717.2
3	4,484.8	8,899.7	2,043.9	32,080.7	7,562.2	9,100.0
4	21,433.5	4,183.8	1,890.1	203,948.2	12,973.6	8,888.9
5	1,628.0	860.3	3,700.6	134,617.0	6,018.3	3,726.7
6	22,602.0	9,117.4	11,079.2	76,310.8	1,117.8	7,890.8
7	15,030.8	61,916.2	28,729.6	150,301.8	3,310.2	29,209.2
8	3,921.6	10,602.6	14,393.2	133,780.9	11,728.3	17,770.3
9	6,223.6	939.7	4,132.1	104,442.3	2,316.6	6,996.6
10	5,139.3	2,723.1	2,709.3	77,977.7	3,369.3	3,714.9
11	997.3	813.3	3,032.6	81,063.4	6,036.4	1,433.7
12	4,398.4	2,434.3	6,309.8	46,274.4	13,471.9	4,778.7
13	1,639.6	138.8	2,973.6	32,136.4	4,632.9	4,679.7
14	964.3	12,993.6	3,358.7	34,660.3	946.2	2,747.8
15	1,397.6	8,933.1	4,116.3	69,463.0	13,329.1	2,109.7
	93,824.0	137,612.0	150,978.7	1,999,133.2	97,639.4	128,569.0
16	2,599.8	1,193.7	3,172.0	40,717.8	3,190.8	3,127.4
17	1,299.8	1,867.0	439.4	90,600.9	2,286.2	3,603.1
A reporter. .	97,323.6	160,672.7	136,610.1	2,150,431.9	103,136.4	139,391.3

DISTANCES en lieues.	CHAUX, PLATRE, CIMENT.	COKE.	FONTE BRUTE, MÉTALLE DE FER ET DE FONTE.	HOUILLE, BRIQUETTES, TOURS.	PAVÉS.	PIERRES BRUTES, CAISSONS, etc.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Report. . .	97,525.6	160,672.7	156,610.1	2,150,451.9	105,156.4	159,391.5
18	1,247.0	92.5	567.9	74,013.1	229.8	7,108.1
19	976.5	1,785.6	818.4	85,914.4	4,660.5	852.1
20	1,896.2	1,418.0	1,079.5	49,522.9	94.5	4,759.6
21	868.0	109.2	2,355.3	40,449.2	1,156.0	1,050.4
22	323.8	40.8	2,524.7	28,725.9	1,035.4	1,045.9
23	1,094.4	2,601.6	7,553.8	10,017.5	"	261.7
24	84.5	40.5	1,505.5	76,916.0	85.4	500.5
25	440.5	50.4	656.5	25,927.5	10.0	697.5
26	1,256.7	24.2	3,481.6	32,462.7	59.1	201.5
27	1,049.1	0.7	185.3	9,654.1	"	142.6
28	62.5	70.5	464.8	44,124.0	"	645.9
29	310.7	47.5	464.4	5,327.8;	985.9	1,095.7
50	283.2	"	168.8	7,865.4	47.1	475.5
51	5.7	"	665.9	18,318.2	78.1	952.2
52	146.5	51.0	105.7	561.5	"	16.2
53	295.8	60.0	1,574.0	771.2	95.7	11.2
54	26.0	"	72.0	645.1	"	504.5
55	208.5	"	974.2	5,725.9	15.0	114.5
56	86.7	419.2	478.6	2,921.6	"	"
57	1.0	457.4	856.9	760.0	"	91.1
58	"	"	420.4	777.5	"	166.5
59	"	5.5	16.5	2,651.4	"	"
40	29.8	2.1	550.8	4,694.5	10.2	2.6
41	5.0	95.5	55.4	482.0	10.0	"
42	"	"	40.0	1,741.0	"	"
43	"	"	50.8	35.0	"	2.2
44	"	"	2.0	50.0	"	2.5
45	7.0	954.5	10.0	"	"	"
46	52.4	"	"	"	"	"
47	6.0	"	"	40.0	"	"
48	"	"	"	4,140.0	"	"
49	8.4	"	"	2,159.0	"	24.8
50	"	"	"	"	"	"
51	"	"	26.8	6,785.2	"	45.2
Totaux. . .	108,252.7	168,985.0	165,671.8	2,700,469.1	111,656.7	160,497.6

On a vu que le mouvement des transports de grosses marchandises de 1865 présente une augmentation, toutes compensations faites, de 642,000 tonnes sur le mouvement de 1864.

La plus grosse part de cet accroissement revient aux expéditions de houille, de briquettes et de tourbe, lesquelles y figurent pour 330,000 tonnes (plus de la moitié); — on peut citer ensuite une progression de 102,000 tonnes dans les quantités expédiées de minerais et de pyrites, — une progression de 94,000 tonnes pour les terres, les sables et les brais réunis, — une augmentation de 59,000 tonnes pour le coke, etc., etc. Il y a eu, par contre, diminution de 19,000 tonnes pour les huiles et les graisses, de 16,000 tonnes pour les rails, de 22,000 tonnes pour les tuiles et briques, de 18,000 tonnes pour les verres à vitre, etc., etc.

Le chiffre exact des augmentations ou des diminutions peut être fixé par la comparaison du tableau suivant avec celui qui est inséré aux pages 72 et 73 du compte rendu de 1864. Ces tableaux indiquent les quantités transportées de chaque espèce de grosses marchandises; ils sont subdivisés de manière à renseigner le mouvement trimestriel. L'augmentation totale s'est répartie comme suit entre les quatre trimestres de l'année :

1 <sup>er</sup> trimestre . . . . .	230,538 tonnes.
2 <sup>e</sup> — . . . . .	151,358 —
3 <sup>e</sup> — . . . . .	203,783 —
4 <sup>e</sup> — . . . . .	56,662 —

Ensemble. . . . 642,344 tonnes.

*Tableau indiquant, par trimestre, les quantités de grosses marchandises expédiées en 1865.*

NATURE DES MARCHANDISES.	TRIMESTRES.				TOTAL.
	1 <sup>er</sup> .	2 <sup>e</sup> .	3 <sup>e</sup> .	4 <sup>e</sup> .	
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Ardoises . . . . .	539.6	1,086.0	1,549.0	895.1	3,889.7
Bières, levures . . . . .	2,940.9	4,468.5	3,128.3	2,969.8	13,507.7
Bois de construction, billes, perches, planches.	51,441.7	41,548.0	53,649.6	58,233.6	164,924.9
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	5,525.0	5,880.3	4,863.8	6,206.0	22,478.1
Bouteilles, dames-jeannes. . . .	1,111.5	889.8	738.4	1,997.2	4,756.9
Céréales, grains, graines, farines, légumes secs.	65,848.1	55,208.1	53,916.2	74,552.3	249,504.7
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	15,832.2	59,070.6	34,719.1	13,580.8	108,232.7
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	8,937.0	8,112.1	8,743.1	12,589.4	58,581.6
A reporter . . . . .	130,244.0	186,265.4	165,412.7	186,036.2	605,676.3

NATURES DES MARCHANDISES.	TRIMESTRES.				TOTAL.
	1 <sup>er</sup> .	2 <sup>e</sup> .	3 <sup>e</sup> .	4 <sup>e</sup> .	
Report . . . . .	Tonnes. 150,244.0	Tonnes. 156,263.4	Tonnes. 163,112.7	Tonnes. 156,036.2	Tonnes. 605,676.3
Coke, charbon de bois. . . . .	40,416.6	56,178.6	43,114.1	47,273.7	168,983.0
Colis vides en retour . . . . .	3,366.9	4,784.3	4,534.5	3,615.0	20,300.9
Coton en balles . . . . .	1,212.9	2,856.5	2,073.0	1,718.8	7,861.2
Cuir et peaux, cornes . . . . .	3,983.8	3,833.0	6,498.3	7,362.3	23,877.6
Denrées coloniales, houblon, épiceries, comestibles, fruits, légumes frais, café, œufs, beurre, poisson.	22,064.6	17,363.9	20,799.1	23,696.1	80,123.7
Déchets et chiffons . . . . .	6,795.8	8,022.1	3,370.4	9,094.8	29,283.1
Ecorces à tan, tan. . . . .	1,882.5	3,063.7	3,381.0	3,503.4	11,832.4
Engrais fins, guano, tourteaux .	9,363.4	8,760.4	6,159.0	7,883.8	32,166.6
Fumiers communs, marne . . .	639.3	760.0	336.8	1,433.5	3,194.4
Fers en barres, poutrelles, tuyaux en fonte.	23,322.6	23,693.7	24,713.5	26,600.2	98,330.0
Fers ouvrés, acier. . . . .	6,859.2	8,688.0	8,903.0	14,863.3	39,313.5
Fils de lin et autres, cordes . .	4,893.1	6,097.6	3,303.7	7,476.0	24,272.4
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	41,222.2	36,763.3	40,734.1	44,930.0	163,671.8
Fourrages secs ou verts . . . .	1,114.0	476.1	63.7	1,120.1	2,775.9
Houille, briquettes de charbon, tourbe.	716,091.3	396,114.6	716,582.6	671,880.6	2,700,469.1
Huile en général, graisses. . . .	16,036.1	11,701.3	8,117.9	22,094.3	37,969.6
Laine en balles . . . . .	11,283.1	13,042.0	16,986.6	15,931.5	57,243.0
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	13,273.0	14,363.1	7,208.6	17,163.1	34,209.8
Machines, mécaniques. . . . .	9,097.9	9,932.8	10,183.3	13,667.9	43,092.1
Métaux bruts autres que le fer, plomb, zinc, cuivre, étain.	14,361.7	11,198.3	8,388.7	13,346.4	32,895.3
Métaux ouvrés autres que le fer, plomb, zinc, cuivre, étain ouvré.	1,666.0	1,663.6	1,523.2	1,336.4	3,934.1
Minerais, pyrites . . . . .	129,331.6	181,462.9	160,160.1	241,303.3	712,460.1
Objets manufacturés . . . . .	11,923.2	11,363.3	9,609.3	13,130.0	31,247.8
Os. . . . .	2,100.7	2,234.2	1,988.7	1,231.3	7,334.9
Pavés . . . . .	13,299.7	33,034.3	34,848.4	30,474.5	111,656.7
Pierres brutes, castines, pierres de taille, marbres en blocs ou en tranches, meules, carreaux en pierre ou en terre.	31,728.6	43,481.0	49,291.4	33,996.6	160,497.6
Pierres, marbre et dalles polies, carreaux en faïence.	1,149.8	1,248.3	2,166.3	2,292.0	6,856.6
A reporter . . . . .	1,276,096.3	1,233,034.9	1,564,678.4	1,448,541.9	5,344,571.3

NATURE DES MARCHANDISES.	TRIMESTRES.				TOTAL.
	1 <sup>er</sup> .	2 <sup>e</sup> .	3 <sup>e</sup> .	4 <sup>e</sup> .	
Report . . . . .	Tonnes. 1,276,096.3	Tonnes. 1,233,054.9	Tonnes. 1,364,678.4	Tonnes. 1,448,341.9	Tonnes. 5,344,571.5
Pommes de terre, betteraves, chicorée en racines, carottes, navets.	9,900.6	9,002.9	6,030.3	59,994.1	64,977.9
Produits chimiques et pharma- ceutiques, acides en général.	6,372.8	5,336.7	6,009.9	5,699.2	23,838.6
Rails et accessoires. . . . .	19,121.7	18,439.7	18,323.1	9,477.9	63,564.4
Sel brut. . . . .	3,511.6	3,884.3	2,630.9	7,137.6	17,161.6
Spiritueux. . . . .	4,302.3	3,652.0	3,231.0	3,337.1	14,972.4
Sucres bruts et raffinés . . . . .	12,073.1	3,592.3	7,179.7	14,569.9	39,217.0
Sulfate de soude, blanc de céruse et de zinc, craie, couperose.	6,429.5	5,633.8	5,823.1	10,703.2	26,398.6
Terres et sables, brai, asphalte, scories.	44,623.3	49,322.1	52,920.3	33,094.1	180,161.8
Tissus . . . . .	5,623.4	6,184.2	5,593.3	4,639.1	22,040.2
Tuiles et briques, tuyaux de drai- nage, cornues en terre cuite.	7,187.9	11,756.9	11,894.3	13,433.1	44,322.4
Verres à vitre . . . . .	3,910.8	4,478.0	4,140.6	4,692.9	17,222.3
Verreries et poteries, glaces. . .	4,263.8	4,311.0	4,508.9	3,496.5	16,442.2
Vins et vinaigres . . . . .	5,328.8	6,317.6	3,274.0	6,854.4	21,954.8
TOTAUX. . . . .	1,409,131.9	1,389,568.6	1,494,173.2	1,603,753.0	5,898,648.7

### 9<sup>e</sup> Frais accessoires.

Il ne reste, pour terminer l'exposé relatif aux grosses marchandises, qu'à indiquer sommairement comment s'est répartie l'augmentation de recette recueillie du chef des frais *accessoires*. Or, cette augmentation s'est produite comme suit :

Bulletins . . . . .	fr.	10,613 20
Prise à domicile . . . . .		1,739 53
Remise à domicile . . . . .		30,081 68
Chargement et déchargement. . . . .		60,769 37
Avis d'arrivée . . . . .		8,341 99
Frais imprévus. . . . .		968 39

Ensemble . . . . fr. 112,536 16

dont à déduire une diminution de . . . . . 3,316 46  
portant sur les perceptions faites à titre de frais de provision.

Reste. . . . . fr. 109,019 70

Des indications qui précèdent, il résulte que le service des marchandises de

la petite vitesse a procuré, en 1865, un excédant de recette qui s'élève à fr. 552,660-74, comparativement à 1864. Cet excédant revenait :

A l'État, à concurrence de . . . . .	fr.	513,405 44
A la compagnie de Dendre-et-Waes, pour . . . . .		36,773 21
A la société de Tournai vers Lille, pour . . . . .		3,144 12
	Fr.	<u>553,324 77</u>

sauf que la part de la compagnie de Tournai à Jurbise a fléchi de . . . . . fr. 663 03

Comme ci-dessus. . . . . fr. 552,660 74

L'annexe n° XIX donne le relevé des marchandises expédiées et des marchandises reçues par chacune des stations de l'État, ainsi que par les services mixtes et les services internationaux ayant des relations directes avec l'exploitation du Gouvernement.

### VIII.

#### Finances, équipages, chevaux et bestiaux.

La recette provenant de ces trois espèces de transports ne représente que 1.69 p. % de la recette totale de l'exploitation pour 1865 ; elle n'a donc pas une grande importance relative, bien qu'elle atteigne cependant fr. 646,606-92, ainsi qu'il est indiqué au tableau suivant :

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.			RECETTES.		
	1864.	1865.	DIFFÉRENCE en 1865.	1864.	1865.	EX PLVS, EN 1865.
Finances..... Groups.....	461,183	490,525	+ 35,342	Fr. c. 146,920 05	Fr. c. 158,625 10	Fr. c. 9,705 05
Équipages..... Nombre.....	303	309	+ 6	14,925 60	15,990 70	1,065 10
Chevaux et bestiaux..... Expéditions.	24,494	24,399	- 95	471,511 08	473,991 12	2,480 04
	TOTALS.....			633,356 73	646,606 92	13,250 19

En 1864 et en 1865, par rapport à 1863 et à 1862, la recette avait accusé une progression qui s'élevait à 46,000 francs pour la première année et à 54,000 francs pour la seconde : la différence qui existe entre ces sommes et celle de 13,200 francs que font ressortir les chiffres alignés plus haut, est applicable, pour ainsi dire exclusivement, aux transports de chevaux et de bestiaux. Le ralentissement qui a frappé cette espèce de transports est la conséquence inévitable de la maladie épizootique qui règne encore chez nos voisins du Nord et qui a également sévi dans notre pays.

## IX.

**Produits extraordinaires.**

Les *produits extraordinaires* recueillis en 1865 se sont élevés à fr. 1,287,707-14, suivant les détails que l'on trouvera dans le tableau ci-annexé sous le n° XXI. La somme correspondant à celle-ci, pour l'année 1864, ne dépassait point fr. 819,289-28; de sorte que l'année 1865 amène une augmentation de fr. 468,417-86, tandis que l'année 1864 avait donné seulement fr. 201,454-66 de plus que 1863.

L'accroissement de 1865 provient, à concurrence de 286,000 francs, du montant de la quote-part de sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations; il faut ajouter à cette somme un excédant de recette, de 176,000 francs, payé par divers pour usage de voies, de stations et de quais établis par l'État, et enfin 102,000 francs du chef de recettes non dénommées. Par contre, il s'est révélé une diminution de 100,000 francs dans le montant de la somme perçue pour parcours de nos wagons sur des embranchements particuliers de chemins de fer.

Il semble utile de rappeler ici, comme cela a déjà été fait dans le compte rendu de 1864, qu'une partie des *produits extraordinaires* représente de véritables recettes pour ordre. « Tels sont, par exemple, les salaires des gardes-excén- » triques préposés aux embranchements, les dépenses du personnel attaché aux » stations communes à plusieurs exploitations, les sommes perçues pour l'éclairage et le chauffage de ces mêmes stations, etc.; évidemment toutes ces » recettes ne sont pas autre chose qu'un remboursement de frais supportés, à » titre d'avance, par l'État. »

## X.

**Comparaison résumée avec 1864.**

## a. MOUVEMENT.

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES		DIFFÉRENCE EN 1865		
	EN 1864.	EN 1865.	EN PLUS.	EN MOINS.	
Voyageurs. {	1 <sup>re</sup> classe.....Nombre.	737,460	754,684	17,224	»
	2 <sup>e</sup> — .....	1,525,887	1,455,628	107,771	»
	3 <sup>e</sup> — .....	7,040,985	8,125,388	1,084,403	»
	non classés.....	317,552	564,265	46,951	»
Bagages... {	Colis taxés au <i>minimum</i> —	121,149	155,577	14,228	»
	Colis taxés au poids... Quintaux.	108,720	115,554	6,834	»
Petits paquets.....	34,074	53,396	»	678	
Petites marchandises.....	923,909	1,042,076	116,167	»	
Grosses marchandises..... Tonnes.	5,256,507	5,898,648	642,541	»	
Finances..... Groups..	461,185	496,523	55,542	»	
Équipages.....	305	509	6	»	
Chevaux et bestiaux.....	24,494	24,599	»	95	

Deux chiffres frappent, avant tout, l'attention, parmi ceux que contient le tableau qui précède : des accroissements de 1,084,403 personnes et de 642,341 tonnes ont été obtenus en ce qui concerne respectivement les voyageurs de la 3<sup>e</sup> classe, d'une part, et les grosses marchandises, d'autre part.

Pour les voyageurs de la 3<sup>e</sup> classe, l'excédant de 1864 sur 1863 avait été de 506,862 personnes, soit moins de la moitié de l'excédant de 1863 sur 1864.

De même, la progression de 1863 sur 1864, qui ressort à 107,771 voyageurs de 2<sup>e</sup> classe, est triple de la progression de 1864 sur 1863, pour la même catégorie de voyageurs.

Il y a eu, au contraire, une moins grande augmentation dans le nombre des voyageurs de 1<sup>re</sup> classe.

Il semble permis d'attribuer ces résultats à l'organisation des trains de banlieue, lesquels favorisent évidemment bien plus le mouvement des voyageurs des deux dernières classes que le mouvement de ceux qui prennent des places de diligence.

Comme complément et peut-être comme conséquence, l'augmentation remarquée pour ce qui touche les voyageurs non classés a été bien plus considérable en 1863-1864 (46,931) qu'en 1864-1863 (24,182).

Pour les bagages, la progression a été comme suit, en 1863 : 14,228 colis taxés au *minimum* et 6,834 quintaux taxés au poids. — L'année 1864 avait donné, sur l'année 1863, une progression de 3,134 colis taxés au *minimum* et 3,731 quintaux taxés au poids. La différence, en faveur de 1863, est donc relativement très-importante.

S'il y a eu, quant aux petits paquets, une diminution insignifiante de 678 quintaux (1863-1864) succédant à une faible augmentation de 1,820 quintaux (1864-1863), il s'est, par contre, produit, quant aux petites marchandises, un accroissement de 116,167 quintaux (1863-1864), lequel accroissement est à peu près sextuple de celui (20,036 quintaux) de 1864 sur 1863.

Nous avons dit comment les grosses marchandises se sont comportées depuis cinq ans (*voir* page 60 du présent rapport); la progression de 1863 sur 1864 dépasse, savoir :

De 215,000 tonnes	celle de 1861	sur 1860 ;
De 471,000	—	1862 — 1861 ;
Dé 440,000	—	1863 — 1862.

Cette même progression de 1863 sur 1864 reste de 135,000 tonnes au-dessous de celle de 1864 sur 1863, et cela provient, ainsi que nous l'avons dit, de ce que les tarifs du 24 mai 1864 n'ont exercé leur *première* influence que sur cinq mois de 1863 comparés à cinq mois de 1864, tandis qu'ils avaient agi sur sept mois de 1864 comparés à sept mois de 1863.

Le mouvement des groups de *finances* continue de progresser : l'augmentation a été de 100,330 groups en 1863-1862, de 63,773 groups en 1864-1863 ; elle est encore de 33,342 groups en 1863-1864.

Il y a ralentissement dans le chiffre de la progression ; mais on ne supposera pas qu'il soit jamais entré dans les prévisions de l'administration qu'il en serait autrement.

La maladie épidémique qui a frappé les bêtes à cornes a fait diminuer de 95 seulement le nombre des expéditions de chevaux et bestiaux.

On peut donc conclure en disant que l'augmentation de mouvement s'étend à toutes les catégories de transport et qu'elle a une grande importance pour quelques-unes. Les minimales diminutions constatées en ce qui concerne les *petits paquets* et les *bestiaux* s'expliquent : la première, par le déclassement qu'ont provoqué des changements de tarif; la seconde, par la *peste bovine*; et l'une et l'autre de ces deux causes ont un caractère exceptionnel qui permet de les considérer comme étant tout à fait momentanées.

## b. RECETTES.

NATURE DES TRANSPORTS.	PRODUIT		DIFFÉRENCE EN 1865		
	DE 1864.	DE 1865.	EN PLUS.	EN MOINS.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
Voyageurs. {	1 <sup>re</sup> classe.....	3,584,895 05	3,711,876 53	126,985 28	•
	2 <sup>e</sup> — .....	2,823,582 69	3,008,205 97	182,623 28	•
	3 <sup>e</sup> — .....	6,587,937 75	7,334,260 30	746,322 55	•
	non classés.....	478,892 30	538,493 10	59,600 80	•
Bagages.....	537,492 99	598,940 05	41,447 06	•	
Petits paquets.....	567,396 57	521,936 60	•	45,659 97	
Petites marchandises.....	1,980,396 16	2,057,707 88	77,111 72	•	
Grosses marchandises, frais accessoires compris.....	18,063,363 06	18,616,023 80	552,660 74	•	
Finances.....	146,920 03	156,623 10	9,703 03	•	
Équipages.....	14,925 60	13,990 70	1,065 10	•	
Chevaux et bestiaux.....	471,511 08	475,991 12	2,480 04	•	
Produits extraordinaires.....	819,289 23	1,287,707 14	468,417 86	•	
Totaux.....	56,099,002 58	58,318,780 18	2,268,417 57	43,639 97	
Augmentation.....	2,219,777 60		2,219,777 60		

Voici quel avait été le montant des accroissements antérieurs :

1862 sur 1861. . . . fr. 616,734 29

1863 sur 1862. . . . . 1,320,169 83

1864 sur 1863. . . . . 2,230,566 99

Et nous trouvons pour 1865 sur 1864. . . . . 2,219,777 60

L'amélioration d'un exercice sur l'exercice immédiatement précédent est donc restée, en 1865, ce qu'elle avait été en 1864; et certes on peut, à juste titre, se féliciter de ce résultat, les modifications de tarifs dans le sens d'une réduction

ayant été telles que l'on aurait pu, à bon droit, s'attendre à une balance moins favorable.

La recette de 1861 s'est accrue de 1.93 p. % en 1862 ;  
 — de 1862 — de 4.11 p. % en 1863 ;  
 — de 1863 — de 6.59 p. % en 1864 ;  
 — de 1864 — de 6.15 p. % en 1865.

Parmi les augmentations partielles de 1865 sur 1864, on aura remarqué spécialement les suivantes : 746,000 francs pour voyageurs de 3<sup>e</sup> classe ; 553,000 francs pour grosses marchandises, et 468,000 francs pour produits extraordinaires. Nous avons, dans le cours du présent rapport, expliqué et justifié ces excédants, de même que nous avons analysé les causes de toutes les fluctuations remarquées dans le montant des différentes espèces de revenus de 1865 mises en parallèle avec les catégories correspondantes des recettes de 1864. Nous n'avons pas laissé ignorer notamment que la progression des *produits extraordinaires* constitue, en partie, le simple remboursement d'avances faites pour des tiers.

L'accroissement prémentionné de fr. 2,219,777-60 (1865 sur 1864) a été partagé comme suit :

État . . . . .	fr.	2,096,840 44
Compagnie de Dendre-et-Waes . . . . .		94,114 59
— de Tournai à Jurbise . . . . .		23,213 44
— de Tournai vers Lille . . . . .		5,609 13
		Total. . . fr. 2,219,777 60

C. DÉPENSES.

NATURE DE LA DÉPENSE.	DÉPENSES.		DIFFÉRENCE EN 1865.	
	1864.	1865.	EN PLUS.	EN MOINS.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Voies et travaux.....	4,713,121 26	4,860,680 »	147,558 74	»
Traction et matériel.....	8,050,936 53	9,006,630 »	973,673 47	»
Transports.....	4,710,359 49	5,262,870 »	552,510 51	»
Services en général.....	440,523 96	485,504 60	43,180 64	»
Régie.....	53,081 88	51,273 83	»	1,806 05
Totaux.....	17,927,843 12	19,646,960 43	1,720,923 56	1,806 05
Augmentation....	1,719,117 31		1,719,117 51	

La décomposition des chiffres compris dans les deux dernières colonnes de ce tableau et leur répartition entre les différents articles du budget donnerait :

*A. Augmentation de dépenses.*

Traitements . . . . .	fr.	200,089 84
Salaires . . . . .		611,579 04
Billes, rails et accessoires . . . . .		58,604 56
Travaux et fournitures (voies). . . . .		44 80
Primes d'économie et de régularité . . . . .		2,000 »
Combustibles et consommations pour la traction . . . . .		550,109 87
Entretien et renouvellement du matériel. . . . .		223,508 17
Frais d'exploitation . . . . .		148,401 07
Camionnage . . . . .		67,204 70
Pertes et avaries . . . . .		40,008 16
Matériel et fournitures de bureau (services en général) . . . . .		33,505 02
Traitements de disponibilité . . . . .		6,068 13
		<hr/>
Ensemble. . . . .	fr.	1,720,923 56

*B. Diminution de dépenses.*

Traitements du personnel de la régie. . . . .	fr.	1,806 05
		<hr/>
Différence. . . . .	fr.	1,719,117 51

Les causes des augmentations de dépenses ont été exposées aux Chambres Législatives, à l'occasion du vote du budget du Département des Travaux Publics et à l'occasion du vote des crédits supplémentaires rattachés à ce budget.

Néanmoins, nous les rappellerons sommairement :

*Traitements.*

Seconde moitié de dépenses dont le principe avait déjà été admis en 1864 . . . . .	fr.	58,000
Extension du service de la traction ; augmentation de la circulation du matériel par suite de l'établissement du service de nuit et de l'organisation de trains de banlieue ; accroissement des travaux de l'arsenal et des ateliers . . . . .		25,000
Création de nouvelles stations ; transformation de bureaux existants ; accroissement du travail de statistique pour l'étude des questions de tarifs et d'exploitation ; renforcement du personnel ; nomination de sous-chefs de station dans les localités où le mouvement a pris le plus de développement ; agrégation de nouveaux agents pour le service des trains (73,000 francs). . . . .		117,000
		<hr/>
Total. . . . .	fr.	200,000

*Salaires.*

Admission de nouveaux piocheurs, gardes-signaux, gardes-excentriques, gardes-barrières, nécessité par l'agrandissement des stations, par l'extension du trafic et par l'établissement de nouveaux appareils à signaux . . . . .	65,000
Augmentation du personnel chargé de réparer et d'entretenir le matériel, dont la circulation a été rendue infiniment plus active par la création des trains de banlieue . . . . .	220,000
Augmentation du personnel de l'arsenal, résultant de la vétusté toujours croissante d'une partie du matériel . . . . .	100,000
Travail de réparations à effectuer dans les ateliers de stations pour maintenir constamment le matériel en bon état ; admission de machinistes et chauffeurs ; amélioration de la position des chauffeurs. . . .	75,000
Augmentation du personnel des agrées au factage et du personnel employé au chargement et au déchargement des marchandises, ainsi qu'à la formation des trains . . . . .	151,000
Total. . . fr.	614,000

*Combustibles et consommations pour la traction*

Cet accroissement de dépense, qui s'élève à 330,000 francs, doit être attribué, en partie, au renchérissement qui s'est produit dans les prix du combustible, et, en partie, à une augmentation de consommation résultant d'une plus grande circulation et, par suite, de l'extension des transports.

La dépense spéciale du combustible sera l'objet de développements que l'on trouvera dans le chapitre suivant du présent rapport.

*Entretien et renouvellement du matériel.*

Quatre circonstances ont contribué à augmenter le montant des dépenses de l'entretien et du renouvellement du matériel des transports : 1<sup>o</sup> augmentation du nombre des machines et des voitures ; 2<sup>o</sup> développement incessant du parcours des locomotives et du matériel des transports ; 3<sup>o</sup> vétusté toujours croissante d'une partie du matériel ; 4<sup>o</sup> insuffisance des moyens de transport, eu égard à l'extension du trafic, et, par suite, obligation de louer des wagons et des remorqueurs.

*Frais d'exploitation.*

En ce qui concerne les frais d'exploitation, ils se sont accrus, ainsi que le porte le *Document parlementaire* n° 170 de la session législative de 1865-1866, pour les causes suivantes :

- « 1<sup>o</sup> Augmentation des dépenses d'éclairage, de chauffage et de consommations
- » diverses, par suite de l'extension du service dans les stations, de la création de
- » nouveaux bureaux, de l'organisation de trains supplémentaires, etc. ;

- » 2° Renchérissement du prix de l'huile de pétrole ;
- » 3° Location et appropriation de locaux pour l'installation des bureaux et indemnités de loyer aux titulaires de stations récemment créées, et qu'il n'a pas été possible de loger dans un bâtiment appartenant à l'État ;
- » 4° Augmentation de la quote-part de l'État dans les dépenses de personnel des trains rhénans et pour l'usage de la station de Herbesthal, par suite du développement du trafic. »

Les autres augmentations de dépenses s'expliquent d'elles-mêmes ou seront justifiées dans le chapitre suivant.

On a vu, à la p 55 ci-dessus, quelle est la balance générale des recettes et des dépenses de 1865 comparées aux recettes et aux dépenses de 1864.

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

#### RECETTE BRUTE.

NATURE DE LA RECETTE.	PAR kilomètre exploité.		PAR locomotive-kilom.		PAR voiture-kilomètre, chargée.		PAR convoi-kilomètre.	
	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Voyageurs . . . . . fr.	49,477	56	1.64672		0.41873		1.68562	
Bagages . . . . .	797	93	0.06746		0.00486		0.06905	
Petits paquets et petites marchandises . . . . .	5,442	55	0.29105		0.02099		0.29791	
Grosses marchandises, frais accessoires compris . . .	24,848	21	2.10078		0.45147		2.15041	
Finances . . . . .	209	71	0.01773		0.00128		0.01815	
Équipages . . . . .	20	46	0.00173		0.00012		0.00177	
Chevaux et bestiaux . . . .	654	25	0.05362		0.00387		0.05489	
Produits extraordinaires . .	1,718	61	0.14350		0.01048		0.14875	
<b>Totaux . . . . .</b>	<b>51,449</b>	<b>06</b>	<b>4.32437</b>		<b>0.31180</b>		<b>4.42635</b>	

## DÉPENSE.

NATURE DE LA DÉPENSE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre, chargée.	PAR convoi-kilomètre.
Voies et travaux . . . . .	Fr. c. 6,465 23	Fr. c. 0.54660	Fr. c. 0.03941	Fr. c. 0.35951
Traction et matériel . . . . .	11,979 24	1.01278	0.07302	1.03670
Transports . . . . .	7,000 95	0.59189	0.04268	0.60588
Services en général . . . . .	645 48	0.05457	0.00394	0.05586
Régie . . . . .	41 81	0.00353	0.00025	0.00362
Totaux . . . . .	26,132 71	2.20957	0.15930	2.26157

## RECETTE NETTE.

ANNÉE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre, chargée.	PAR convoi-kilomètre.
1865 . . . . .	Fr. c. 25,016 35	Fr. c. 2.11500	Fr. c. 0.15250	Fr. c. 2.16496

# CHAPITRE V.

## PRINCIPALES DÉPENSES DE 1865. (DÉVELOPPEMENTS.)

### I.

#### Rails et fers de la voie.

Le chapitre premier, § II, du présent rapport contient des indications détaillées sur la statistique de l'emploi des rails placés dans la voie depuis le 1<sup>er</sup> mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1865. Ces indications sont complétées par les renseignements que renferment les tableaux ci-annexés sous les nos I<sup>A</sup> et I<sup>B</sup>.

En 1865, les remplacements, les renouvellements, les mises hors de service, les opérations de remaniage, etc., pour ce qui concerne les rails, ont eu lieu dans les conditions qui vont être exposées.

Au 1 <sup>er</sup> janvier 1865, il existait dans les dépôts de l'administration . . . . .	<small>Mètres de rails.</small> 183,816.92
Pendant l'année, il a été acheté ou obtenu du remaniage . . . . .	264,506.17
— il a été ôté des voies, pour emploi éventuel. . . . .	500,036.58
Il a donc pu être disposé de . . . . .	<u>948,359.67</u>

Il a été consacré :

	<small>Mètres de rails.</small>	
Aux renouvellements. . . . .	486,684.75	
Aux voies nouvelles . . . . .	57,908.99	
Ensemble. . . . .	<u>544,593.74</u>	
Il a, en outre, été mis hors de service. . . . .	171,931.74	
		<u>716,525.48</u>
Il restait donc dans les dépôts, au 31 décembre 1865 . . . . .		231,834.19

Les rails employés pendant l'année comprenaient :

	<small>Mètres de rails.</small>	
Rails ondulés (de 17 à 22 kilogrammes au mètre courant). . . . .	184.78	
— parallèles (de 25 à 27 — — — — —) . . . . .	1,874.59	
— à deux bourrelets inégaux (34 kilog. — — — — —) . . . . .	539,452.76	
— symétriques (38.5 — — — — —) . . . . .	145 "	
— du système Vignole (38 kilogrammes — — — — —) . . . . .	2,936.81	
Total. . . . .		<u>544,593.74</u>

La comparaison des années 1865 et 1864 s'établit comme suit, pour ce qui touche la longueur des rails employés :

	1864.	1865	En plus, en 1865.
Aux renouvellements Mètres courants.	207,776.68	486,684.73	278,908 07
Aux voies nouvelles.	— 49,961.76	57,908.99	7,947.23
Totaux. . .	257,738.44	544,593.74	286,855.30

En 1864, il avait, au contraire, été employé 94,195 09 mètres de rails de moins qu'en 1863.

Quant aux rails mis hors de service en 1865, ils se répartissaient ainsi :

	Mètres de rails
Rails ondulés . . . . .	3,868.48
— parallèles . . . . .	23,106.62
— à deux bourrelets inégaux . .	137,827.17
— symétriques . . . . .	19.04
— du système Vignole . . . . .	7,110.43
Ensemble. . . . .	171,931.74

Les mises hors de service avaient été :

En 1862, de 243,282 00 mètres de rails.	
En 1863, de 159,648.88	—
En 1864, de 96,034.17	—

La décroissance accusée par ces chiffres ne s'est donc pas maintenue, les mises hors de service de 1865 excédant de 73,897.57 mètres les mises hors de service de 1864.

Au point de vue des sections du chemin de fer d'où ont été enlevés les rails mis hors de service, la répartition s'établit comme suit :

	Mètres de rails
Braine-le-Comte à Namur . . . . .	47,419
Malines à Ans . . . . .	37,011
Bruxelles à Quiévrain. . . . .	29,521
Ans à la frontière de Prusse. . . . .	19,352
Gand à Ostende . . . . .	8,301
Six sections pour chacune desquelles on n'atteint pas 8,000 mètr.	30,328
Total. . . . .	171,932

Les rails cassés et ôtés de la voie, pendant l'année 1865, sont au nombre de 29 ; ils étaient placés : 12 sur la section de Bruxelles à Quiévrain ; 5 sur chacune des sections de Bruxelles à Anvers-Lierre et de Gand à Tournai ; 3 sur la section de Braine-le-Comte à Namur ; 2 sur la section d'Ans à la frontière de Prusse ; 1 sur chacune des sections de Malines à Ans et d'Ath à Lokeren

Voici quel a été le prix des rails :

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

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

En 1860 . . . . .	699.03 kilogrammes	} de rails neufs par tonne de vieux rails.
En 1861 . . . . .	779.26 —	
En 1862 . . . . .	798.28 —	
En 1863 . . . . .	676.04 —	
En 1864 . . . . .	641.41 —	
En 1865 . . . . .	703.05 —	

Il y a donc eu amélioration en 1865 par rapport à 1864.

Le tableau ci-annexé sous le n° I<sup>b</sup> fait connaître les résultats du remaniage pour ce qui touche les vieux fers transformés en coussinets, chevilles, clavettes et boulons d'éclisses.

De même, le tableau n° XXII renseigne les fournitures, l'emploi et la situation des dépôts de rails pour 1865, comme le tableau n° XXIII expose la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails effectués au 1<sup>er</sup> janvier 1866.

## II.

### Billes.

Au 31 décembre 1864, il se trouvait, dans les dépôts de l'administration . . . . .		67,699 billes en bois.
En 1865, il a été acheté . . . . .		196,417 —
Ensemble. . . . .		<u>264,116 billes en bois.</u>
En 1865, il a été employé . . . . .		<u>214,703 —</u>
Reste en dépôt au 1 <sup>er</sup> janvier 1866 . . . . .		49,413 billes en bois.

Les billes employées en 1865 ont servi :

Aux remplacements.	{	Billes en chêne, non préparées . . . . .	33,732
		— en sapin, préparées . . . . .	158,539
			<u>192,271</u>
A des voies nouvelles.	{	Billes en chêne, non préparées. . . . .	11,182
		— en sapin, préparées . . . . .	11,250
			<u>22,432</u>
Soit. . . . .			<u>214,703</u>

Les remplacements ou renouvellements faits en 1864, n'avaient exigé que 135,410 billes ; la différence par rapport à 1865 accuse donc une augmentation de 56,861 billes pour cette dernière année.

Les billes ôtées de la voie, en 1865, étaient au nombre de 172,257, et elles se répartissaient comme suit entre les différentes lignes du réseau :

Nord . . . . .	9,023	billes.
Est . . . . .	32,323	—
Ouest. . . . .	37,534	—
Midi . . . . .	49,680	—
Tournai à Jurbise . . . . .	1,411	—
Dendre-et-Waes. . . . .	38,199	—
Mons à Manage . . . . .	4,087	—
Total . . . . .	172,237	billes.

Déjà, en 1864, 13,084 billes avaient dû être remplacées sur les lignes de Dendre-et-Waes; on en a encore remplacé 38,199, en 1865, sur les mêmes lignes.

Les prix moyens des billes ont été, en 1865, de fr. 5-53 pour les billes en chêne, non préparées, et de fr. 4-32 pour les billes en sapin préparées d'après le procédé Bethell. Ces prix avaient été respectivement de fr. 5-52 et de fr. 4-72, en 1864, ce qui dénote, d'une part, une augmentation très-insignifiante et, de l'autre, une diminution de 40 centimes par traverse.

Les billes employées en 1865 comprenaient : 169,789 billes soumises au procédé du créosotage, et 44,914 billes en chêne, non préparées.

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

### III.

#### Combustibles.

La valeur des combustibles de toute nature consommés par l'exploitation des chemins de fer de l'État, pendant l'année 1865, s'est élevée à fr. 1,584,184-30, dont fr. 1,393,774-73 pour le seul service de la traction, savoir : fr. 62,933-30 pour l'allumage et fr. 1,332,841-43 pour le chauffage des locomotives et de la machine fixe de Haut-Pré.

Ces chiffres accusent, comparativement à la dépense correspondante de l'année 1864, les augmentations suivantes :

Pour toute la consommation . . . . .	fr. 283,582 47;
Pour la traction. {	Allumage . . . . . fr. 5,242 15
	{ Chauffage . . . . . 244,322 24 } 249,564 39.

Cet accroissement de dépense provient : 1° de ce que la consommation a été plus considérable qu'en 1864, à cause de l'extension qu'ont prise tous les services de l'exploitation; 2° de ce que les prix de certains combustibles ont éprouvé une hausse assez marquée; cette dernière observation s'applique particulièrement au prix du charbon gailleteux qui ne coûtait que 9 francs par tonne, en 1864, et qui a coûté fr. 10-75 en 1865; on sait, d'ailleurs, que ce charbon constitue le principal aliment de la consommation.

En ce qui concerne spécialement le service de la traction, non compris l'allumage des locomotives, il a été absorbé, savoir :

	En 1864. Kilogrammes.	En 1865. Kilogrammes	En plus en 1865. Kilogrammes.	En moins en 1865. Kilogrammes.
Briquettes . . . . .	55,499,007	57,560,050	2,361,025	»
Charbon de terre gailleux .	67,503,800	48,104,924	»	19,200,876
Charbon menu maigre. . .	»	44,451,600	44,451,600	»
Coke . . . . .	51,800	»	»	51,800
	<u>102,556,607</u>	<u>150,116,554</u>	<u>46,812,625</u>	<u>19,252,676</u>
En plus en 1865. . .	27,379,947		27,379,947	

L'emploi du coke a été complètement abandonné ; le charbon menu a été, en partie, substitué au charbon gailleux ; le premier coûte, à la tonne, fr. 2-75 de moins que le second.

En écartant la consommation de la machine fixe de Haut-Pré, on trouve que la traction proprement dite a exigé, en 1864 et en 1865, respectivement 98,565,557 et 125,951,250 kilogrammes de combustible, ce qui donne une consommation moyenne :

	1864. Kilogrammes.	1865. Kilogrammes.
Par locomotive-kilomètre, de . . . . .	13.29 (1)	14.21 (2)
Par convoi-kilomètre, de . . . . .	13.18	14.55
Par voiture-kilomètre, de . . . . .	0.725	0.827

Ces indications sont puisées dans les colonnes des trois tableaux ci-annexés sous les nos XXVI, XXVII et XXVIII, tableaux dans lesquels on trouvera des renseignements plus développés sur la consommation des combustibles employés en 1865.

#### IV.

##### Huiles et graisses.

Les torches-falots consommées en 1865, pour les services de la voie, des transports et des ateliers, ont coûté fr. 60,580-85 ; d'un autre côté, l'atelier de fabrication de la graisse jaune pour voitures a reçu du suif de bœuf fondu, de l'huile de palmier et des résidus d'huile, pour une somme totale de fr. 45,464-65 ; cette dernière sortie des magasins ne constitue pas une mise en consommation mais une simple mise en transformation.

Les autres corps gras dont l'exploitation du chemin de fer a fait usage en 1865 représentent ensemble une valeur de fr. 788,722-42, soit fr. 184,213-02 de plus que la valeur employée en 1864.

La différence entre les deux années se répartit ainsi :

(1) C'est par erreur que ces trois moyennes ont été renseignées respectivement à 11.95, 11.85 et 0.679 dans le compte rendu de 1864.

(2) En ne comptant que les locomotives trainant un convoi.

<i>Augmentations.</i>	Huile de pétrole . . . . .	fr.	55,058 85
—	Huile épurée . . . . .		37,710 24
—	Huile de graissage . . . . .		95,825 15
		Fr.	188,592 24
<i>Diminutions.</i>	Graisse jaune. . . . .	fr.	5,095 10
—	Suif de bœuf fondu . . . . .	fr.	2,284 12
			7,379 22
	Différence indiquée . . . . .	fr.	181,215 02

Sous le rapport des quantités consommées, il a été constaté, en 1865 comparativement à 1864 :

Pour l'huile de pétrole, une augmentation de . . . . .	kil.	34,236 5
— l'huile épurée, — . . . . .		27,721 5
— l'huile de graissage, — . . . . .		95,629 5
— la graisse jaune, — . . . . .		712.»
— le suif de bœuf fondu, une diminution de . . . . .		1,632.»

Les prix moyens de chacune de ces espèces de corps gras ont varié comme suit, au kilogramme :

Augmentation de fr. 0.15 pour l'huile de pétrole;
— fr. 0.06 pour l'huile épurée;
Diminution de fr. 0.06 pour la graisse jaune;
— fr. 0.04 pour le suif;
— fr. 0.02 pour l'huile de graissage.

En 1864, il y avait, au contraire, une baisse relativement aux prix de 1865, sauf seulement que l'huile de pétrole n'avait pas changé de valeur.

L'éclairage et le graissage des voitures (non compris la dépense des torches-falots) ont coûté, en 1865, fr. 0.0017 par voiture-kilomètre, soit fr. 0.0001 de plus qu'en 1864; la moyenne de dépense de graissage des machines, en l'appliquant tout entière aux locomotives remorquant des trains, ressort à fr. 0.0255, tandis qu'elle ne dépassait point fr. 0.0238 en 1864. La différence provient de ce que, s'il y a eu baisse dans le prix de l'huile de graissage, il y a eu, par contre, une augmentation considérable dans la quantité consommée.

Ces indications sont complétées par celles que renferme le tableau ci-annexé sous le n° XXVII.

## V.

### Consommations diverses.

Les comptes rendus antérieurs ont déjà signalé à l'attention des Chambres législatives les mesures successivement prises, depuis 1862, pour asseoir et améliorer la comptabilité des matières de toute nature que consomment les nombreux et importants services de l'exploitation.

A cet égard, l'année 1865 n'a pas été stérile, un règlement spécial ayant été adopté, sous la date du 28 septembre dernier, pour fixer la manière dont doit

être tenue la comptabilité du matériel appartenant au chemin de fer et provisoirement confié à des tiers.

Ce règlement s'applique notamment aux locomotives, aux tenders, aux wagons et aux voitures, cédés en location à des compagnies particulières ; il s'étend aux roues, boîtes à graisse, serrures, cliquettes, etc , remises aux entrepreneurs pour l'exécution de leur contrat ; il comprend les vieux matériaux délivrés aux entrepreneurs du remaniage, ainsi que le matériel télégraphique placé sur les lignes concédées.

Le *Contrôle des matières* élargit donc, tous les jours, le cercle de son action et, par suite, il ajoute constamment aux garanties que puise l'administration dans les moyens de surveillance dont elle dispose vis-à-vis des services consommateurs et vis-à-vis des tiers.

Ainsi que la remarque en est faite dans le compte rendu de 1864, il n'est pas possible que le rapport soumis annuellement à la Législature descende aux multiples détails de l'emploi de tous les objets qui entrent dans la consommation de l'exploitation ; mais il est indispensable que l'administration elle-même soit complètement éclairée à cet égard. Sous ce rapport, de grands progrès ont été réalisés dans le courant de ces dernières années, et rien ne sera négligé pour que l'œuvre commencée se poursuive.

Ainsi, pour citer quelques chiffres pris au hasard, il a été consommé, en 1865 :

- Du erin frisé, pour fr. 56,405-25 ;
- De l'essence de térébenthine, pour fr. 59,551-82 ;
- Des torchons, pour 51,518 francs ;
- Des verres à quinquet ou à bec de gaz, pour fr. 16,466-52 ;
- Du tripoli, pour fr. 74-17 ; etc , etc.

De plus, le contrôle de la comptabilité des matières peut indiquer quelle a été la destination et quel a été l'emploi réel de ces différents objets, et pour quelle somme chaque service entre dans la dépense.

Ces renseignements ont une grande valeur, au point de vue de l'étude des besoins effectifs des diverses parties de l'exploitation, au point de vue de l'appréciation des commandes à faire, au point de vue de la bonne application des objets emmagasinés et de la fidèle gestion des agents préposés à la garde de ces objets, etc., etc. Signaler ces faits, en leur donnant place dans le compte rendu, c'est évidemment montrer que le Département pousse aussi loin que possible l'esprit de prévoyance et les moyens de contrôle.

## CHAPITRE VI.

### CHEMINS DE FER EN RELATION.

#### I

#### Services mixtes.

La création de nouveaux services mixtes, — l'extension des services mixtes existants, en vue d'en augmenter les avantages, soit sous le rapport de la nature des échanges, soit sous le rapport du nombre des localités mises en relation, — l'abaissement des taxes communes applicables aux transports qui empruntent successivement les lignes de l'État et les lignes des compagnies, etc., tous ces points sont l'objet d'une sollicitude constante de la part de l'administration.

L'année 1865 a apporté, dans cet ordre d'idées, son contingent à ce qui, jusqu'à ce jour, a déjà pu se réaliser pour développer et améliorer les conditions auxquelles sont subordonnées les expéditions effectuées en service mixte.

Sans qu'il soit besoin d'insister sur l'utilité du service mixte organisé, en 1865, pour l'exploitation de la ligne qui forme la ceinture de Bruxelles, entre les stations du quartier Léopold et du Nord (*voir* ci-dessus chap. III, § 1<sup>er</sup>), quelques faits suffiront à prouver l'exactitude et la vérité de cette assertion.

Avant la fin du mois d'août 1865, la société du chemin de fer du Centre avait adhéré aux modifications introduites, le 8 du même mois, dans les tarifs intérieurs de l'État, pour les petits paquets, les petites marchandises, les grosses marchandises de 1<sup>re</sup> classe, les équipages, les chevaux et les bestiaux, etc.

Au mois de mai précédent, la même société avait conclu avec l'État différentes conventions réglant respectivement : 1<sup>o</sup> les conditions générales du service mixte à établir entre les deux exploitations; 2<sup>o</sup> la circulation des trains de la compagnie sur les voles de l'État, depuis les Écaussines jusqu'à Braine-le-Comte et depuis Marchienne jusqu'à Charleroi; 3<sup>o</sup> l'appropriation et l'usage commun des stations de Marchienne et de la Louvière.

Les bureaux de Mons, Jemmappes, Boussu, Thulin et Quiévrain ont été mis en relation de service mixte avec ceux de Bary-Maulde, Hainnes, Tournai, Mouscron et Courtrai, pour les voyageurs et bagages transitant par la ligne de Hainaut et Flandres.

Les conditions réglementaires, la classification et les prix du barème du livret réglementaire du chemin de fer de l'État ont été déclarés applicables au service mixte avec les chemins de fer de la jonction de l'Est et de Manage à Piéton. — Une

décision analogue a été prise en ce qui concerne le service mixte avec le chemin de fer du Grand-Luxembourg.

Des services mixtes ont été établis, pour les voyageurs et les bagages, entre l'exploitation de l'État et 1<sup>o</sup> celle du chemin de fer d'Anvers à Gand, par Saint-Nicolas (Pays de Waes); 2<sup>o</sup> la compagnie de Bruges à Blankenberghe.

Des services mixtes complets ont été organisés pour les relations du chemin de fer administré par le Gouvernement avec la ligne concédée de Gand à Eecloo et à Bruges, d'une part, et avec les lignes constituant le réseau dit Liégeois-Limbourgeois, d'autre part. Une convention spéciale a fixé les conditions auxquelles l'État et la compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois font, en commun, usage de la station d'Ans.

L'administration s'est entendue avec les compagnies du Nord français, du Centre et de Hainaut et Flandres, pour arrêter la réglementation d'un service mixte comprenant le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, entre les stations du chemin de fer de Mons à Haumont, d'une part, et celles des chemins de fer de l'État, du Centre et de Hainaut-Flandres, d'autre part.

Le Département s'est mis d'accord avec les compagnies du Nord français et du Grand-Luxembourg, pour régler l'usage commun, l'exploitation et l'entretien de la station de Namur.

Des règlements spéciaux ont été adoptés pour l'exploitation des gares privées raccordées aux chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu et pour les relations de ces chemins de fer avec celui de l'État.

Il a été décidé que les taxes applicables aux transports de marchandises provenant du bassin de Mons, de la section de Mons à Manage ou de la ligne de Mons à Haumont, en destination des stations situées entre Marchienne et Namur, seraient calculées, quant à la distance, comme si les expéditions empruntaient la ligne du Centre jusqu'à Marchienne, bien que l'on suive, en réalité, la direction de la Louvière ou de Manage.

Nous allons indiquer maintenant ce qui a été fait pour l'amélioration des services internationaux.

## II.

### **Transit et services internationaux.**

D'abord un arrêté ministériel du 11 mars 1863 a admis les ports de Bruxelles, Louvain, Termonde et Bruges à participer au bénéfice du tarif spécial adopté, en 1864, pour les charbons destinés à l'embarquement immédiat sur navires de mer dans les ports d'Anvers, Gand et Ostende. Les mêmes avantages ont été étendus, pour toute la longueur du parcours, aux charbons qui empruntent les lignes de Hainaut et Flandres, pour se rendre de Saint-Ghislain, Jemmapes, Boussu et Thulin vers Gand, Bruges et Ostende.

Des arrangements spéciaux ont réglé les conditions de l'exploitation, commune avec la compagnie française du Nord, de la nouvelle ligne de Tournai à Lille par Blandain et Baisieux.

Des réductions considérables de prix ont été introduites dans le tarif des petits

paquets échangés entre l'Angleterre et le Continent, par la voie d'Ostende; 29 stations de chemins de fer concédés en Belgique figurent actuellement parmi celles qui sont mises en relation directe par ledit tarif avec les railways de la Grande-Bretagne, avec l'Irlande et les pays d'outre-mer.

Les stations de Saint-Pétersbourg, de Riga, de Königsberg, de Dantzig et d'Eydtkuhnen ont été rattachées, pour les transports de voyageurs et de bagages, à celles de Bruxelles, Anvers, Ostende, Paris, Calais et Londres (*viâ* Ostende et *viâ* Calais). De même, Gladbach, Dusseldorf et Crefeld ont été mis en rapport, pour voyageurs et bagages, avec Londres, *viâ* Herbesthal et Ostende.

La station de Beaume a été ajoutée au tarif international de Sterpenich-Thionville.

Le tarif franco-belge a été complètement révisé : de notables réductions de prix ont été adoptées; de nombreux changements ont été faits à la classification des marchandises; pour les marchandises en vrac non susceptibles d'être chargées avec d'autres, les excédants de charge complète sont taxés de 10 en 10 kilogrammes, au prix appliqué à l'expédition dont ils forment le complément; la redevance de 3 francs par jour et par tapissière, antérieurement perçue, a été supprimée, etc., etc.

Les mêmes principes ont pris place dans le tarif international avec les chemins de fer rhénan et d'Aix-la-Chapelle à Dusseldorf et Ruhrort, et aussi dans le tarif international du service Belge-Bavarois-Autrichien.

De nouveaux prix ont été admis pour le transport de la houille et du coke à destination de Bâle, ainsi que pour le transport des houilles envoyées vers le Grand-Duché de Luxembourg, etc., etc.

Qu'a-t-on obtenu des services internationaux et du transit ?

Le produit total de l'exploitation pendant l'année 1863 vient :

	fr.	P. %.
Du service intérieur, à concurrence de . . .	51,019,133 99	80.95
Des services internationaux, à concurrence de . . .	6,030,279 69	19.05
Du transit, à concurrence de . . . . .	1,269,346 50	
Total. . . . .	58,318,780 18	

Ce qui donne, comparativement à 1864, les augmentations suivantes :

Service intérieur . . . . .	fr. 1,577,361 90
Services internationaux . . . . .	542,938 97
Transit . . . . .	99,476 73
Ensemble. . . . .	fr. 2,219,777 60

dont fr. 642,415-70 pour les services internationaux et le transit réunis.

En 1864, les services internationaux avaient amené, par rapport à 1863, une diminution de . . . . . fr. 173,851 03  
tandis que les recettes du transit avaient soldé par une augmentation de . . . . . fr. 106,989 38

Balance . . . . . fr. 66,861 65

Le service intérieur avait produit un accroissement de . . . . . fr. 2,297,428 64

Reste en plus . . . . . fr. 2,230,566 99

Ces chiffres indiquent suffisamment les différences existant entre les résultats obtenus respectivement en 1864 et en 1865.

L'amélioration constatée en 1865-1864, pour ce qui concerne les services internationaux, se répartit comme suit :

<i>Augmentations.</i>		Service franco-belge . . . . . fr.	453,232 97
	—	belge-rhénan . . . . .	82,194 43
	—	anglo-belge . . . . .	322 24
	—	de la general steam compagnie. . . . .	347 64
	—	du Grand-Luxembourg . . . . .	69,437 04
		Finances et petits paquets . . . . .	3,240 01
		Ensemble. . . . . fr.	<u>608,774 33</u>
<i>Diminutions.</i>		Service belge-prussien . . . . . fr.	2,654 53
	—	belge-allemand . . . . .	5,287 04
	—	prusso-néerland-belge . . . . .	10,788 81
	—	hollando-belge. . . . .	47,104 98
		Fr.	<u>65,835 36</u>
		En plus. . . . . fr.	<u>542,938 97</u>

Déjà, les services belge-allemand, prusso-néerland-belge et hollando-belge avaient donné des diminutions en 1864; notamment le second de ces services avait perdu fr. 469,543-17 de son importance comme recette pour l'État belge.

Envisagée au point de vue de la nature des transports, la différence de fr. 642,415-70 constatée dans le produit du transit et des services internationaux réunis, se répartit ainsi :

<i>Augmentations.</i>		Trains express. { Voyageurs de 1 <sup>re</sup> cl. fr.	81,296 54
		— de 2 <sup>e</sup> cl. . . . .	53,654 04
		Trains ordinaires. { Voyageurs de 1 <sup>re</sup> cl. . . . .	9,339 96
		— de 2 <sup>e</sup> cl. . . . .	204 20
		— de 3 <sup>e</sup> cl. . . . .	97,021 28
		Bagages. . . . .	14,341 84
		Animaux . . . . .	37,972 60
		Petits paquets et petites marchandises . . . . .	29,045 06
		Grosses marchandises . . . . .	307,606 68
		Produits extraordinaires. . . . .	51,910 69
		Soit. . . . . fr.	<u>662,592 89</u>
<i>Diminutions.</i>		Voyageurs extraordinaires . . . . . fr.	10,429 26
		Équipages . . . . .	1,010 80
		Finances. . . . .	8,537 13
		Fr.	<u>19,977 19</u>
		Comme ci-dessus. . . . . fr.	<u>642,415 70</u>

C'est aux grosses marchandises que revient la plus forte part (à peu près la

moitié) de l'augmentation : en effet, le mouvement de cette espèce d'expéditions, s'est accru de 153,072 tonnes en 1865, et cette quantité doit être attribuée exclusivement aux services internationaux, le transit n'en ayant fourni que 469 tonnes.

Pour les seules expéditions de houille et de coke vers la France, le tonnage de 1865 surpasse de 57,303 tonnes celui de 1864; — l'exportation vers ce pays, des deux espèces de combustibles précitées, a fourni, de 1857 à 1865, les chiffres suivants :

1857. . . . .	556,899 tonnes.	1862 . . . . .	407,089 tonnes.
1858. . . . .	542,034 —	1863 . . . . .	386,151 —
1859. . . . .	494,889 —	1864 . . . . .	471,619 —
1860. . . . .	527,717 —	1865 . . . . .	528,922 —
1861. . . . .	498,442 —		

La progression constatée en 1865 ramène, à peu de chose près, aux sorties les plus importantes parmi celles qui se sont produites dans le cours de ces neuf dernières années.

L'exportation de la houille a donné une augmentation de 57,761 tonnes, tandis que l'exportation du coke a fléchi de 458 tonnes.

Au point de vue des bureaux par lesquels la sortie s'est effectuée, on trouve :

<i>Augmentations.</i>	Mouscron . . . . .	2,708.4 tonnes.
	Quiévrain . . . . .	26,570.2 —
	Erquelinnes. . . . .	18,758.5 —
	Quévy . . . . .	3,238.» —
	Athus . . . . .	2,665.1 —
	Sterpenich . . . . .	7,748.9 —
	Doische . . . . .	2,009.9 —
	Blandain . . . . .	1,557.5 —
	Total. . . . .	65,076.5 —
<i>Diminution.</i>	Vierves . . . . .	7,773.5 —
	Reste, <i>en plus.</i> . . . .	57,303.0 tonnes.

Les indications qui précèdent sont un résumé succinct de celles que renferment les tableaux ci-annexés sous les nos XXIX et XXX.

## CHAPITRE VII.

### ACCIDENTS.

---

L'administration ne cesse d'ajouter de nouvelles mesures à celles qu'elle a déjà prises pour assurer la sécurité des transports et la sûreté des voyageurs. Elle redouble, chaque jour, de vigilance et multiplie les précautions que lui dicte l'expérience.

C'est ainsi notamment qu'en 1865, elle a distribué à ses agents de nouveaux livrets réglementaires sur l'emploi des signaux, et que des recherches incessantes ont été faites pour le choix des freins les plus perfectionnés et des meilleurs systèmes d'arrêt.

C'est ainsi encore que l'on a déterminé les conditions auxquelles doivent satisfaire tous les individus qui aspirent à devenir machinistes ou chauffeurs pour le service du chemin de fer de l'État. Ces individus doivent, indépendamment des garanties ordinaires exigées sous le rapport de l'âge, de l'instruction et de l'état de santé, posséder les connaissances pratiques déterminées par un programme détaillé. Le service de machiniste n'est confié qu'aux anciens chauffeurs ; les uns et les autres de ces agents doivent avoir exercé leurs fonctions dans les stations, pour les besoins des manœuvres de gare, avant de pouvoir servir d'abord aux trains de marchandises et ensuite aux trains de voyageurs. — Même avant d'être définitivement désigné pour la conduite d'un convoi de voyageurs, le machiniste est soumis à un essai dans la direction de ce convoi, etc., etc.

Cependant, malgré la sollicitude la plus active, les accidents sont malheureusement encore trop fréquents pour ne point inspirer les regrets les plus pénibles. Ainsi, en 1865, 146 personnes ont été victimes d'événements plus ou moins graves survenus à l'occasion du service des chemins de fer de l'État ou dans les abords du railway. Parmi ces personnes, il en est 69 qui ont été tuées et 77 qui n'ont reçu que des blessures.

Les premières comprenaient 5 enfants, 6 femmes et 15 hommes étrangers à l'administration ; cela fait, en tout, 24 victimes, outre 45 agents frappés durant l'accomplissement de leur service.

Les 24 décès prémentionnés se répartissent comme suit :

19 personnes atteintes en traversant la voie ;

5 personnes atteintes en participant au chargement et au déchargement des wagons ;

1 personne atteinte en montant dans une voiture faisant partie d'un train qui était en marche ;

1 personne qui s'est suicidée.

D'un autre côté, 21 personnes étrangères à l'administration ont été blessées, en 1863, savoir :

12 en circulant sur la voie ou en la traversant ;

4 dans les opérations du chargement et du déchargement ;

4 en montant dans les trains ou en descendant de voiture ;

1 dans une tentative de suicide.

D'après cette nomenclature, on reconnaîtra que l'imprudence continue à être la principale cause des événements douloureux dont le chemin de fer est le théâtre. Pas un fait n'autorise à rendre le service responsable des malheurs enregistrés dans le courant de l'année dernière.

Voici maintenant quel a été le tribut payé aux accidents par les agents de l'administration :

43 morts et 36 cas de blessures ; total, 104 victimes. En 1864, il n'y a eu que 29 morts et 36 cas de blessures, soit ensemble 65 victimes.

Ainsi qu'on le disait dans le compte rendu de 1864, « il faut, dans cette grande » et dangereuse entreprise, savoir se résigner à faire la part de la fatalité, tout en » combattant énergiquement les chances de malheur qui menacent constamment » le personnel. »

Au surplus, on peut affirmer qu'il n'est pas d'exploitation dans laquelle, toutes proportions respectées, les accidents soient moins rares et peut-être aussi rares qu'ils le sont dans l'exploitation des chemins de fer administrés par le Gouvernement belge.

Le tableau ci-annexé sous le n° XXXI contient le détail de chacun des événements dont il est parlé dans le présent chapitre.

## CHAPITRE VIII.

## TÉLÉGRAPHES.

Une grande activité a été imprimée, pendant l'année 1865, aux travaux d'extension des lignes télégraphiques établies en Belgique.

On en jugera par les chiffres suivants :

	SITUATION AU 1 <sup>er</sup> JANVIER		TRAVAUX exécutés EN 1865.
	1865.	1866.	
Longueur des lignes télégraphiques . . . . . Kilomètres.	2,988	5,220	232
Développement total des fils conducteurs . . . id.	7,118	8,693	1,575
Nombre de bureaux ouverts au public. . . . .	281	307	26
Nombre d'appareils télégraphiques en service . . . . .	417	481	64

En présence du développement considérable de correspondances qui devait être la conséquence naturelle des importantes réductions de tarif prévues pour la fin de 1865, il fallait s'occuper surtout de compléter les moyens de transmission sur les lignes existantes. Aussi s'est-on appliqué principalement à augmenter le nombre des appareils et l'étendue des fils conducteurs. En même temps, 26 bureaux nouveaux ont été ouverts au public, et pour la création de ces bureaux il a été établi 232 kilomètres de lignes nouvelles, savoir :

Diest à Hasselt . . . . .	26	kilomètres.
Marloie à Melreux. . . . .	6	—
Liège (Vivegnis) à Liers . . . . .	10	—
Westerloo à Westmeerbeek . . . . .	8.5	—
Ternath à Assche . . . . .	5	—
Leuze à Belœil. . . . .	10	—
Borsbeek à Hoboken . . . . .	12	—
Landen à Fleurus . . . . .	53.5	—
Hal à Ath . . . . .	40	—
Tournay à la frontière de France . . . . .	7	—
Tamise à Puers . . . . .	9	—
Reprise d'une partie des lignes de la Flandre occi- dentale et embranchements divers . . . . .	45	—
Total. . . . .	232	kilomètres.

Les 307 bureaux télégraphiques ouverts aux correspondances privées, au 1<sup>er</sup> janvier 1866, peuvent être classés comme suit :

<i>a. Bureaux de l'État :</i>	
Dans les stations des chemins de fer de l'État . . . . .	91
Dans les stations des chemins de fer concédés . . . . .	44
Au centre des villes ou communes . . . . .	75
Nombre total de bureaux appartenant à l'État . . . . .	<u>210</u>
<i>b. Bureaux télégraphiques des chemins de fer concédés, utilisés aux correspondances privées . . . . .</i>	
	97
Total général . . . . .	<u>307</u>

Des mesures ont été prises, en outre, pour faciliter l'accès de la correspondance par voie télégraphique aux localités où il n'a point été possible, jusqu'ici, d'établir des appareils.

Depuis le 20 mars 1865, les correspondances télégraphiques sont transportées par la poste, *sans frais pour le public*, savoir :

1<sup>o</sup> A partir de tout bureau de poste, non pourvu d'appareil de transmission, jusqu'au bureau télégraphique le plus proche ;

2<sup>o</sup> A partir du bureau télégraphique d'arrivée, jusqu'à la résidence du destinataire, même lorsque cette résidence est située dans une localité autre que celle d'arrivée par voie télégraphique.

Des instructions spéciales prescrivent aux facteurs des postes de distribuer les télégrammes à faire parvenir par leur entremise, non comme les lettres chargées, qui ne peuvent être délivrées qu'à la personne même à qui elles sont adressées, mais comme les télégrammes remis à domicile par les porteurs ordinaires, c'est-à-dire contre reçu signé de toute personne résidant au logis indiqué.

Cette mesure empêche les retards qui pourraient provenir de l'absence momentanée du destinataire au moment du passage du facteur.

Le transport des télégrammes par la poste, au départ comme à l'arrivée, est effectué par les courriers et par les distributions ordinaires, aux risques et périls des correspondants, l'administration ne pouvant avoir à rendre compte des retards ou des omissions résultant de ce mode d'expédition, qui, d'ailleurs, n'est employé que très-rarement.

Les expéditeurs qui réclament l'emploi d'un exprès jusqu'au bureau télégraphique de départ, doivent en payer les frais.

Les télégrammes déposés aux bureaux de poste prennent rang d'après l'heure du dépôt.

Des bureaux de dépôt fonctionnent dans les mêmes conditions, à toutes les stations de chemin de fer de l'État qui n'ont point d'appareils télégraphiques.

Le public fait surtout usage de cette faculté dans les villes où le bureau postal (dans certains cas, la station centrale des marchandises) est plus à sa portée que le bureau télégraphique proprement dit. En pareil cas, l'administration fait porter les dépêches, très-généralement, dès qu'elles sont déposées, et le retard n'est pas considérable. Il est entendu, d'ailleurs, que les bureaux de dépôt exercent les mêmes attributions que celles des bureaux télégraphiques.

Il résulte de ces dispositions que les télégrammes affranchis au moyen d'espèces doivent être présentés au guichet, soit à un bureau télégraphique, soit à un bureau de dépôt. Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1865, le public peut, en outre, affranchir les télégrammes ordinaires pour la Belgique en les écrivant sur des formules timbrées que tous les bureaux de télégraphe et de poste du royaume, débitent au prix de cinquante centimes. Depuis le 7 janvier 1866, des timbres adhésifs de cinquante centimes et d'un franc, destinés spécialement aux correspondances télégraphiques, sont également débités par tous ces bureaux. Ces timbres peuvent servir à l'affranchissement de toutes les catégories de correspondances, tant celles qui sont destinées à l'étranger que celles qui doivent ne point sortir de l'intérieur du pays.

Les télégrammes affranchis par formules ou par timbres peuvent être déposés, soit au guichet comme les dépêches affranchies en espèces, soit dans les boîtes aux lettres. Ils peuvent être remis aux porteurs de télégrammes en tournée. A la campagne, on peut aussi les confier aux facteurs ruraux en service. Ils sont admis sans frais de poste, sous enveloppe cachetée portant pour suscription : *Au bureau télégraphique de . . . . . Télégramme à transmettre.* Ces mesures coïncident avec l'abaissement général des tarifs. Le compte rendu de 1866 en fera connaître les premiers résultats.

L'ensemble des crédits votés pour la construction et l'extension des lignes et des appareils télégraphiques, s'élevait, à la fin de 1865, à . . fr. 1,701,000 »  
y compris un crédit de 500,000 francs alloué par la loi du  
22 mars 1865.

Les prélèvements faits sur ces crédits, jusqu'au 31 décembre, s'élevaient à . . . . .	1,583,426 35
Le capital disponible était donc de. . . fr.	117,573 65

Les fonds dépensés ont été employés de la manière suivante :

1 <sup>o</sup> Établissement par l'État de 3,161 kilomètres de lignes télégraphiques comprenant un développement de 8,487 kilomètres de fils . . fr.	979,555 35
2 <sup>o</sup> Acquisition des appareils, piles, accessoires et mobilier, appropriation de bureaux, etc. . . . .	482,281 »
3 <sup>o</sup> Rachat des lignes de Bruxelles à Anvers et de Verviers à la frontière de Prusse, avec appareils et matériaux de rechange (59 kilomètres comprenant 206 kilomètres de fils) . . . .	72,000 »
4 <sup>o</sup> Approvisionnements divers en magasin . . . . .	79,590 »
Total égal à la dépense. . . fr.	1,583,426 35

Cette dépense (approvisionnement non compris), répartie sur 8,693 kilomètres de fils conducteurs, fait ressortir à fr. 172-99 le coût moyen du kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

Les recettes de l'exercice 1865 ont atteint les chiffres suivants :

Service intérieur . . . . .	fr. 345,289 42	
— international . . . . .	340,103 63	
— de transit . . . . .	180,247 40	
Total. . . . .	fr. 865,640 45	

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

Traitements des fonctionnaires et employés. fr.	399,751 41	
Salaires des ouvriers. . . . .	181,949 10	
Entretien des lignes et du matériel. . . . .	79,000 »	
Ensemble. . . . .	fr. 660,700 51	

D'où résulte un produit net de. . . . . fr. 204,939 94  
représentant 12.94 p. % du capital utilisé à la fin de l'année.

Les recettes opérées depuis l'organisation et la mise en exploitation des premières lignes télégraphiques jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1866, s'élèvent, en total, à . . . . . fr. 6,742,218 43

Le chiffre des dépenses pour la même période est de . . . . . 3,961,848 27

Le produit net s'élève donc à . . . . . fr. 2,780,370 16  
somme qui non-seulement couvre le capital engagé, . . . . . 1,701,000 »  
mais laisse, en outre, un excédant de . . . . . fr. 1,079,370 16

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

ANNÉES.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.	RECETTES.		PRODUIT MOYEN PAR TÉLÉGRAMME.	
		Fr.	c.	Fr.	c.
1850-1851	14,025	88,674	65	6	52
1852	27,217	165,973	65	6	09
1853	52,050	265,356	47	5	10
1854	60,415	280,845	62	4	65
1855	61,445	265,959	67	4	55
1856	99,275	359,579	95	5	62
1857	119,050	407,011	67	5	42
1858	145,726	415,926	55	2	85
1859	196,240	506,906	44	2	57
1860	225,819	527,745	75	2	54
1861	268,968	588,552	66	2	19
1862	291,787	605,044	86	2	07
1863	416,115	612,565	01	1	47
1864	546,497	789,599	07	1	44.5
1865	674,057	865,640	45	1	28

Les résultats de l'année 1865, comparés à ceux de 1864, offrent une augmentation de 23 p. % en mouvement et de 9 1/2 p. % en recette. Cette augmentation porte sur le service intérieur et sur les relations avec les pays limitrophes dans les proportions respectives indiquées ci-dessous :

	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.		RECETTES. — PART BELGE.		DIFFÉRENCE PROPORTIONNELLE.	
	1864.	1865.	1864.	1865.	Mouvement.	Produit.
Correspondances avec l'intérieur. . . . .	252,201	332,721	282,594 68	345,289 42	+ 32.00	+ 22.00
— avec la France . . . . .	65,362	83,494	77,363 48	95,894 59	+ 27.00	+ 24.00
— avec la Hollande . . . . .	48,743	58,730	51,904 09	62,769 37	+ 20.50	+ 21.00
— avec la Prusse . . . . .	23,768	43,599	51,086 44	43,730 98	+ 83.50	— 44.50
— avec la Grande-Bretagne. . . . .	34,223	44,714	70,438 53	79,222	+ 22.00	+ 12.50

Cette augmentation est due à la fois au développement normal et graduel du mouvement télégraphique et à l'effet consécutif des réductions de tarif dont toutes les relations ont été favorisées pendant ces dernières années.

On sait que le tarif intérieur a été réduit à 50 centimes à dater du 1<sup>er</sup> décembre 1865. Cette diminution de la taxe a exercé sa première influence sur les résultats de ce mois, lequel, comparé à décembre 1864, a donné 102 p. % de télégrammes et 15 p. % de recette en plus. Relativement à la moyenne des trois mois immédiatement précédents, qui avaient cependant fourni un trafic considérable, il y a eu une augmentation de mouvement de 42 p. %; il est vrai que cet accroissement si important n'a pu empêcher une diminution de 19.50 p. % dans le produit, mais jamais l'administration n'a espéré que la recette antérieure serait gardée intacte; elle a été heureuse de n'avoir à enregistrer que cette décroissance momentanée de moins de 20 p. %, succédant, le premier jour, à une réduction qui allait jusqu'à 50 p. % de la taxe.

La réduction de notre tarif avec la Prusse, au sujet de laquelle le compte rendu de 1864 a fourni des détails circonstanciés, a eu pour premiers effets une augmentation de mouvement de 83.50 p. % et une réduction de recette de 44.50 p. %.

Le mouvement et le produit des correspondances avec les États étrangers non désignés ci-dessus, n'ont point éprouvé de variation notable.

Le service de transit offre, relativement à 1864, une diminution de 8 p. % sur le mouvement et de 9.50 p. % sur la recette; cette diminution est due à ce qu'il s'est produit, dans les transmissions faites par le câble sous-marin d'Ostende, une interruption pendant laquelle les correspondances ont dû prendre une autre voie.

RENSEIGNEMENTS DIVERS.		RELATIONS	
		Intérieures.	Internationales.
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots. Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 20 mots. . . . .	96.50	89.00
	21 à 30 — . . . . .	3.00	7.00
	31 à 40 — . . . . .	"	2.00
	41 à 50 — . . . . .	"	1.00
	Au delà de 50 mots. . . . .	0.50	1.00
Classement des télégrammes par catégories. Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes ordinaires . . . . .	92.00	"
	— spéciaux . . . . .	6.00	"
	— recommandés . . . . .	2.00	"
Classement des télégrammes par rapport à leur objet. Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État . . . . .	1.00	4.50
	Nouvelles de bourse . . . . .	40.00	47.50
	Transactions commerciales. . . . .	40.50	54.00
	Correspondance des journaux . . . . .	4.50	2.00
	Affaires privées. . . . .	47.00	23.00
Longueur moyenne des dépêches . . . . .	Nombre de mots . . . . .	18	18
Erreurs de transmission, de copie. . . . .	Nombre d'erreurs sur 1,000 mots transmis ou reçus . . . . .	0.80	
<i>Dépêches de service :</i>			
Mouvement : Nombre de dépêches transmises . . . . .		264,430	
Longueur moyenne des dépêches : Nombre de mots . . . . .		12.20	
Nature des communications : Proportion sur 400 dépêches.	Mouvement des convois . . . . .	68.00	
	Colis égarés ou dévoyés. . . . .	18.00	
	Services divers des chemins de fer. . . . .	6.00	
	Service des télégraphes . . . . .	8.00	

En 1864, le nombre de dépêches de service n'avait été que de 180,195. Il y a donc eu, en 1865, une augmentation de 46.50 p. % qui doit être attribuée surtout au développement considérable du trafic du chemin de fer, à l'organisation des convois de nuit, aux modifications importantes qui ont été apportées aux tarifs.

Il a été recommandé itérativement aux agents de l'administration d'apporter la plus grande modération dans l'emploi de la télégraphie en service. Une surveillance spéciale est exercée sur ces correspondances et il est constaté qu'elles répondent à des besoins sérieux et urgents. Leur nombre donne une idée de l'utilité qu'en retire le railway national et montre qu'on peut les considérer comme représentant un produit indirect très-important de nos lignes télégraphiques.

## CONCLUSION.

---

La loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, posant le principe de l'érection d'un chemin de fer aux frais du Trésor public, constitue, sans contredit, un des actes les plus importants auxquels a concouru le Roi vénéré que la mort a récemment enlevé à l'affection des Belges. Les faits nombreux qui ont été la conséquence directe ou indirecte de cette loi, la révolution industrielle et commerciale que la construction du railway a provoquée, l'essor énergique et persistant que l'établissement du chemin de fer a imprimé à toutes les parties du travail national, etc., tous ces résultats ont fait de nos voies ferrées le plus beau monument du règne du premier de nos rois.

Et cette prospérité inespérée dont le railway a répandu les germes innombrables sur la surface du pays a été acquise sans qu'il en coûtât rien aux finances de l'État.

« L'esprit de la loi, disait M. le Ministre de l'Intérieur, à la date du » 27 mars 1834, est que la route puisse suffire à toutes ses dépenses sans grever » les contribuables, qu'elle puisse payer l'emprunt et les intérêts. » La loi s'accomplit dans son esprit : le chemin de fer se paie lui-même dans le sens le plus étendu de l'expression ; de plus, le chemin de fer approche, d'un pas rapide, de l'époque où, dégrevé complètement des charges léguées par des commencements pénibles, il sera l'une des sources les plus fécondes des revenus de la Belgique ; déjà aujourd'hui, il procure au Trésor un produit net de plus de 6 millions de francs, mais les pessimistes sont encore en droit de considérer ce produit comme le remboursement d'avances faites au railway depuis 1834 jusqu'en 1852. Cependant nous touchons au moment où le compte de ces avances sera soldé, et alors s'ouvrira la période, illimitée sans doute, où le chemin de fer pourra s'inscrire, en tête des services publics, comme étant celui qui sera le plus productif à tous les points de vue.

Ces prévisions n'ont rien d'exagéré pour ceux qui ont suivi, d'un œil attentif, la marche des opérations du chemin de fer pendant ces dernières années : la recette brute et la recette nette vont toujours croissant, malgré les diminutions considérables qui ont été introduites dans les tarifs et malgré les dépenses nouvelles que l'administration s'impose pour satisfaire, non-seulement aux nécessités de l'exploitation, mais aux simples commodités du public.

Des événements exceptionnels et transitoires pourront suspendre momentanément

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



106

# ANNEXES.

108

N<sup>o</sup> 1<sup>A</sup>.

*Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires pour les voies  
exploitées par l'État, au 31 décembre 1865.*

ANNÉES.	NOMBRE de KILOMÈTRES EXPLOITÉS		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EXPLOITÉES PAR ANNÉE. (MÈTRES COURANTS.)			MÈTRES COURANTS DE RAILS EMPLOYÉS									
	1 <sup>re</sup> VOIE.	2 <sup>e</sup> VOIE.	VOIES PRINCIPALES et double voie.	VOIES ACCESSOIRES et des stations.	TOTAL.	A LA CONSTRUCTION.				A L'ENTRETIEN.					
						ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOUQUETS laégers.	Vignoles.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOUQUETS laégers.	A DEUX BOUQUETS symétriques.	VIGNOLE.	
1835	20	"	20,500	40,200	30,700	61,300	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	24	"	44,700	44,300	56,000	51,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	99	2	146,000	46,000	161,000	211,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1838	413	44	304,000	33,000	337,000	347,416	33,920	"	"	"	"	"	"	"	"
1839	53	27	386,000	45,000	431,000	448,408	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	656,000	69,000	725,000	50,647	452,055	"	"	9,789	71,949	"	"	"	"
1843	100	39	796,000	76,000	872,000	72,894	221,848	"	"	1,935	4,985	"	"	"	"
1844	"	5	799,000	79,000	878,000	"	41,300	"	"	233	3,637	"	"	"	"
1845	"	"	799,000	79,000	878,000	"	"	"	"	534	5,193	"	"	"	"
1846	"	59	858,000	94,000	949,000	12,000	61,663	69,067	"	849	9,435	48,596	"	"	"
1847	30	49	939,000	107,600	1,046,600	"	74,548	100,200	"	"	27	129,668	"	"	"
1848	35	44	987,500	124,700	1,109,200	"	91,206	72,029	"	2,405	2,841	98,996	"	"	"
1849	"	34	1,020,800	130,700	1,151,500	7,000	2,850	66,000	"	"	3,462	79,866	"	"	"
1850	"	52	1,076,600	136,700	1,213,300	"	95,299	8,000	"	"	644	109,433	"	"	"
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	1,145,400	155,700	1,274,100	"	"	34,800	"	"	164	104,267	"	"	"
1854	"	7	1,121,400	166,500	1,287,900	504	7,413	16,210	"	"	92	142,413	"	"	"
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	146	438	1,369,000	200,500	1,569,500	"	612	539,147	"	"	452	232,238	"	"	"
1858	32	32	1,432,200	225,300	1,657,500	"	442,235	16,004	"	"	32	164,542	"	"	"
1859	"	"	1,432,200	232,600	1,664,800	"	"	4,470	"	"	77	149,727	"	"	"
1860	3	"	1,433,900	248,800	1,682,700	"	"	11,524	7,368	"	"	430,443	"	18,307	"
1861	"	33	1,457,544	282,173	1,739,684	"	"	21,132	56,514	"	"	87,259	"	106,757	"
1862	"	"	1,458,167	298,440	1,756,877	"	"	12,741	262	"	"	79,935	"	153,482	"
1863	"	"	1,458,667	312,234	1,770,904	"	"	12,918	71	"	"	117,404	48,598	53,722	"
1864	"	"	1,458,930	332,757	1,791,696	"	"	24,128	72	"	"	135,410	46,732	781	"
1865	(a)	(a)	1,458,930	357,859	1,816,798	"	"	23,086	"	"	"	208,699	445	2,017	"
771	728					983,736	1,317,441	1,454,729	64,287	16,264	442,234	2,587,633	35,475	335,066	
27	"		A déduire pour Landen à Hasselt.			23,963	39,179	43	"	"	"	"	"	"	"
744	728				Reste. . . . .	959,773	1,278,262	1,454,686	64,287	16,264	442,234	2,587,633	35,475	335,066	
1,472							3,457,008					3,086,672			
															6,543,680 (a)

(a) Non compris Tournai vers Lille par Blandain, mis en exploitation à partir du 1<sup>er</sup> décembre 1865 et dont la longueur est de 6,637 mètres.

PRIX PAR ANNÉE ET PAR TONNEAU.				RAILS HORS DE SERVICE OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)					
RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	COINS EN BOIS. (PRIX PAR PIÈCE.)	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOURRELETS inégals.	A DEUX BOURRELETS symétriques.	VIGNOLES	TOTAL.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.						
300 » à 380 »	255 » à 265 »	550 » à 600 »	»	»	»	»	»	»	»
400 » à 450 »	315 » 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 »	149 » à 304 50	475 » à 600 »	»	3,000	36	»	»	»	3,036
239 » à 237 »	149 » à 164 »	400 » à 489 »	»	9,485	307	»	»	»	9,492
234 »	156 » à 172 »	414 » à 489 »	»	84,471	865	»	»	»	82,336
191 » à 252 25	125 » à 174 90	315 » à 420 »	»	2,510	4,481	»	»	»	3,091
»	»	»	»	1,092	2,890	»	»	»	3,982
297 » à 321 »	215 » à 231 »	351 »	0.10 à 0.12	4,386	7,492	»	»	»	5,878
320 »	194 90 à 209 80	378 »	0.10 à 0.1275	20,159	8,854	»	»	»	29,013
214 90 à 320 »	153 94 à 184 »	367 » à 370 »	0.09	98,793	32,725	»	»	»	431,518
190 »	153 »	292 50 à 298 »	0.09	94,200	11,089	128	»	»	405,387
470 » à 490 »	128 » à 443 »	298 » à 299 »	0.08 à 0.09	61,058	22,711	504	»	»	84,273
470 »	128 »	283 »	0.095	53,638	19,851	226	»	»	73,745
472 »	»	214 » à 285 »	0.075 à 0.10	58,055	74,400	687	»	»	433,142
464 » à 480 »	128 »	295 »	0.09	54,234	82,648	647	»	»	437,529
222 » à 240 »	138 » à 163 50	282 » à 294 »	0.0775 à 0.1175	44,447	49,090	2,798	»	»	96,335
206 50 à 234 »	148 80 à 174 90	270 80 à 279 80	0.125	44,281	73,706	4,867	»	»	122,854
205 » à 220 »	147 » à 150 »	278 80 à 288 »	0.095 à 0.0975	62,088	89,216	6,259	»	»	157,563
207 40 à 220 30	153 70	267 80 à 289 06	0.08 à 0.09	38,063	120,561	6,047	»	»	164,571
484 90 à 290 40	131 60 à 138 67	227 » à 267 80	0.0796 à 0.09	80,766	95,693	16,891	»	»	193,350
459 99	142 60	219 70	0.08 à 0.099	67,231	32,744	24,925	»	»	124,900
»	»	»	»	17,060	83,856	30,346	»	»	131,262
458 30 à 462 30	102 49 à 102 80	204 70	0.079 à 0.1099	9,496	78,698	50,365	»	»	438,259
454 » à 459 70	»	218 » et 295 »	0.107 à 0.11	7,394	93,501	111,425	»	»	242,320
439 50 à 459 70	101 70 à 109 40	219 70 à 234 70	0.085 à 0.1145	6,529	157,493	78,362	»	898	243,282
439 50 à 446 30	97 92 à 110 »	213 70 à 223 40	0.0987 à 0.1075	5,263	14,891	106,197	6	3,292	159,649
454 90 à 459 80	97 92 à 149 »	213 70 à 223 40	0.0945 à 0.10	4,608	13,694	76,947	113	673	96,035
449 39 à 469 90	104 » à 125 80	232 40 à 257 »	0.0785 à 0.0899	3,868	23,106	137,827	49	7,140	171,930
				929,575	1,218,468	655,448	438	11,973	2,845,602

MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE, AU 31 DÉCEMBRE 1865.						
	ONDULÉS de 19 à 21 kilogr.	PARALLÈLES de 25 à 27 kilogr.	A DEUX BOURRELETS inégals de 34 kilogr.	A DEUX BOURRELETS symétriques de 38 1/2 kilogr.	VIGNOLES de 38 kilogr.	TOTAL.
Voies principales.....	3,403	12,017	2,468,724	35,229	382,379	2,904,752
Voies accessoires et des stations.....	43,059	157,582	489,763	»	3,637	694,041
Rails de rempli en réserve.....	»	2,429	128,384	408	1,364	432,285
TOTAUX.....	46,462	172,028	3,086,871	35,337	387,380	3,723,078

N° I<sup>B</sup>. — Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires

ANNÉES.	VIEUX PERS REMANIÉS. (KILOGRAMMES.)			PRODUITS DU REMANIAGE.										Valeur des	
	RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES, craillots et boulons.	RAILS.		COUSSINETS.		CHEVILLES.	CLAVETTES.	POIDS des chevilles et des CLAVETTES réunies	BOLANS d'ÉCLUSES.		RAILS.	COUSSINETS	
				NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.				NOMBRE.	POIDS.			
1845	1,478,428	489,841	»	7,373	1,034,908	40,300	403,323	»	»	»	»	»	Fr.	Fr.	
1846	50,000	469,478	»	470	29,650	20,800	208,657	»	»	»	»	»	9,500	42,800	
1847	2,621,749	4,544,662	»	8,970	1,544,099	99,331	998,862	»	»	»	»	»	497,300	459,800	
1848	3,347,152	4,479,462	88,998	12,260	2,426,524	113,967	1,455,825	»	103,097	29,678	»	»	457,200	478,000	
1849	2,069,278	724,982	444,400	8,220	1,437,997	51,645	544,277	63,068	71,780	36,768	»	»	244,500	69,700	
1850	1,404,418	722,889	412,617	4,760	896,055	52,201	565,204	35,906	57,892	26,040	»	»	482,300	72,300	
1851	2,210,027	927,433	429,783	7,268	1,262,858	59,046	639,620	43,940	57,460	30,213	»	»	217,200	81,900	
1852	3,903,416	1,840,943	416,588	12,440	2,410,031	407,342	1,415,725	31,060	52,940	25,417	»	»	379,800	442,800	
1853	2,417,426	860,655	409,804	6,182	1,074,407	55,092	614,753	72,335	54,765	36,080	»	»	257,900	92,200	
1854	3,040,775	4,313,804	408,453	8,727	1,500,669	90,693	996,032	406,144	34,800	38,914	»	»	360,200	409,500	
1855	3,304,688	4,729,177	432,099	13,530	2,327,464	146,816	1,282,772	107,960	47,967	51,785	»	»	489,100	489,900	
1856	2,805,424	4,303,630	80,986	9,468	1,904,777	97,548	1,004,334	91,300	41,330	37,990	»	»	406,600	454,600	
1857	5,904,589	2,774,475	482,814	24,452	4,289,910	495,379	2,489,562	234,229	81,665	89,537	»	»	844,400	295,600	
1858	3,587,220	4,740,533	92,674	12,956	2,497,530	81,164	1,326,625	411,004	24,500	47,008	»	»	399,600	449,400	
1859	3,426,084	4,649,466	67,606	13,478	2,359,405	405,700	1,206,957	78,700	20,405	34,483	»	»	377,500	446,000	
1860	4,069,070	4,807,688	79,788	14,792	2,844,409	92,465	1,327,257	90,400	16,620	38,426	»	»	454,400	436,200	
1861	6,491,257	3,039,892	94,930	23,482	4,824,616	72,397	1,440,284	126,050	»	45,573	»	»	771,900	425,400	
1862	8,052,492	3,613,625	474,665	32,440	6,428,428	145,642	1,344,374	434,058	7,068	49,404	34,596	15,000	983,500	439,100	
1863	4,518,650	2,453,004	442,696	44,992	3,054,759	112,697	1,672,485	428,200	»	51,319	»	»	436,300	473,800	
1864	4,624,048	4,606,949	223,764	47,075	2,964,001	403,741	1,314,467	429,044	»	54,395	80,389	35,000	466,400	442,500	
1865	5,006,480	4,466,970	412,494	47,317	3,519,794	87,316	1,044,767	446,032	»	50,064	»	»	563,200	420,200	
	74,028,032	32,896,458	2,434,556	266,764	50,028,997	4,840,952	24,885,862	1,729,427	662,989	772,788	411,985	50,000	9,100,600	2,745,600	

pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1865. (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.					
CHEVILLE et CLAVETTES.	BOULONS (cylindres)	TOTAL.	TERME de SERVICE.	ORDILS.	PARALLÈLES.	A deux BOURRELETS latéraux.	A deux BOURRELETS symétriques.	TRAVES.	TOTAL.	ORDILS.	PARALLÈLES.	A deux BOURRELETS latéraux.	A deux BOURRELETS symétriques.	TRAVES.	TOTAL.
Fr.	Fr.	Fr.	Ans.												
"	"	356,400	½	"	"	"	6	"	6	"	"	231,785	145	2,017	233,947
"	"	52,300	1	23	782	447	443	603	4,638	"	"	159,238	16,732	853	176,823
"	"	657,400	2	928	2,595	438	49	4,499	8,470	"	"	430,322	48,460	52,239	201,021
8,900	"	644,400	3	2,429	4,439	349	"	957	7,874	"	"	92,676	"	153,663	216,339
44,000	"	325,200	4	17,440	9,488	438	"	530	27,296	"	"	408,391	"	459,717	268,108
7,400	"	232,000	5	48,488	40,485	4,061	"	5,384	65,418	"	"	466,309	"	48,891	485,200
7,500	"	306,600	6	69,774	48,851	6,604	"	"	95,239	"	"	457,436	"	"	457,436
7,500	"	530,400	7	30,874	49,838	5,536	"	"	56,215	"	"	468,436	"	"	468,436
9,200	"	389,300	8	46,557	36,174	43,822	"	"	66,553	"	427	295,273	"	"	295,700
40,700	"	480,400	9	42,304	72,315	40,394	"	"	425,040	"	4,258	530,394	"	"	531,652
44,500	"	693,500	10	75,391	75,484	48,003	"	"	468,878	"	"	314,908	"	"	314,908
44,200	"	572,400	11	66,335	445,936	60,484	"	"	242,425	589	3,633	464,817	"	"	468,739
22,400	"	4,464,800	12	47,462	471,381	50,048	"	"	268,864	"	738	456,293	"	"	457,031
40,400	"	559,400	13	65,634	206,488	446,976	"	"	389,095	44,663	26,463	486,477	"	"	224,603
7,600	"	534,400	14	67,791	449,847	419,208	"	"	306,816	"	526	76,463	"	"	76,989
8,300	"	598,600	15	67,946	44,724	447,206	"	"	226,843	"	3,035	66,424	"	"	69,456
9,900	"	907,200	16	64,408	57,665	50,927	"	"	472,700	40,455	33,903	28,767	"	"	73,425
44,400	8,700	4,439,700	17	87,393	37,308	52,943	"	"	497,844	"	16,422	5,437	"	"	24,559
44,200	"	624,500	18	80,922	74,324	31,254	"	"	486,500	"	278	50,628	"	"	50,906
44,900	12,300	633,400	19	35,942	34,440	"	"	"	70,352	71	41,088	"	"	"	44,459
42,300	"	695,700	20	49,563	44,704	"	"	"	61,267	498	4,063	"	"	"	4,261
192,700	16,000	42,056,900	21	14,504	22,358	"	"	"	33,859	420	4,879	"	"	"	4,999
			22	4,294	9,389	"	"	"	43,683	300	41,632	"	"	"	41,932
			23	2,001	12,712	"	"	"	44,748	328	20,447	"	"	"	20,775
			24	2,317	3,474	"	"	"	5,491	4,375	6,236	"	"	"	40,611
			25	591	"	"	"	"	591	"	"	"	"	"	"
			26	318	"	"	"	"	318	2,693	"	"	"	"	2,693
			27	4,888	"	"	"	"	4,888	15,670	"	"	"	"	15,670
<b>TOTAUX.</b>				920,575	4,248,468	655,448	438	41,973	2,815,602	16,462	472,028	3,086,871	35,337	397,380	3,728,078
<b>Durée moyenne.</b>				42 $\frac{2}{3}$ ans	18 $\frac{1}{2}$	43 $\frac{2}{3}$	4 $\frac{2}{7}$	3 $\frac{1}{2}$	43 $\frac{5}{7}$	20 $\frac{1}{2}$	47 $\frac{15}{17}$	7 $\frac{5}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{7}{19}$	7 $\frac{21}{17}$

## 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.
					Fr.	Fr.				Ans.			
1855	"	52,745	"	"	"	5 37	"	"	"	$\frac{1}{2}$	"	"	"
1856	"	27,894	"	"	3 88	5 45 à 5 70	"	"	"	1	979	5,549	6,528
1857	10,000	105,000	"	"	4 89	5 " à 5 34	"	"	"	2	2,951	19,002	21,953
1858	40,749	142,695	"	"	4 50	5 24	"	"	"	3	845	57,505	58,350
1859	32,954	102,801	4,394	616	4 66	5 61	"	5,576	5,576	4	11,028	45,242	56,270
1860	10,209	25,796	10,442	1,904	4 69	4 05	"	12,740	12,740	5	9,973	92,214	102,187
1861	71,049	61,169	17,529	5,029	5 50 à 4 50	"	"	21,011	21,011	6	15,755	81,579	97,334
1862	59,722	71,753	39,132	6,560	5 40 à 4 30	5 49	4,826	41,925	46,749	7	40,162	125,250	165,592
1863	122,513	51,477	41,190	"	5 50 à 4 70	5 52	5,545	58,881	64,426	8	55,714	100,400	156,114
1864	6,000	"	59,497	"	5 20 à 5 28	"	515	60,855	61,566	9	57,273	150,923	158,201
1865	"	"	66,493	"	4 46 à 5 73	"	5,629	64,687	70,316	10	147,107	88,609	235,716
1866	71,300	"	84,172	"	4 95 à 6 73	"	25,726	58,917	84,643	11	169,084	58,709	227,793
1867	89,508	"	55,544	47,296	5 " à 6 23	2 75 à 5 70	7,555	77,594	85,149	12	249,152	24,609	273,761
1868	82,868	2,000	52,665	54,500	4 79 à 5 60	2 75	19,674	70,153	89,827	13	230,742	26,457	257,199
1869	58,000	"	81,424	4,509	5 07 à 4 88	2 75 à 5 05	27,860	61,650	89,510	14	202,170	14,573	216,743
1870	51,852	"	74,374	2,749	5 94 à 4 67	"	27,866	48,292	76,158	15	115,547	7,155	122,702
1871	"	"	45,930	2,439	5 45 à 4 10	2 37 à 2 45	28,220	19,504	47,724	16	29,760	7,995	37,755
1872	26,500	"	43,448	18,264	5 44 à 4 05	2 69 à 5 63	41,529	26,361	67,890	17	16,543	5,191	21,734
1873	15,500	"	49,372	5,587	4 42 à 5 28	2 68	46,166	15,992	62,158	18	17,127	1,631	18,758
1874	6,743	4,444	50,499	26,233	4 40 à 5 40	2 60 à 4 65	47,109	11,028	58,137	19	2,015	2,836	4,851
1875	6,733	25,458	51,759	22,503	4 48 à 5 50	5 90 à 4 63	71,533	9,866	81,399	20	1,796	4,252	6,048
1876	4,952	569	53,789	53,709	4 70 à 5 79	5 74 à 4 90	87,755	7,255	95,010	21	5,879	479	6,358
1877	247,518	19,216	52,070	60,706	4 29 à 5 69	5 10 à 4 95	107,752	5,510	113,262	22	199	"	199
1878	86,121	"	53,719	77,047	4 50 à 5 55	5 55 à 5 50	90,484	11,497	101,981				
1879	5,046	5,609	55,869	71,659	4 59 à 5 68	5 30 à 4 95	89,136	15,767	104,903	TOTAUX.	1,395,858	875,760	2,269,598
1880	15,515	10,078	49,462	110,242	4 75 à 5 55	4 29 à 4 70	129,845	22,454	152,299				
1881	15,720	47,975	51,886	104,294	5 10 à 5 52	4 54 à 4 64	105,562	28,658	134,220	Durée moyenne	12 $\frac{1}{3}$ ans	8 $\frac{1}{87}$	10 $\frac{1}{2}$
1882	9,457	9,572	22,959	154,145	5 55 à 5 07	4 58 à 4 65	117,956	54,549	172,505				
1883	4,889	7,128	44,707	99,116	5 59 à 5 59	4 45 à 4 64 6 49 à 6 51	98,041	51,161	149,202				
1884	7,658	10,685	17,950	117,914	5 59 à 5 60	4 45 à 5 045	84,797	55,561	140,358				
1885	11,182	11,230	53,752	158,559	5 55 à 5 59	4 11 à 4 62	131,555	40,722	172,277				
	1,123,882	751,292	1,164,417	1,145,274			1,395,858	875,760	2,269,598				
	(a) 55,659	(a) 1,622	"	"									
	1,090,223	749,670	1,164,417	1,145,274									
	1,839,895	2,509,638											
	4,140,581												

(a) A déduire pour Landen à Hasselt.



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

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR	EMPRISES		FRAIS		TERRASSEMENTS,	
	DES SECTIONS.	DE TERRAINS,		DE JUSTICE.		ouvrages d'art	
	(Totes principales.)	INDEMNITÉS				ET POSÉ DU RAILWAY,	
		DE RÉCOLTES,				y compris	
		frain d'acquisition.				les ouvrages et fournitures	
						effectués en régie.	
A. — ROUTE PROPREMENT DITE.	Mètres.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
<b>LIGNE DU NORD.</b>							
Bruxelles à Malines.....	20,982	989,359	44	22,656	16	1,127,636	77
Malines à Anvers.....	28,037	917,130	•	37,432	88	2,213,364	64
Embranchement de Lierre.....	6,359	104,950	43	4,932	13	114,801	49
<b>Totaux.....</b>	<b>55,358</b>	<b>1,981,659</b>	<b>89</b>	<b>65,041</b>	<b>17</b>	<b>5,456,002</b>	<b>90</b>
<b>LIGNE DE L'OUEST.</b>							
Malines à Termonde.....	26,254	397,112	55	11,668	59	1,231,014	11
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	1,321,064	16
Chemin de fer de ceinture à Gand.....	•	•	•	•	•	1,486	•
Gand à Bruges.....	44,358	1,206,321	53	33,209	37	2,271,605	79
Bruges à Ostende, y compris la branche de raccorde- ment de la station de Bruges au bassin du commerce.	24,672	390,565	94	11,660	75	1,391,156	65
<b>EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAI.</b>							
Gand à Deynze-Peteghem.....	43,660	521,158	99	13,796	03	603,420	96
Deynze-Peteghem à Courtrai.....	•	717,141	62	8,005	77	1,099,019	32
Courtrai à la frontière de France.....	15,062	675,190	32	41,856	32	1,473,411	52
Mouscron à Tournai.....	19,135	922,151	43	11,800	19	1,671,366	52
<b>Totaux.....</b>	<b>205,229</b>	<b>6,575,028</b>	<b>97</b>	<b>197,744</b>	<b>79</b>	<b>11,283,842</b>	<b>65</b>
<b>LIGNE DE L'EST.</b>							
Bruxelles à Louvain.....	•	1,091,910	78	7,358	99	1,966,136	34
Malines à Louvain.....	23,585	333,390	17	13,195	62	1,762,393	33
Louvain à Tirlemont.....	19,071	748,759	69	7,620	58	4,036,009	96
Tirlemont à Waremme.....	27,024	555,409	74	1,269	08	2,922,444	23
Waremme à Ans.....	18,996	511,556	49	26,316	27	1,792,935	57
Ans à la Meuse. { Route proprement dite.....	•	1,573,000	96	20,262	39	1,941,967	98
{ Bâtiments, machines et accessoires { des plans inclinés.....	6,610	•	•	•	•	1,361,677	53
Pont du Val-Benoit.....	•	•	•	•	•	1,431,616	86
Raccordement entre les stations des Guillemins et Vivegnis à Liège.....	•	•	•	•	•	•	•
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	39,380	5,896,045	47	121,008	29	17,461,820	23
<b>EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.</b>							
Landen à Saint-Trond.....	10,220	262,294	22	9,711	14	377,192	60
<b>Totaux.....</b>	<b>145,084</b>	<b>9,292,545</b>	<b>52</b>	<b>208,920</b>	<b>16</b>	<b>53,474,416</b>	<b>79</b>
<b>LIGNE DU MIDI.</b>							
Bruxelles à Tubise.....	19,510	2,083,228	08	37,654	73	1,692,380	67
Tubise à Soignies.....	17,085	865,673	63	8,021	36	3,023,769	97
Soignies à Mons.....	24,553	1,099,230	89	50,694	55	2,629,312	17
Mons à la frontière de France.....	19,545	1,424,708	03	44,019	32	1,888,750	37
Branche de raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles et nouvelle station du Nord.....	2,782	661,112	25	11,517	73	223,900	04
<b>EMBRANCHEMENT DE NAMUR.</b>							
Braine-le-Comte à Charleroi.....	41,600	2,224,300	10	47,338	77	3,120,399	74
Charleroi à Namur.....	58,181	1,480,467	30	26,791	73	4,424,122	32
<b>Totaux.....</b>	<b>165,254</b>	<b>9,838,742</b>	<b>78</b>	<b>203,818</b>	<b>19</b>	<b>19,003,115</b>	<b>48</b>
<b>RÉCAPITULATION.</b>							
Ligne du Nord.....	55,358	1,981,659	89	65,041	17	5,456,002	90
— de l'Ouest.....	203,229	6,575,028	97	197,744	79	11,283,842	65
— de l'Est.....	145,084	9,292,545	52	208,920	16	53,474,416	79
— du Midi.....	165,254	9,838,742	78	203,818	19	19,003,115	48
<b>Totaux.....</b>	<b>(a) 569,103</b>	<b>27,683,737</b>	<b>16</b>	<b>677,324</b>	<b>31</b>	<b>69,219,077</b>	<b>80</b>
Mons à Manage (b).....	•	11,346	98	•	•	136,626	58
Dendre-et-Waes (b).....	•	4,519	52	•	•	108,666	80
Saint-Trond à Hasselt (b).....	•	•	•	•	•	7,522	80
Tournai à Jurbise (b).....	•	730	72	•	•	74,308	06
<b>TOTAUX GÉNÉRAUX.....</b>	<b>(a) 569,103</b>	<b>27,702,404</b>	<b>18</b>	<b>677,324</b>	<b>31</b>	<b>69,346,202</b>	<b>04</b>

de l'État, depuis le 1<sup>er</sup> mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1865.

FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.	Observations.
BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.					
Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
337,193 76	1,418,328 80	11,140 16	59,173 82	3,933,670 01	187,573 68	(a) Non compris les voies accessoires.
341,341 39	1,313,707 11	19,333 23	53,723 41	3,078,279 66	181,127 78	
42,742 80	128,392 83	4,704 50	"	400,725 92	61,282 14	(b) Ligne construite par une compagnie et exploitée par l'État.
741,277 03	3,000,628 76	33,179 89	74,904 23	9,414,674 49	169,436 68	
544,618 88	1,541,346 01	16,773 20	231 "	3,362,786 12	133,704 31	
340,223 54	1,660,034 01	13,014 56	23,328 79	3,344,044 94	167,387 96	
12,926 33	460 47	"	"	14,873 "	"	
431,623 83	2,038,287 03	24,371 99	4,448 23	6,049,867 79	133,773 12	
302,833 00	1,390,333 72	11,328 45	3,938 47	3,902,312 86	138,167 67	
318,694 77	2,379,860 34	371 20	3,391 33	3,649,873 86	151,982 38	
282,499 40	"	421 52	3,391 33	2,112,476 98		
273,176 40	1,044,673 96	52 30	500 "	3,310,863 32	233,094 09	
180,273 98	791,388 01	12,236 20	1,942 40	3,391,139 43	137,674 91	
2,488,927 03	11,066,631 47	80,971 42	43,411 99	31,738,238 30	134,373 33	
87,063 10	351,830 23	"	"	3,634,321 46	"	
310,721 83	1,492,182 93	11,370 09	13,160 27	4,461,114 76	189,106 33	
197,878 54	1,071,319 43	16,998 94	2,239 73	6,100,826 71	319,900 72	
266,823 82	1,500,343 30	13,687 13	"	3,039,977 36	137,240 14	
236,948 "	936,391 43	6,104 33	"	3,330,448 91	133,332 23	
109,144 08	609,042 80	3,374 03	3,102 60	4,062,394 86	1,067,426 48	
"	"	"	"	1,361,677 33		
"	"	"	"	1,431,616 86		
"	"	"	"	"		
624,667 72	1,882,022 07	3,906 41	13,171 63	24,007,639 84	606,339 88	
59,248 81	309,720 67	7,394 03	3,046 73	1,228,803 24	120,233 54	
1,892,491 90	8,132,873 16	66,033 02	41,741 "	33,128,823 33	334,384 23	
369,337 19	1,214,126 72	9,722 68	11,430 03	3,420,080 14	277,310 36	
171,647 98	904,030 61	2,343 26	241 45	4,973,732 46	291,243 82	
206,970 90	1,334,130 23	2,330 "	16,864 33	3,339,373 07	217,618 39	
272,104 03	1,145,960 19	9,333 73	"	4,783,377 71	244,736 39	
26,180 80	216,490 79	"	84,237 03	1,223,238 62	439,697 36	
604,832 97	2,637,387 40	1,972 60	334 "	10,633,103 38	236,201 46	
603,137 71	1,884,994 76	3,617 72	1,396 76	3,423,329 "	220,731 92	
2,236,431 60	9,373,640 70	31,364 01	113,043 82	40,826,636 38	230,111 23	
741,277 03	3,060,628 76	33,179 89	74,904 23	9,414,674 49	169,436 68	
2,488,927 03	11,066,631 47	80,971 42	43,411 99	31,738,238 30	134,373 33	
1,892,491 90	8,132,873 16	66,033 02	41,741 "	33,128,823 33	334,384 23	
2,236,431 60	9,373,640 70	31,364 01	113,043 82	40,826,636 38	230,111 23	
7,379,128 18	31,633,774 00	214,030 34	277,101 04	137,103,412 92	234,419 34	
334,733 43	418,192 94	14,031 "	"	913,202 93	"	
11,368 40	176,362 33	4,389 33	"	306,106 22	"	
4,721 81	"	"	"	12,044 61	"	
29,849 80	4,200 "	9,330 60	"	113,869 18	"	
7,760,323 62	32,234,329 33	242,331 29	277,101 04	138,460,633 86	234,419 34	

## 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>B. — STATIONS, BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES DES STATIONS ET ATELIERS.</b>	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
NORD . . . . .	Bruxelles (rue des Eperonniers) . . . . .	152,928 60		
	Bruxelles (Saint-Josse-ten-Noode, rue de l'Astronomie).	4,517 87		
	Bruxelles (Ministère des Travaux Publics) . . . . .	1,500 »		
	Bruxelles (rue des Chartreux) . . . . .	7,792 14		
	Bruxelles (hôtel, rue Latérale, 2) . . . . .	12,897 60		
	Bruxelles (bureau central) . . . . .	44,406 25		
	Bruxelles (Nord) . . . . .	2,449,896 68		
	Bruxelles (Entrepôt) . . . . .	1,487 05		
	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde. . . . .	858,187 01		
	Schaerboeck, Haeren, Vilvorde, Eppeghem, Weerde. . .	14,881 91		
	Malines . . . . .	2,153,477 37		
	Anvers, Duffel, Vieux-Dieu . . . . .	2,875,647 12		
	Contich, Lierre . . . . .	101,764 59	8,659,184 79	155,858 47
OUEST . . . . .	Termonde, Capelle, Londerzeel, Malderen, Buggenhout.	240,271 09		
	Gand, Wetteren, Audeghem, Wichelen, Melle . . . . .	2,499,587 36		
	Bruges, Hansbeke, Aeltre, Bloemendael, Oostcamp . . .	485,242 55		
	Landeghem . . . . .	20,752 75		
	Tranchiennes . . . . .	25,776 06		
	Ostende, Jabbeke, Plasschendael . . . . .	558,875 93		
	Deynze, Melle, Nazareth. . . . .	90,725 91		
	Waereghem, Harlebeke, Courtrai . . . . .	510,677 14		
	Olsene . . . . .	14,208 22		
	Machelen . . . . .	4,024 94		
	Mouscron . . . . .	209,572 95		
	Templeuve, Néchin . . . . .	57,751 99		
	Tournai . . . . .	550,836 21	5,110,101 68	24,899 51
EST . . . . .	Louvain, Haecht, Wespelaer, Hérent . . . . .	556,026 18		
	Boort-Meerbeek . . . . .	41,707 91		
	Tirlemont, Vertryck . . . . .	517,855 71		
	Gingelom . . . . .	58,937 01		
	Esemael . . . . .	56,173 94		
	Rosoux . . . . .	52,664 24		
	Waremme . . . . .	106,564 60		
	Ans, Fexhe . . . . .	585,849 78		
	Liège, Haut-Pré . . . . .	887,511 72		
	Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée . . . .	211,706 71		
	Dolhain, Herbersthal . . . . .	95,422 06		
	Verviers . . . . .	637,790 71		
	Le Trooz . . . . .	6,174 16		
Ensival . . . . .	98,541 87			
Welkenraedt . . . . .	26,959 08			
Landen, Saint-Trond . . . . .	124,855 02			
Hasselt . . . . .	2,559 66	5,405,550 56	25,441 53	
MIDI . . . . .	Bruxelles (Midi) . . . . .	2,419,611 74		
	Hal, Tubise, Lembeek . . . . .	566,452 07		
	Loth, Buysingen . . . . .	58,444 »		
	Forest . . . . .	46,526 29		
	Ruysbroeck . . . . .	20,477 84		
	Braine-le-Comte . . . . .	225,180 15		
	Soignies . . . . .	84,020 05		
	Hennuyères . . . . .	54,101 50		
	Jurbise . . . . .	105,158 05		
	Mons . . . . .	981,647 51		
	Neufvilles . . . . .	9,571 49		
	Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain, Quaregnon . . . . .	571,830 52		
	Manège, Ecaussines, Luttre, Roux, Gosselies, Marchiennes.	675,550 28		
Pont-à-Celles . . . . .	57,167 41			
Marche-lez-Ecaussines . . . . .	8,220 68			
Gouy-lez-Piéton . . . . .	43,037 96			
Couillet . . . . .	94,309 40			
Charleroi . . . . .	608,485 75			
	A reporter . . . . .	6,587,571 17	17,172,836 85	

fer de l'État, depuis le 1<sup>er</sup> mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1865.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.		TOTAL PAR LIGNE.		MOYENNE PAR KILOMÈTRE.	
		Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
MIDI (Suite) . . .	Report . . . . .	6,387,371	17	17,172,836	83		
	Le Campinaire . . . . .	61,084	99				
	Floreffe, Tamines, Châtelaineau, Moustier, Auvélais . . .	623,407	43				
	Farciennes . . . . .	134,290	53				
	Nomur . . . . .	736,273	46				
				7,944,437	58	48,669	01
TOURNAI à JURBISE	Ath, Leuze . . . . .	20,828	»	23,117,274	41	44,150	20
	Chièvres-Attres . . . . .	7,747	08				
	Maffles . . . . .	33,237	43				
	Bary-Maulde . . . . .	3,332	86				
	Bruglette . . . . .	3,465	54				
	Havennes . . . . .	24,707	12				
	Ligne . . . . .	4,903	15				
Lens . . . . .	2,338	73					
				103,081	91		
DENDRE-ET-WAËS.	Laeken, Jette-St-Pierre, Berchem-St-Agathe, Dilbeek, Bodeghem-St-Martin . . . . .	67,943	20				
	Ternath . . . . .	1,962	94				
	Alost . . . . .	30,368	07				
	Lede, Schellebelle . . . . .	3,532	31				
	Erembodegem . . . . .	26,885	79				
	Grammont . . . . .	4,433	10				
	Rebaix . . . . .	1,387	74				
	Lessines . . . . .	4,660	55				
	Santbergen . . . . .	1,034	73				
	Schendelbeke . . . . .	2,105	77				
	Idégem . . . . .	8,567	26				
	Deux-Acren . . . . .	1,292	81				
	Ninove . . . . .	181	08				
	Denderlecuw . . . . .	13,518	86				
	Papignies . . . . .	94	75				
	Zele . . . . .	7,568	13				
	Gysseghem . . . . .	3,938	»				
				179,363	20		
MONS à MANAGE.	Nimy-Maisières . . . . .	38,817	99				
	L'Olive . . . . .	43,480	61				
	Beaume . . . . .	38,790	96				
	Maricmont . . . . .	39,864	23				
	Bracquegnies . . . . .	33,733	87				
	Havré . . . . .	30,846	40				
	Bascoup . . . . .	21,698	09				
	Bois-du-Luc . . . . .	43,267	30				
	La Paix . . . . .	21,436	26				
	La Louvière . . . . .	44,302	09				
Obourg . . . . .	23,543	63					
L'Étoile . . . . .	18,137	93					
Boussu . . . . .	11,914	44					
				441,725	74		
GRAND LUXEMBOURG.	Bruxelles (Josephat), Bruxelles (rue Rogier), Bruxelles (Saint-Josse-ten-Noode, rue de la Loi) . . . . .	38,783	47	38,783	47		
	Ensemble pour bâtiments et constructions . . . . .			23,882,230	73	44,150	20
	Excentriques, rails mobiles, rails en acier fondu, évitements, plates-formes tournantes, etc. . . . .	4,109,372	57			7,220	76
	Réservoirs . . . . .	234,603	22			447	38
	Colonnes hydrauliques et machines à pomper . . . . .	143,370	56			231	92
	Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz . . . . .	308,473	10			342	03
	Machines à vapeur de l'atelier . . . . .	218,021	22			383	09
	Enclumes, étaux, creusets . . . . .	481,404	95			795	19
	Pompes à incendie . . . . .	91,406	70			160	62
	Montage et outillage d'un atelier à Malines . . . . .	814,287	70			1,450	82
	Pavés . . . . .	1,089,307	73			1,012	82
	Ensemble pour dépendances . . . . .			7,479,339	73	13,142	63
	TOTAUX . . . . .			33,361,770	48	57,272	83

N° III (suite). — Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, depuis le 1<sup>er</sup> mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1865.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.		MOYENNE PAR KILOMÈTRE.		Observations.
	Fr.	C.	Fr.	C.	
<b>C. — DÉPENSES GÉNÉRALES.</b>					
Personnel . . . . .	4,482,030	64	7,738	56	
Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.	242,430	06	420	18	
Études de projets, frais d'enquêtes, levées de plans. . .	203,227	09	560	61	
Mobilier, instruments, etc. . . . .	191,464	50	556	43	
Secours . . . . .	13,992	90	24	58	
Dépenses imprévues et extraordinaires. . . . .	203,946	18	538	37	
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>5,319,140</b>	<b>17</b>	<b>9,258</b>	<b>73</b>	
<b>D. — MATÉRIEL DES TRANSPORTS.</b>					
Locomotives et accessoires . . . . .	14,811,313	71	26,023	97	
Pièces de rechange . . . . .	403,938	96	709	78	
Voitures et approvisionnements de construction y relatifs. . . . .	26,766,336	91	47,032	57	
Métaux, fers divers, etc. . . . .	1,613,872	81	2,833	81	
Brouettes, charrettes et canots . . . . .	23,661	18	30	36	
Bascules et poids . . . . .	121,303	74	213	31	
Paniers pour le transport des marchandises. . . . .	29,900	»	52	54	
Objets de ferblanterie . . . . .	65,181	53	114	53	
Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	602,073	51	1,057	94	
Transport de matériel anglais. . . . .	84,104	86	147	79	
Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires. . . . .	2,992,858	03	5,258	83	
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>47,319,839</b>	<b>06</b>	<b>85,499</b>	<b>23</b>	

**RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.**

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DE LA DÉPENSE AU 31 décembre 1865.		MOYENNE PAR KILOMÈTRE.		Observations.
	Fr.	C.	Fr.	C.	
1 <sup>o</sup> Établissement de la route . . . . .	138,460,633	86	234,419	54	
2 <sup>o</sup> Construction des bâtiments et dépendances des stations. . . . .	33,361,770	48	57,272	83	
3 <sup>o</sup> Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau) . . . . .	5,319,140	17	9,258	73	
4 <sup>o</sup> Matériel des transports . . . . .	177,141,546	31	300,930	90	
	47,319,839	06	83,499	23	
<b>TOTAL ET MOYENNE . . . . .</b>	<b>224,661,388</b>	<b>57</b>	<b>384,450</b>	<b>15</b>	

## N° IV.

## LIGNE DE MONS A MANAGE.

*Compte de capital et d'amortissement.*

N° d'ordre des annuités.	ANNÉES cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
1	1857	604,643 34	40,686 66	672,330 "	43,224,848 83	
2	1858	664,402 33	44,227 67	672,330 "	43,243,594 48	
3	1859	660,533 93	44,796 07	672,330 "	43,204,793 44	
4	1860	659,936 75	42,393 25	672,330 "	43,189,401 86	
5	1861	659,309 33	43,020 67	672,330 "	43,176,381 49	
6	1862	658,650 47	43,679 83	672,330 "	43,162,701 36	
7	1863	657,957 62	44,372 38	672,330 "	43,148,328 98	
8	1864	657,230 02	45,099 98	672,330 "	43,133,229 "	
9	1865	656,468 59	45,864 44	672,330 "	43,117,364 59	
10	1866	655,662 45	46,667 55	672,330 "	43,100,697 04	
11	1867	654,818 05	47,511 35	672,330 "	43,083,185 69	
12	1868	653,932 15	48,397 85	672,330 "	43,064,787 84	
13	1869	653,000 76	49,329 24	672,330 "	43,045,458 60	
14	1870	652,022 24	20,307 79	672,330 "	43,026,150 84	
15	1871	650,994 43	24,335 87	672,330 "	43,003,814 94	
16	1872	649,944 "	22,446 "	672,330 "	42,981,368 94	
17	1873	648,779 49	23,550 84	672,330 "	42,957,818 43	
18	1874	647,586 93	24,743 07	672,330 "	42,933,105 06	
19	1875	646,334 31	25,995 69	672,330 "	42,907,109 37	
20	1876	645,048 28	27,344 72	672,330 "	42,879,797 65	
21	1877	643,635 04	28,694 36	672,330 "	42,851,103 29	
22	1878	642,182 98	30,447 02	672,330 "	42,820,956 27	
23	1879	640,656 78	31,673 22	672,330 "	42,789,283 05	
24	1880	639,053 34	33,276 69	672,330 "	42,756,006 36	
25	1881	637,368 70	34,964 30	672,330 "	42,721,045 06	
26	1882	635,598 77	36,734 23	672,330 "	42,684,313 83	
27	1883	633,739 26	38,590 74	672,330 "	42,645,723 09	
28	1884	631,785 60	40,544 40	672,330 "	42,605,178 69	
29	1885	629,733 04	42,596 96	672,330 "	42,562,584 73	
30	1886	627,576 57	44,753 43	672,330 "	42,517,828 30	
A reporter.		49,452,222 79	747,677 21	20,469,900 "	42,517,828 30	

N° d'ordre des annuités	ANNÉES cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL ACQUITTE A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %.)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	Fr. c. 49,452,222 79	Fr. c. 717,677 24	Fr. c. 20,469,900 »	Fr. c. 42,547,828 30	
34	1887	625,340 93	47,049 07	672,330 »	42,470,809 23	
32	1888	622,930 59	49,399 44	672,330 »	42,421,409 82	
33	1889	620,429 74	51,900 26	672,330 »	42,369,509 56	
34	1890	617,802 30	54,527 70	672,330 »	42,314,984 86	
35	1891	615,044 82	57,288 48	672,330 »	42,257,693 68	
36	1892	612,444 64	60,488 39	672,330 »	42,197,505 29	
37	1893	609,094 58	63,235 42	672,330 »	42,134,269 87	
38	1894	605,893 29	66,436 74	672,330 »	42,067,833 46	
39	1895	602,529 93	69,800 07	672,330 »	41,998,033 09	
40	1896	598,996 29	73,333 74	672,330 »	41,924 699 38	
41	1897	595,283 78	77,046 22	672,330 »	41,847,653 46	
42	1898	591,383 32	80,916 68	672,330 »	41,766,706 48	
43	1899	587,285 39	85,044 64	672,330 »	41,681,664 87	
44	1900	582,980 04	89,349 99	672,330 »	41,592,314 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	568,744 40	103,618 60	672,330 »	41,296,494 25	
48	1904	563,465 70	108,864 30	672,330 »	41,187,329 95	
49	1905	557,954 44	144,375 56	672,330 »	41,072,954 39	
50	1906	552,464 49	120,465 84	672,330 »	40,952,788 58	
51	1907	546,080 80	126,249 20	672,330 »	40,826,539 38	
52	1908	539,689 42	132,610 58	672,330 »	40,693,893 80	
53	1909	532,974 50	139,355 50	672,330 »	40,554,543 30	
54	1910	525,949 62	146,440 38	672,330 »	40,408,432 92	
55	1911	518,507 60	153,822 50	672,330 »	40,254,340 52	
56	1912	510,720 34	161,609 66	672,330 »	40,092,700 86	
57	1913	502,538 85	169,794 45	672,330 »	9,922,909 74	
58	1914	493,943 48	178,386 82	672,330 »	9,744,522 89	
59	1915	484,942 34	187,447 66	672,330 »	9,557,405 23	
60	1916	475,424 33	196,905 67	672,330 »	9,360,499 56	
61	1917	465,455 97	206,874 03	672,330 »	9,153,325 53	
62	1918	454,982 98	217,347 02	672,330 »	8,935,978 54	
63	1919	443,979 78	228,350 22	672,330 »	8,707,628 29	
64	1920	432,449 56	239,940 44	672,330 »	8,467,717 85	
65	1921	420,274 09	252,055 94	672,330 »	8,215,664 94	
	A reporter.	38,684,606 43	5,019,843 57	43,704,450 »	8,215,664 94	

N° d'ordre des Annuités.	ANNÉE cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	Fr. c. 38,684,606 43	Fr. c. 5,019,843 57	Fr. c. 43,701,450 00	Fr. c. 3,245,664 94	
66	1922	407,543 78	264,846 22	672,330 00	7,950,845 72	
67	1923	394,407 44	278,222 56	672,330 00	7,672,623 46	
68	1924	380,022 42	292,307 58	672,330 00	7,380,315 58	
69	1925	365,224 35	307,405 65	672,330 00	7,073,209 93	
70	1926	349,677 43	322,652 87	672,330 00	6,750,557 06	
71	1927	333,342 83	338,987 47	672,330 00	6,444,569 89	
72	1928	346,484 59	356,448 44	672,330 00	6,055,424 48	
73	1929	298,484 59	374,478 44	672,330 00	5,684,243 07	
74	1930	279,208 84	393,424 49	672,330 00	5,288,424 88	
75	1931	259,307 04	413,022 96	672,330 00	4,875,098 92	
76	1932	238,397 76	433,932 25	672,330 00	4,444,466 67	
77	1933	216,429 04	455,900 06	672,330 00	3,985,266 64	
78	1934	193,349 99	478,980 04	672,330 00	3,506,286 60	
79	1935	169,404 64	503,228 36	672,330 00	3,003,058 24	
80	1936	143,625 69	528,704 34	672,330 00	2,474,353 93	
81	1937	116,860 05	555,469 95	672,330 00	1,948,883 98	
82	1938	88,739 38	583,590 62	672,330 00	1,335,293 36	
83	1939	59,495 40	613,434 90	672,330 00	722,458 46	
84	1940	28,455 44	644,474 86	672,330 00	77,983 60	
85	1941	454 90	77,983 60	78,438 50	»	12 février 1941.
TOTAUX.		43,348,652 99	43,235,505 54	56,554,458 50	»	

## N° V.

*Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration payés sur le budget de 1865.*

## STATIONS.

<b>Bruxelles (Entrepôt)</b> . . .	Voie et plaque tournante, dans la cour de l'entrepôt (¹) . . .		545
<b>Malines</b> . . .	{ Station . . . . . { Arsenal . . . . .	Etablissement de murs entre les pilastres de la remise de l'Ouest . . . . .	295
		{ Fondations d'une machine radiale à planer, d'un tour et de deux pointes pour la vérification des roues de voitures. . . . . 110 { Bureau à l'usage de l'expéditeur . . . . . 845	955
<b>Duffel</b> . . . . .	{ Citerne à l'eau de pluie . . . . . 440 { Prolongement d'une voie d'évitement (¹) . . . . . 940		1,380
		{ Extension des appareils d'éclairage au gaz (¹) . . . . . 170 { Travaux pour appareils de chauffage . . . . . 140 { Etablissement d'une grue de chargement (¹) . . . . . 95	405
<b>Louvain</b> . . . . .	Placement d'une grue hydraulique et de tuyaux . . . . .		620
<b>Waremmé</b> . . . . .	Pavillons pour latrines et pissoirs . . . . .		3,165
<b>Ans</b> . . . . .	Creusement de galeries dans le fonds du puits . . . . .		570
<b>Liège</b> . . . . .	Voie nouvelle (¹), pavages (²) pour l'agrandissement du pare de déchargement . . . . .		1,645
<b>Chênée</b> . . . . .	{ Agrandissement du parc de déchargement, pavages (²) . . . . . 580 { Etablissement d'un pont à bascule (¹) . . . . . 870 { Modifications au garde corps mitoyen sur le pont de l'Ourthe . . . . . 240		1,190
		{ Appropriation de bureaux . . . . . 850 { Allongement d'une voie de garage . . . . . 220	1,070
		<b>Trooz</b> . . . . .	Pompe en plomb . . . . .
<b>Verviers</b> . . . . .	{ Extension des appareils pour l'éclairage au gaz . . . . . 910 { Voie et plate-forme (²) à l'atelier des réparations de voitures. . . . . 890		1,800
		<b>Schellebelle</b> . . . . .	Pavillon d'observation et loge pour gardes-signaux . . . . .
<b>Gand (Bassin)</b> . . . . .	Raccordement d'une usine (¹) . . . . .		95
<b>Oostcamp</b> . . . . .	Cloche d'appel et support de hampe pour drapeau . . . . .		65
<b>Alost</b> . . . . .	Deux doubles-portes et pavages dans la remise aux voitures . . . . .		1,400
<b>Gysegheem</b> . . . . .	Elargissement du trottoir du bâtiment des recettes . . . . .		650
<b>Zèle</b> . . . . .	Barreaux en fer aux fenêtres du bâtiment des recettes . . . . .		510
<b>Bodeghem-St.-Martin</b> . . . . .	Cloche d'appel et pompe en plomb . . . . .		205
A reporter . . . . .			17,865

(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. . . . .	17,865 »		
<b>Berchem-S<sup>te</sup>-Agathe.</b> . . . .	Cloche d'appel. . . . .	50 »		
<b>Tubize.</b> . . . . .	} Démolition et reconstruction d'une annexe au presbytère masquant un signal à distance. . . . . 430 } Raccordement de voies (1) . . . . . 243 }	695 »		
<b>Hennuyères.</b> . . . . .			Etablissement d'une barrière. . . . .	500 »
<b>Solignies.</b> . . . . .	Modifications de voies et balastage des entre-voies. . . . .	545 »		
<b>Jurbise.</b> . . . . .	Raccordement de voies (1) . . . . .	195 »		
<b>St.-Ghislain.</b> . . . . .	Pont à bascule (1) . . . . .	660 »		
<b>Manage.</b> . . . . .	Voie d'évitement (1) . . . . .	280 »		
<b>Charleroy.</b> . . . . .	} Etablissement d'une forge . . . . . 140 } Piliers pour supporter un réservoir d'eau . . . . . 530 } Grue mobile (1) et pavages (2) . . . . . 420 } Voies nouvelles (1) . . . . . 1,225 }	2,355 »		
<b>Couillet.</b> . . . . .			Prolongement d'un aqueduc. . . . .	1,110 »
<b>Auvclais.</b> . . . . .			Raccordement entre les voies principales (1) . . . . .	335 »

### ROUTES.

<b>Lignes de l'Est.</b> . . . . .	} Amélioration des abords de la traverse du chemin vicinal n° 15, à Beerlooz. . . . . 620 } Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près des voies. . . . . 303 }	923 »			
<b>Lignes du Nord-Ouest.</b> . . . . .			} Amélioration des abords de la traverse d'un chemin, à Landeghem . . . . . 503 } Amélioration des abords de la traverse d'un chemin, à Tronchiennes . . . . . 290 } Indemnités pour abattage d'arbres et démolition d'une maison placés trop près des voies . . . . . 523 } Indemnité pour substitution d'une toiture en dur à la toiture en chaume d'une habitation qui se trouve près du railway. . . . . 163 }	1,285 »	
<b>Lignes du Sud-Ouest.</b> . . . . .	} Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près des voies. . . . . 1,763 } Indemnité pour substitution d'une toiture en dur à la toiture en chaume d'une habitation qui se trouve près du railway. . . . . 200 }	1,963 »			
<b>Lignes du Midi.</b> . . . . .					} Garde-corps en fer sur un viaduc, à Bascoup . . . . . 423 } Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près des voies. . . . . 1,713 }
<b>Lignes en général.</b> . . . . .	} Différence ou plus value résultant de la substitution de rails de 54 et 58 kilog. par mètre, éclissés, aux rails de plus faible calibre remplacés dans la voie pendant l'exercice 1865, soit 259,000 kilog. à raison de fr. 189-63 la tonne . . . . .	58,156 53			
			<b>TOTAL.</b> . . . . .	69,406 53	

(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, }

## 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 PRIX DES TARIFS.		SOMMES PAYÉES.		MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.		Observations.
		Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	
Transports effectués pour la poste.	Dépêches..... Nombre....	311,173		180,703			186,703	Gratuit.
	Bureaux ambulants.. Voitures-lieues.	206,302		309,432 40			309,432 40	Id.
Transports militaires.	Hommes..... Nombre....	163,006	311,163 32	233,382 76		233,382 76		Remise de 50 %
	Gendarmes..... Id.	633	303 36	232 78		232 78		Id.
	Bagages..... Kilogramm.	1,836,071	20,132 54	10,076 27		10,076 27		Id.
	Chevaux..... Expéditions.	301	6,790 08	3,395 04		3,395 04		Id.
	Boucheries militaires... Bestiaux, expéditions.	380	9,214 98	4,607 49		4,607 49		Id.
	de détenus..... Nombre....	8,373	79,000 06	39,500 03		39,500 03		Id.
	de douaniers..... Id.	21,813	32,814 96			32,814 96		Gratuit.
de grains et fourrages pour l'armée, de grains et farines pour la boulangerie militaire et les maisons de détention de Bruxelles et Vitvorde. Kilogramm.	3,279,945	30,061 88	15,030 94		15,030 94		Remise de 50 %	
d'objets pour le chemin de fer..... Id.	274,376,293	833,873 11			833,873 11		Gratuit.	
Transports	id. expositions..... Id.	173,320	2,372 40	1,173 30		1,198 90		Remise de 50 %
	id. service..... Id.	26,986	320 04	130 01		390 03		Id. de 75 %
	id. service..... Id.	693,150	4,128 87			4,128 87		Gratuit.
	id. départements ministériels..... Id.	121,766	1,836 66	928 33		928 33		Remise de 50 %
	de charbon pour la marine de l'Etat..... Id.	4,240,000	20,643 24	10,322 62		10,322 62		Id.
généraux de la guerre.. Id.	4,332,730	63,538 93	30,971 41		52,387 52		Abonnement.	
de bestiaux venant d'Allemagne..... Expéditions.	8	237 20	192 90		64 30		Remise de 25 %	
Transports pour compte d'administrations publiques.....		2,113,073 43	372,167 08		1,740,911 33			
Transports	d'émigrants..... Nombre....	133	20,376 74	10,188 37		10,188 37		Remise de 50 %
	de bagages d'émigrants. Kilogramm.	104,000	1,794 63			1,794 63		Gratuit.
	de jardiniers et maréchaux-ferrants. Id.	3,619	7,118 30	3,339 13		3,339 13		Remise de 50 %
	de sociétaires et gardes civiques. Id.	72,892	171,130 42	83,363 21		83,363 21		Id.
Trains de plaisir..... Voyageurs..	33,013	211,736 30	103,378 15		103,378 15		Id.	
A reporter.....		412,176 41	203,190 88		206,983 33			

INDICATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	SONNES DUES AUX TAUX DES TARIFS.		SONNES PAYÉES.		MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.		Observations.
		Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	
Report.....		412,476	41	208,190	88	206,988	53	
Transports divers. { Chevaux de course.....	Nombre.....	280		9,208	86	4,604	43	Remise de 50 %
Artistes de théâtres, troupes équestres, etc..	Id.	8,877		12,754	06	6,567	03	Id.
Chevaux de cirque, etc.	Id.	504		7,586	34	3,793	17	Id.
Matériel de troupes d'ar- tistes de théâtres, cir- ques, etc.....	Kilogramm.	4,789,078		27,663	26	13,831	63	Id.
Animaux reproducteurs.	Expéditions.	12		500	26	180	13	Id.
Transports divers.....				469,669	19	233,937	27	
<b>RÉCAPITULATION.</b>								
Transports pour compte d'administrations publiques.....				2,115,075	43	372,164	08	1,740,911 53
Transports divers.....				469,669	19	233,937	27	253,731 92
TOTAUX.....				2,582,744	62	606,101	53	1,976,643 27

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

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 <sup>re</sup> CLASSE. 2	2 <sup>e</sup> CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 <sup>re</sup> CLASSE. 5	2 <sup>e</sup> CLASSE. 6	3 <sup>e</sup> CLASSE. 7	TOTAL. 8
1865. JANVIER . . . . .	15,950	7,402	23,352	52,337	75,667	545,801	681,808
FÉVRIER . . . . .	14,711	6,359	21,080	28,702	65,465	406,420	558,643
MARS . . . . .	17,947	8,007	25,954	31,088	75,590	563,460	667,958
AVRIL . . . . .	20,598	9,484	30,082	36,044	103,974	667,102	809,120
MAI . . . . .	23,742	10,588	34,350	58,658	114,611	691,558	844,607
JUIN . . . . .	24,672	10,896	35,568	40,381	121,724	753,422	897,527
JUILLET . . . . .	31,158	15,571	46,709	42,104	125,589	733,959	923,652
AOUT . . . . .	42,270	20,544	62,814	52,070	149,773	799,141	1,000,984
SEPTEMBRE . . . . .	36,218	17,578	53,596	46,855	137,356	849,533	1,033,524
OCTOBRE . . . . .	23,162	10,854	33,716	41,153	123,556	730,185	914,892
NOVEMBRE . . . . .	18,273	8,089	26,562	35,546	93,077	648,589	777,012
DÉCEMBRE . . . . .	20,245	9,274	29,517	39,002	93,542	634,640	788,984
TOTAUX . . . . .	290,904	134,126	425,050	463,730	1,299,502	8,123,588	9,888,670

*des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1865.*

				<b>BAGAGES.</b>		<i>Observations.</i>
<b>ENFANTS.</b>	<b>MILITAIRES.</b>	<b>SOCIÉTAIRES.</b>	<b>TOTAL GÉNÉRAL.</b> (Col. nos 4, 8, 9, 10 et 11.)	<b>AU MINIMUM.</b> — <b>PAR COLIS.</b>	<b>AU POIDS TAXÉ.</b>	
9	10	11	12	13	14	
6,842	2,401	8,763	603,143	7,263	5,533	
4,710	2,515	8,656	598,876	6,806	5,140	
6,319	8,403	8,403	717,017	8,009	5,984	
11,209	6,067	8,930	863,408	10,767	7,659	
8,800	17,346	8,794	913,877	11,266	9,572	
10,411	5,174	16,462	963,142	11,743	10,077	
10,948	5,802	15,218	1,002,509	12,518	12,433	
14,139	9,152	17,210	1,104,508	17,623	18,236	
18,902	4,102	22,408	1,132,532	17,944	15,363	
12,284	3,412	12,813	979,117	13,859	11,309	
9,666	3,724	10,438	827,222	9,307	7,386	
10,812	14,630	18,369	862,312	8,290	6,498	
125,062	82,708	136,493	10,677,963	133,377	115,354	

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

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
	2	3	4	5	6	7	8
1865. JANVIER.....	99,356 »	41,744 30	141,100 30	106,086 70	116,944 10	474,258 30	697,289 10
FÉVRIER.....	88,899 88	36,573 05	125,472 93	96,959 75	100,933 »	419,172 93	617,065 08
MARS.....	113,207 60	46,076 70	159,284 30	105,926 20	110,792 65	507,577 76	733,206 61
AVRIL.....	137,069 »	54,152 62	191,221 62	121,078 »	180,369 20	615,108 71	916,555 91
MAI.....	170,888 70	64,533 80	235,422 50	126,872 60	188,320 05	621,083 03	836,294 68
JUIN.....	186,767 86	66,249 75	255,017 61	130,968 »	198,137 29	663,084 43	993,089 72
JUILLET.....	260,959 90	90,819 66	351,779 55	140,182 »	217,346 14	679,724 83	1,037,252 97
AOUT.....	369,751 11	123,288 03	493,039 14	174,596 50	382,488 12	745,279 80	1,202,344 42
SEPTEMBRE.....	297,089 53	106,601 45	403,690 98	150,289 »	286,161 08	802,368 03	1,247,818 11
OCTOBRE.....	181,601 02	66,745 97	248,406 99	129,525 93	196,613 42	653,860 75	980,006 10
NOVEMBRE.....	118,132 35	48,080 25	166,212 60	114,806 44	145,713 60	544,381 33	804,901 37
DÉCEMBRE.....	137,181 20	57,397 25	194,578 45	144,621 06	171,135 50	607,444 31	923,200 87
TOTAUX.....	2,160,964 15	804,262 82	2,965,226 97	1,550,912 18	2,203,943 15	7,334,260 30	11,089,115 63

*des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1865.*

				BAGAGES.			Observations.
NAVIGANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
6,450 64	2,999 31	13,067 01	880,826 65	3,611 22	21,791 70	25,702 92	
4,550 82	3,094 35	12,181 41	762,365 19	3,568 21	20,281 22	23,810 43	
5,801 80	12,260 63	11,060 70	922,304 10	4,322 77	21,478 04	28,800 81	
9,937 14	8,235 32	13,263 30	1,139,213 29	5,773 89	31,787 53	37,561 42	
7,288 53	28,395 87	12,886 20	1,218,287 78	6,122 72	41,215 83	47,368 55	
8,657 18	8,587 45	42,129 36	1,305,471 23	6,281 44	45,039 28	51,300 72	
10,653 58	6,670 06	29,115 27	1,437,481 33	6,635 .	62,926 40	69,531 40	
14,304 44	12,653 80	36,108 38	1,759,448 28	10,754 57	91,057 59	103,812 16	
18,379 25	5,133 09	47,612 06	1,722,634 41	10,857 07	74,760 64	85,617 71	
11,237 94	4,688 24	23,250 13	1,287,609 50	7,955 64	49,176 43	57,132 07	
9,002 36	5,654 65	15,717 58	1,001,478 56	5,302 22	30,393 22	35,695 44	
10,725 48	20,695 75	43,414 85	1,192,615 40	4,704 89	27,762 53	32,467 42	
117,099 36	117,958 62	300,435 21	14,589,835 79	76,169 64	522,770 41	598,940 05	

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

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.  1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE. 2	2 <sup>e</sup> CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 <sup>re</sup> CLASSE. 5	2 <sup>e</sup> CLASSE. 6	3 <sup>e</sup> CLASSE. 7	TOTAL. 8
NORD.	Bruxelles (Nord) . . . . .	54,088	24,666	78,754	86,444	165,047	671,634	922,822
	— (Josaphat) . . . . .	•	•	•	94	358	3,647	4,096
	— (rus Rogier) . . . . .	•	•	•	454	4,622	3,825	5,598
	— (Saint-Josse-ten-Noode). . . . .	•	•	•	90	664	3,660	4,414
	— (rue de la Loi) . . . . .	5	5	10	847	4,954	5,317	8,115
	— (Schaerbeek). . . . .	•	•	•	80	985	5,439	6,513
	Haeren . . . . .	•	•	•	443	4,244	20,068	24,752
	Vilvorde . . . . .	440	443	583	6,243	48,500	96,365	124,408
	Epeghem . . . . .	•	•	•	267	933	12,357	13,557
	Weerde . . . . .	•	•	•	268	4,688	14,784	16,740
	Malines . . . . .	7,837	2,036	9,873	45,442	44,280	245,024	304,446
	Wavre-Sainte-Catherine. . . . .	•	•	•	444	444	3,868	4,396
	Duffel . . . . .	•	•	•	455	3,050	22,716	26,221
	Contich . . . . .	•	•	•	4,497	5,554	39,736	46,484
	Lierro . . . . .	•	•	•	4,484	7,387	42,858	51,729
	Vieux-Dieu . . . . .	•	•	•	939	5,076	42,379	48,394
	Berchem . . . . .	•	•	•	440	905	9,954	10,996
Anvers . . . . .	22,065	753	22,818	33,461	59,967	251,593	345,021	
TOTAUX . . . . .	84,435	24,603	109,038	147,562	322,619	1,495,221	1,965,402	
OUEST.	Lacken . . . . .	•	•	•	437	7,436	27,014	34,887
	Jette . . . . .	•	•	•	916	5,814	14,962	21,689
	Berchem-Sainte-Agathe . . . . .	•	•	•	59	4,247	12,455	13,431
	Dilbeek . . . . .	•	•	•	249	525	6,443	7,187
	Bodeghem-Saint-Martin . . . . .	•	•	•	244	543	4,388	5,175
	Ternath . . . . .	•	•	•	569	3,572	28,644	32,785
	Lede . . . . .	•	•	•	299	2,544	15,473	17,983
	Schellebello . . . . .	•	•	•	415	547	5,459	5,821
	Hombeek . . . . .	•	•	•	28	93	4,232	4,353
	Capelle-au-Bois . . . . .	•	•	•	274	4,836	23,504	30,611
A reporter . . . . .	•	•	•	3,490	24,091	143,044	170,922	

des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1865.

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	14	
27,738	12,415	21,387	4,060,086	46,345	49,916	
27	»	2	4,425	30	4	
70	»	26	5,694	48	3	
48	»	14	4,473	49	2	
443	»	2	8,240	41	5	
74	»	3	6,590	2	4	
311	»	45	25,078	59	7	
4,653	301	4,305	424,950	524	442	
95	»	2	43,654	23	40	
240	»	75	47,055	49	40	
4,447	4,797	7,450	330,743	2,902	4,493	
35	»	14	4,442	14	3	
203	3	404	26,534	85	24	
490	375	244	47,590	393	89	
4,415	3,066	589	56,499	571	257	
526	440	4,284	50,644	475	32	
324	85	883	42,288	68	44	
40,094	40,989	43,322	402,444	4,962	6,875	
57,603	32,471	46,582	2,201,096	26,277	28,881	

434	4	452	35,474	28	3
249	5	30	21,973	135	20
402	»	45	43,548	8	2
54	»	40	7,248	23	4
39	»	6	5,220	20	2
332	»	497	33,344	262	405
464	4	54	48,499	461	37
32	»	28	5,884	30	5
6	3	4	4,366	4	1
320	3	28	30,962	76	36
4,426	43	524	472,885	734	212

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE. 2	2 <sup>e</sup> CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 <sup>re</sup> CLASSE. 5	2 <sup>e</sup> CLASSE. 6	3 <sup>e</sup> CLASSE. 7	TOTAL. 8
OUEST (Suite).	Report . . . . .	»	»	»	3,490	24,094	443,644	170,922
	Londerzeel . . . . .	»	»	»	708	4,598	48,334	20,640
	Malderen . . . . .	»	»	»	339	948	40,732	42,049
	Buggenhout . . . . .	»	»	»	489	4,384	43,050	46,923
	Termonde . . . . .	676	668	4,343	3 227	44,844	77,469	92,240
	Zèle . . . . .	»	»	»	484	3,273	46,234	49,688
	Lokeren . . . . .	»	»	»	4,218	4,702	22,279	28,499
	Audeghem . . . . .	»	26	26	54	694	9,275	40,047
	Gyseghem . . . . .	4	2	3	267	4,808	8,774	40,849
	Alost . . . . .	702	2,134	2,833	6,493	46,304	406,699	429,493
	Erembodeghem . . . . .	»	»	»	422	579	6,247	6,918
	Denderleeuw . . . . .	»	»	»	275	4,844	22,744	24,800
	Ninove . . . . .	»	»	»	4,050	5,699	38,461	44,910
	Santbergen . . . . .	»	»	»	44	704	7,743	8,488
	Iddeghem . . . . .	»	»	»	24	783	40,026	40,833
	Schendelbeke . . . . .	»	»	»	8	250	3,607	3,863
	Grammont . . . . .	»	41	44	4,937	7,878	54,693	64,508
	Acren . . . . .	»	»	»	143	863	43,676	44,682
	Lessines . . . . .	4	»	4	679	4,446	36,907	41,702
	Papignies . . . . .	»	»	»	8	264	8,208	8,477
	Rebaix . . . . .	»	»	»	9	293	8,392	8,694
	Wichelen . . . . .	»	»	»	88	768	5,077	5,923
	Schoonaerde . . . . .	»	»	»	6	52	419	477
	Wetteren . . . . .	»	»	»	4,596	5,032	54,497	57,823
	Melle . . . . .	»	»	»	4,042	7,472	34,900	40,444
	Gand . . . . .	40,080	43,788	23,868	24,676	65,420	295,578	385,674
	Tronchiennes . . . . .	»	»	»	348	4,548	45,794	47,690
	Landeghem . . . . .	»	»	»	393	2,416	47,865	20,374
	Hansbeke . . . . .	»	»	»	340	4,423	44,776	43,239
	Aotre . . . . .	»	»	»	385	2,479	22,404	24,965
	Bloemendael . . . . .	»	»	»	749	4,880	24,486	23,785
	Oostcamp . . . . .	»	»	»	210	768	5,134	6,442
Bruges . . . . .	5,544	7,549	43,093	7,668	20,868	443,334	441,867	
Jabbeke . . . . .	»	»	»	257	4,002	45,746	46,975	
Plasschendael . . . . .	»	»	»	288	4,592	48,404	49,954	
A reporter . . . . .	47,003	24,475	44,478	58,453	201,989	1,263,700	1,524,442	

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	14	
4,426	43	524	472,885	734	242	
470	2	163	20,975	443	78	
422	4	44	42,483	412	50	
209	4	411	47,244	437	58	
952	3,698	2,980	401,213	752	493	
461	3	278	20,430	400	30	
235	739	403	29,596	254	444	
29	"	24	40,087	59	3	
85	"	42	40,949	54	53	
2,014	2,024	2,930	439,295	4,435	714	
42	"	46	6,976	23	42	
487	"	440	25,097	64	42	
350	3	370	45,633	444	245	
50	"	35	8,573	42	7	
92	"	25	40,952	38	7	
23	4	5	3,894	25	5	
472	3	804	65,798	704	416	
57	4	42	44,785	447	45	
309	44	232	42,258	477	242	
32	"	44	8,520	40	6	
35	5	30	8,764	39	8	
43	"	30	5,996	40	4	
3	"	"	480	"	"	
394	43	315	58,547	394	453	
370	"	85	40,869	499	65	
7,040	6,418	42,437	435,407	7,366	4,796	
475	4	7	47,873	36	24	
445	"	24	20,543	427	23	
466	"	42	43,447	84	28	
293	4	92	25,354	468	80	
250	2	76	24,443	440	44	
53	"	2	6,467	27	44	
3,300	3,048	3,456	464,761	4,485	4,952	
404	"	40	47,089	8	4	
450	4	50	20,152	83	45	
49,499	46,042	25,742	4,626,573	45,952	9,964	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE. 2	2 <sup>e</sup> CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 <sup>re</sup> CLASSE. 5	2 <sup>e</sup> CLASSE. 6	3 <sup>e</sup> CLASSE. 7	TOTAL. 8
OUEST (Suite).	Report . . . . .	47,003	24,178	41,178	58,453	204,989	1,263,700	1,524,142
	Ostende . . . . .	8,452	12,927	21,379	8,148	16,185	60,676	85,009
	La Pinte . . . . .	"	"	"	53	329	4,043	4,395
	Deurie . . . . .	"	"	"	260	236	4,291	4,787
	Deynze . . . . .	255	3,712	3,967	662	4,654	40,078	45,394
	Machelen . . . . .	"	"	"	33	133	4,408	4,574
	Olsène . . . . .	"	"	"	162	645	7,912	8,719
	Waereghem . . . . .	"	"	"	654	2,901	40,401	43,953
	Harlebeke . . . . .	"	"	"	292	3,306	24,850	28,448
	Courtrai . . . . .	1,653	7,724	9,377	5,770	20,062	123,329	149,161
	Mouscron . . . . .	689	7,890	8,579	2,539	10,079	68,760	81,378
	Néchin . . . . .	"	"	"	298	1,776	36,413	38,487
	Templeuve . . . . .	"	"	"	263	1,327	18,278	19,868
	Blandain . . . . .	"	"	"	16	64	1,342	1,422
	Tournai . . . . .	"	"	"	10,824	21,090	170,687	205,601
	Havannes . . . . .	"	"	"	48	532	9,536	10,116
	Bary-Maulde . . . . .	"	"	"	503	964	14,725	16,192
	Leuze . . . . .	"	"	"	1,555	7,087	57,437	66,079
	Ligne . . . . .	"	"	"	691	1,233	21,374	23,298
	Ath . . . . .	"	"	"	2,394	8,910	95,370	106,674
Maffles . . . . .	"	"	"	207	763	8,104	9,074	
Chièvres-et-Attres . . . . .	"	"	"	355	1,729	11,000	13,084	
Brugelle . . . . .	"	"	"	408	2,318	23,739	26,555	
Lens . . . . .	"	"	"	286	1,944	17,102	19,332	
	TOTAUX . . . . .	28,052	56,428	84,480	94,961	313,256	2,424,519	2,532,736
EST.	Boortmeerbeek . . . . .	"	"	"	382	913	17,499	18,794
	Haecht . . . . .	"	"	"	441	830	9,686	10,657
	Wespelaer . . . . .	"	"	"	792	3,423	18,984	23,196
	Herent . . . . .	"	"	"	45	521	7,183	7,749
	Louvain . . . . .	5,515	586	6,131	14,794	26,445	147,424	188,630
	Vertryck . . . . .	"	"	"	199	1,126	16,763	18,088
	Tirlemont . . . . .	2,067	248	2,315	4,230	10,529	75,312	90,071
	Esemael . . . . .	"	"	"	221	663	5,774	6,658
	A reporter . . . . .	7,612	834	8,446	20,804	44,420	298,649	363,843

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n°s 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUISVACX.	
9	10	11	12	13	14	
19,499	16,012	25,742	4,626,573	45,952	9,964	
2,009	731	4,545	440,673	2,353	4,261	
32	"	3	4,430	44	6	
44	"	2	4,803	6	8	
635	4	433	50,430	344	423	
8	"	4	4,586	3	4	
49	4	36	8,805	24	43	
245	43	467	44,378	266	94	
425	7	442	28,692	424	34	
4,003	604	4,201	464,343	2,401	931	
4,994	57	4,676	93,684	4,340	779	
246	2	425	38,860	472	33	
94	"	64	20,023	82	49	
42	"	"	4,434	29	44	
4,406	4,690	4,779	213,476	3,644	4,997	
89	"	45	40,220	29	39	
87	4	77	46,357	405	26	
420	12	357	66,863	880	428	
400	"	43	23,438	443	64	
680	4,071	2,460	440,585	4,017	568	
61	"	42	9,444	40	37	
433	3	75	43,297	453	45	
205	4	96	26,857	244	87	
469	4	56	49,558	447	52	
29,317	20,204	44,777	2,708,544	29,449	49,617	
428	4	69	48,992	42	5	
90	3	98	40,848	22	46	
294	4	462	23,656	449	65	
64	4	44	7,828	20	3	
3,469	7,467	7,594	213,288	2,642	4,889	
470	4	456	48,445	73	35	
4,052	795	4,928	96,461	4,406	934	
69	4	63	6,794	53	40	
5,336	8,273	10,084	394,979	4,377	2,984	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.  1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
EST (Suite).	Report . . . . .	7,612	834	8,446	20,304	44,420	298,619	363,843
	Landen . . . . .	4,489	"	4,489	1,634	3,945	30,255	35,804
	Gingelom. . . . .	"	"	"	286	905	7,790	8,981
	Rosoux . . . . .	"	"	"	161	824	6,350	7,338
	Waremme . . . . .	"	"	"	4,473	3,997	38,505	43,975
	Remicourt . . . . .	"	"	"	7	333	9,669	40,009
	Fexhe . . . . .	"	"	"	223	2,664	33,036	35,920
	Ans . . . . .	80	"	80	495	3,357	33,775	37,627
	Haut-Pré . . . . .	"	"	"	670	6,390	70,445	77,205
	Liège (Guillemins). . . . .	44,617	2,330	46,947	24,372	46,407	445,853	243,632
	— (Longdoz) . . . . .	"	"	"	4,778	49,578	99,449	120,805
	— (Nulf) . . . . .	404	233	337	"	"	4	4
	Chênée . . . . .	"	2	2	4,032	47,378	85,834	104,244
	Chaufontaine . . . . .	"	"	"	3,433	42,936	31,303	47,372
	Trooz-Aval . . . . .	"	"	"	994	4,295	38,455	43,744
	Nessonvaux . . . . .	"	"	"	754	3,952	40,291	44,997
	Pepinster . . . . .	4,004	23	4,024	4,454	6,700	79,987	87,838
	Ensival . . . . .	"	"	"	420	3,476	22,464	26,057
	Verviers . . . . .	42,487	4,440	43,627	40,467	37,669	239,865	288,004
	Dolhain . . . . .	3,436	"	3,436	973	5,773	48,045	54,791
Herbesthal . . . . .	2,082	"	2,082	969	3,028	48,506	22,503	
TOTAUX . . . . .	43,308	4,862	47,470	68,796	227,694	4,378,494	4,674,684	
MIDI.	Bruxelles (Midi). . . . .	48,085	8,828	26,943	34,913	53,289	326,829	442,034
	Forest . . . . .	"	"	"	466	3,484	20,346	23,693
	Ruysbroeck . . . . .	"	"	"	390	5,032	42,440	48,762
	Loth . . . . .	"	"	"	753	2,874	30,506	34,130
	Buysingen . . . . .	"	"	"	430	477	3,780	4,687
	Hal . . . . .	"	"	"	4,817	42,480	455,494	472,494
	Lombecq . . . . .	"	"	"	640	4,443	10,429	44,882
	Tubize . . . . .	"	"	"	4,437	2,868	42,790	46,795
	Hennuyères . . . . .	"	"	"	254	4,245	42,448	43,947
	Braine-le-Comte . . . . .	435	365	500	2,075	6,398	86,420	94,902
	Écaussines . . . . .	"	"	"	794	2,773	29,760	33,324
	Marche-lez-Écaussines . . . . .	"	"	"	59	486	6,824	7,369
	Manage . . . . .	"	"	"	4,858	9,075	79,584	93,514
A reporter . . . . .	48,220	9,493	27,443	48,253	401,888	847,356	997,497	

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.	
9	10	11	(Col. n°s 4, 8, 9, 10 et 11.)	PAR COLIS.	QUINTAUX.	
5,336	8,273	10,081	395,979	4,377	2,984	
275	9	683	38,257	449	224	
37	•	23	9,041	80	33	
28	•	7	7,373	128	17	
290	2	273	44,540	708	211	
29	•	•	10,038	11	•	
458	3	114	36,195	126	33	
417	11	121	37,956	89	42	
436	623	1,309	79,573	583	116	
2,213	4,245	4,702	241,739	5,602	6,082	
835	42	1,519	123,201	1,122	456	
2	•	3	343	•	•	
740	•	183	105,169	517	118	
624	•	18	48,014	498	126	
732	•	44	44,520	403	28	
387	•	39	45,423	263	22	
573	2	265	89,705	394	201	
303	•	43	26,403	198	31	
1,480	3	2,495	305,606	4,395	2,713	
44	•	18	57,989	199	65	
104	3	501	25,193	482	115	
14,743	13,216	22,444	1,772,257	20,592	13,617	

9,634	1,689	12,641	462,908	22,425	6,869
134	•	44	23,871	107	5
409	•	113	49,284	110	6
241	•	29	34,400	84	6
34	•	4	4,725	22	1
2,304	•	282	175,077	1,142	353
156	1	•	12,039	67	13
369	1	128	47,293	206	81
102	•	51	14,070	86	19
594	15	859	96,870	942	374
346	•	43	33,713	279	70
42	•	24	7,435	32	11
705	84	784	95,087	1,103	450
15,070	1,790	15,002	1,056,772	26,695	8,258

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.  1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
MIDI (Suite).	Report . . . . .	48,220	9,493	27,443	48,253	104,888	847,356	997,497
	L'Olive . . . . .	"	"	"	47	142	1,260	1,449
	Mariemont . . . . .	"	"	"	385	1,208	6,369	7,962
	Beaume . . . . .	"	"	"	158	1,241	7,877	9,246
	La Louvière . . . . .	"	"	"	1,556	6,158	48,725	56,439
	Bracquegnies . . . . .	"	"	"	849	3,597	30,331	34,747
	Havré . . . . .	"	"	"	450	2,347	23,167	25,964
	Obourg . . . . .	"	"	"	230	1,581	14,470	16,290
	Nimy . . . . .	"	"	"	306	2,034	20,972	23,312
	Gouy-lez-Piéton . . . . .	"	"	"	345	1,122	16,581	18,048
	Pont-à-Celles . . . . .	"	"	"	60	689	19,503	20,252
	Luttre . . . . .	"	"	"	236	987	23,103	24,326
	Gosselies . . . . .	"	"	"	1,586	5,362	62,178	69,126
	Roux . . . . .	"	"	"	507	5,237	46,043	51,787
	Marchienne . . . . .	"	"	"	2,167	8,167	76,044	86,348
	Charleroi . . . . .	2,884	"	2,884	10,494	32,299	191,035	233,828
	Couillet . . . . .	"	"	"	842	4,140	39,405	44,387
	Châtelineau . . . . .	1,546	"	1,546	2,649	18,742	127,241	148,602
	Le Campinaire . . . . .	"	"	"	72	473	8,905	9,452
	Farciennes . . . . .	"	"	"	264	3,142	30,138	33,844
	Tamines . . . . .	"	"	"	837	3,678	52,528	57,043
	Auvélais . . . . .	"	"	"	682	2,171	19,222	52,075
	Moustier . . . . .	"	"	"	380	1,841	37,189	39,410
	Floreffe . . . . .	"	"	"	975	3,732	42,002	46,709
	Namur . . . . .	3,787	"	3,787	4,403	14,884	93,044	112,328
	Soignies . . . . .	"	"	"	2,145	5,410	46,652	54,207
	Neufvilles . . . . .	"	"	"	207	450	7,340	7,997
	Jurbise . . . . .	"	"	"	737	2,265	26,089	29,091
	Mons . . . . .	3,352	496	3,548	18,085	56,339	323,858	398,282
	Jemmapes . . . . .	"	"	"	696	12,183	103,518	118,397
	Quaregnon . . . . .	"	"	"	171	2,824	27,177	30,172
	Saint-Ghislain . . . . .	48	66	84	2,568	12,139	106,254	120,961
Boussu . . . . .	"	"	"	1,596	6,698	48,348	56,642	
Thulin . . . . .	"	"	"	1,156	3,228	30,663	35,047	
Quiévrain . . . . .	87	315	402	1,684	4,100	42,926	48,710	
	TOTAUX . . . . .	29,894	9,770	39,664	107,688	332,467	2,679,792	3,119,947

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	14	
15,070	4,790	45,002	1,056,772	26,695	8,258	
4	"	9	1,462	20	4	
17	"	15	7,994	84	29	
45	"	17	9,308	82	45	
365	1	384	57,489	348	92	
498	1	212	35,458	116	29	
137	"	19	26,420	403	46	
137	"	6	16,433	75	19	
84	1	53	23,450	122	20	
120	"	277	48,445	421	22	
220	2	44	20,318	79	4	
154	3	121	24,604	88	20	
649	7	1,063	70,845	654	250	
425	8	859	53,079	346	96	
465	10	450	87,273	680	146	
2,467	1,034	6,883	246,790	3,375	1,578	
152	1	252	44,792	197	51	
946	4	2,157	153,255	1,365	481	
49	"	73	9,544	23	2	
410	"	478	34,432	135	28	
443	1	594	57,778	333	68	
419	"	580	52,774	480	40	
405	6	63	39,584	187	24	
468	3	537	47,417	384	58	
722	247	1,993	119,077	2,562	1,214	
608	1	219	55,035	681	402	
72	"	16	8,085	46	15	
256	"	287	29,634	165	40	
2,538	3,759	6,289	414,416	5,969	2,360	
388	1	694	119,480	424	99	
460	1	171	30,504	74	48	
487	1	576	122,409	913	227	
264	1	450	57,054	436	73	
266	"	81	33,394	211	24	
393	"	484	49,689	1,292	613	
23,170	6,880	40,305	3,235,463	48,565	16,459	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.  1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE. 2	2 <sup>e</sup> CLASSE 3	TOTAL. 4	1 <sup>re</sup> CLASSE. 5	2 <sup>e</sup> CLASSE. 6	3 <sup>e</sup> CLASSE. 7	TOTAL. 8
	<b>AU DÉPART.</b>							
LIGNES.	Nord . . . . .	84,435	24,603	109,038	447,562	322,619	4,495,224	4,965,402
	Ouest . . . . .	28,052	56,428	84,480	94,961	313,256	2,424,549	2,532,736
	Est . . . . .	42,308	4,862	47,170	68,796	227,694	4,378,494	4,674,684
	Midi . . . . .	29,894	9,770	39,664	107,688	332,467	2,679,792	3,119,947
	TOTAUX . . . . .	184,686	95,663	280,349	449,007	4,196,036	7,077,726	9,292,769
	<b>A L'ARRIVÉE.</b>							
SERVICE	De la Flandre occidentale . . . . .	"	"	"	3,673	8,043	26,574	38,260
	De Pepinster à Spa . . . . .	5,349	264	5,610	6,448	43,374	51,854	71,376
	Du Grand Central belge . . . . .	3,338	94	3,432	3,085	5,669	40,870	49,633
	Du Nord Belge . . . . .	48,812	8,480	27,292	2,034	5,230	48,537	25,804
	De Liège à Turnhout . . . . .	"	"	"	4,690	5,638	30,394	37,722
	De Hainaut et Flandres . . . . .	"	"	"	2,450	9,220	50,369	62,039
	Du Centre . . . . .	"	"	"	4,899	5,970	35,640	43,679
	D'Anvers à Gand . . . . .	4	4	18	60	408	68	236
	Du Grand Luxembourg . . . . .	12	24	36	2,254	6,754	15,456	24,464
	De Bruges à Blankenberghe . . . . .	4,043	4,026	2,069	4,827	4,938	4,459	5,244
	De Manage à Wavre . . . . .	"	"	"	"	"	22	22
	Liégeois-Limbourgeois . . . . .	"	"	"	455	2,485	7,475	10,415
	Gand à Bruges, par Ecloo . . . . .	"	"	"	"	5	4	9
	Franco-belge, par Haumont . . . . .	47,555	"	47,555	"	"	"	"
	— par Quévrain . . . . .	4,629	2,779	4,408	2,883	5,094	25,679	34,556
	— par Mouscron . . . . .	45,730	9,172	24,902	7,747	46,442	142,203	136,362
	— par Blandain . . . . .	3	4	4	254	487	4,076	4,814
	Rhénan-belge . . . . .	30,656	41,829	42,485	5,403	40,496	30,824	46,723
	Prusso-belge . . . . .	516	24	537	42	424	243	379
	Prusso-néerlande-belge . . . . .	4,286	"	4,286	4,953	4,984	25,966	32,900
Anglo-belge-rhénan . . . . .	4,562	817	2,279	"	"	"	"	
Du South Eastern railway . . . . .	7,976	3,613	44,589	"	"	"	"	
General Steam navigation . . . . .	605	"	505	949	818	"	4,767	
Great Eastern . . . . .	242	332	574	"	"	"	"	
	TOTAUX GÉNÉRAUX . . . . .	290,904	434,426	425,030	463,780	4,299,502	8,125,388	9,888,670

				<b>BAGAGES.</b>		<i>Observations.</i>
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. nos 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIER.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	14	
47,603	32,471	46,582	2,204,096	26,277	28,881	
29,317	20,204	44,777	2,708,514	29,449	49,647	
44,743	43,246	22,444	4,772,257	20,592	43,647	
28,470	6,880	40,805	3,235,463	48,565	46,439	
<b>449,833</b>	<b>72,774</b>	<b>454,608</b>	<b>9,917,330</b>	<b>124,553</b>	<b>78,574</b>	
160	4,470	"	39,890	1,200	908	
668	"	"	77,654	2,879	2,549	
333	"	"	23,398	385	2,922	
4,573	"	"	54,666	889	6,243	
"	"	"	37,722	759	344	
624	4,435	"	64,098	4,063	568	
445	"	"	43,594	720	255	
"	"	7	264	8	44	
"	"	2,907	27,407	387	498	
"	"	"	7,343	94	645	
"	"	74	96	"	"	
21	"	"	40,436	316	423	
"	"	"	9	2	4	
468	"	"	47,723	"	4,940	
486	"	"	39,450	"	4,216	
245	"	"	461,479	"	3,047	
5	"	"	4,823	"	56	
862	"	4,897	94,967	4,255	43,767	
2	"	"	918	4	173	
"	7,032	"	44,248	864	4,550	
"	"	"	2,379	"	"	
"	"	"	14,589	"	471	
"	"	"	2,272	"	"	
"	"	"	574	"	48	
<b>425,062</b>	<b>82,708</b>	<b>436,493</b>	<b>40,677,963</b>	<b>135,377</b>	<b>448,554</b>	

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

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
NORD.	Bruxelles (Nord) . . . . .	342,980 86	103,750 30	446,731 16	350,033 10	388,210 21	1,004,177 44	1,742,420 75
	— (Josaphat) . . . . .	»	»	»	26 65	53 56	431 60	511 81
	— (rue Rogier) . . . . .	»	»	»	50 70	284 76	424 17	759 65
	— (St-Josse-ten-Noode) . . . . .	»	»	»	49 60	136 08	519 74	705 42
	— (rue de la Loi) . . . . .	26 50	40 05	66 55	369 25	395 07	785 96	1,550 28
	— (Schaerbeek) . . . . .	»	»	»	191 50	419 20	2,455 35	3,066 05
	Haeren . . . . .	»	»	»	455 80	2,227 90	7,359 90	10,043 60
	Vilvorde . . . . .	1,025 10	216 10	1,241 20	6,067 60	13,912 50	48,340 65	68,320 75
	Eppeghem . . . . .	»	»	»	393 70	793 40	4,896 75	6,083 85
	Weerde . . . . .	»	»	»	337 80	1,172 70	5,308 80	6,839 30
	Malines . . . . .	26,393 40	4,252 60	30,646 »	34,647 40	69,022 20	204,443 76	308,115 36
	Wovre-Sainte-Catherine) . . . . .	»	»	»	189 30	361 20	1,728 95	2,279 45
	Duffel . . . . .	»	»	»	819 60	3,195 30	13,176 55	17,191 45
	Contich . . . . .	»	»	»	2,255 60	5,031 70	21,808 70	29,096 »
	Lierre . . . . .	»	»	»	3,526 40	10,755 10	39,427 05	53,708 55
	Vieux-Dieu . . . . .	»	»	»	1,766 »	3,185 60	16,843 70	21,795 30
	Berchem . . . . .	»	»	»	344 30	1,104 50	6,727 05	8,175 85
Anvers . . . . .	132,474 90	7,665 70	140,140 60	126,097 50	149,211 85	336,098 47	611,407 52	
Totaux . . . . .	502,900 76	116,224 75	619,125 51	527,611 80	649,472 85	1,714,956 59	2,892,071 24	
OUEST.	Laeken . . . . .	»	»	»	559 10	3,021 80	7,871 89	11,452 79
	Jette . . . . .	»	»	»	1,490 90	2,712 45	6,091 65	10,294 »
	Berchem-Sainte-Agathe . . . . .	»	»	»	81 80	653 10	5,850 10	6,585 »
	Dilbeek . . . . .	»	»	»	303 40	405 30	2,979 05	3,687 75
	Bodeghem-Saint-Martin . . . . .	»	»	»	307 90	533 10	2,186 21	3,027 21
	Ternath . . . . .	»	»	»	1,000 75	4,139 »	18,422 16	23,561 85
	Lede . . . . .	»	»	»	578 »	2,765 70	10,779 30	14,123 »
	Schellebelle . . . . .	»	»	»	238 80	601 30	3,739 90	4,580 »
	Hombek . . . . .	»	»	»	49 60	63 30	504 15	617 05
	Copelle-au-Bois . . . . .	»	»	»	698 »	2,472 10	19,418 47	22,588 57
	Londerzeel . . . . .	»	»	»	1,944 90	2,347 70	13,859 20	18,151 80
	Malderen . . . . .	»	»	»	955 »	1,747 30	9,359 15	12,061 45
	Buggenhout . . . . .	»	»	»	1,454 80	2,158 40	12,263 »	15,876 20
	Termonde . . . . .	2,743 10	1,745 »	4,488 10	7,497 »	18,241 10	70,432 65	96,170 75
	Zèle . . . . .	»	»	»	319 20	3,045 20	10,727 35	14,091 75
	Lokeren . . . . .	»	»	»	2,950 50	6,795 40	21,343 15	31,089 05
	Audeghem . . . . .	»	66 80	66 80	104 20	582 40	5,606 25	6,292 85
	Gyseghem . . . . .	4 60	7 30	11 90	684 60	2,334 40	5,671 75	8,690 75
	Alost . . . . .	3,015 60	5,676 50	8,692 10	16,070 20	25,981 30	98,272 86	140,324 36
Erembodegem . . . . .	»	»	»	259 »	775 90	4,248 40	5,283 30	
Denderleeuw . . . . .	»	»	»	620 40	1,991 30	15,228 65	17,740 35	
Ninove . . . . .	»	»	»	2,279 10	9,389 10	36,148 29	47,816 49	
Santbergen . . . . .	»	»	»	128 80	977 40	6,207 97	7,314 17	
A reporter . . . . .	5,763 30	7,495 60	13,258 90	40,484 95	93,734 05	387,201 49	521,420 49	

*transports de voyageurs et bagages, pendant l'année 1865.*

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES	TOTAL GENERAL. (Col. nos 4, 8, 9, 10 et 11)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
32,054 59	12,310 17	46,610 38	2,250,163 05	10,514 31	99,947 80	110,462 11	
1 74	"	08	513 63	6 08	" 04	6 12	
4 53	"	1 01	766 09	4 05	4 63	8 68	
8 06	"	7 17	720 67	4 22	" 16	4 38	
10 14	"	2 68	1,629 05	20 04	23 51	43 55	
18 09	"	3 95	3,058 09	1 01	2 09	3 10	
04 10	"	8 93	10,116 63	28 70	20 24	48 94	
486 44	176 98	1,048 17	71,273 54	265 75	365 07	630 82	
28 41	"	2 78	6,115 04	12 50	13 65	26 15	
54 33	"	74 63	6,908 26	21 80	9 95	31 75	
2,507 41	4,578 38	8,322 64	354,169 79	1,505 70	4,227 46	5,734 16	
9 06	"	6 16	2,295 57	6 10	7 17	13 27	
72 33	3 30	63 23	17,332 51	43 05	36 47	79 52	
193 06	674 12	285 28	30,238 46	190 65	226 50	426 15	
665 79	4,869 34	865 07	69,111 73	305 55	677 78	983 33	
161 50	279 44	1,319 56	23,555 74	82 90	99 38	182 28	
228 26	123 63	1,289 26	9,797 10	31 94	27 40	59 30	
10,488 75	17,496 31	22,362 80	665,186 28	3,096 79	31,680 52	34,777 31	
47,047 51	40,527 87	82,259 72	3,681,041 85	10,151 10	137,369 82	153,520 92	
43 24	1 88	300 36	11,798 27	13 70	16 39	30 09	
68 68	2 30	26 22	10,391 20	62 73	04 03	156 78	
23 45	"	4 85	6,613 30	3 60	5 62	9 22	
17 03	"	9 68	3,714 46	8 75	5 37	14 12	
14 42	"	4 30	3,045 93	9 23	1 73	10 98	
124 85	"	234 23	23,920 93	138 10	115 19	273 20	
71 49	" 45	34 62	14,229 56	99 95	66 55	166 50	
13 21	"	35 41	4,628 62	18 30	8 61	26 91	
1 31	1 65	2 87	622 68	" 50	" 73	1 23	
153 35	2 83	36 24	22,780 50	40 10	83 45	123 55	
85 37	2 "	183 76	18,422 95	83 45	195 18	278 63	
72 60	1 45	31 73	12,167 23	96 95	116 08	213 03	
111 30	2 25	80 46	16,070 21	79 35	125 05	204 40	
728 01	4,333 35	3,517 29	109,287 50	441 88	1,035 21	1,477 09	
53 82	2 08	583 99	14,731 64	49 20	61 "	112 20	
152 40	1,222 81	402 22	32,866 50	145 77	321 03	466 85	
6 30	"	26 38	6,392 33	39 75	3 96	43 71	
51 62	"	12 97	8,767 24	33 45	154 11	187 56	
1,541 83	2,484 66	3,395 91	156,438 86	841 92	1,515 90	2,357 82	
20 39	"	17 76	5,321 45	12 55	20 94	33 49	
71 31	"	105 81	17,917 47	34 82	16 44	51 26	
228 97	3 35	409 84	44,499 65	253 97	437 19	691 07	
25 76	"	36 22	7,376 15	19 10	20 54	39 64	
3,680 71	8,111 08	9,493 14	555,964 32	2,567 16	4,422 26	6,989 42	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
	Report . . . . .	5,763 30	7,495 60	13,258 90	40,484 95	93,734 05	367,201 49	521,420 49
	Ideghem . . . . .	"	"	"	57 60	1,053 80	6,642 75	7,753 95
	Schendelbeke . . . . .	"	"	"	17 60	300 50	2,338 "	2,656 30
	Grammont . . . . .	"	48 40	48 40	6,896 10	16,552 10	57,096 65	80,544 85
	Aeren . . . . .	"	"	"	545 20	930 90	8,671 10	10,147 20
	Lessines . . . . .	15 80	"	15 80	2,511 "	8,104 50	35,693 "	46,308 50
	Papignies . . . . .	"	"	"	17 50	267 60	4,554 65	4,839 95
	Rebsix . . . . .	"	"	"	33 70	313 50	4,915 30	5,262 50
	Wichelen . . . . .	"	"	"	158 10	906 20	3,367 10	4,433 40
	Schoonarde . . . . .	"	"	"	9 60	42 80	259 30	311 70
	Wetteren . . . . .	"	"	"	2,918 60	6,052 20	37,553 35	46,524 35
	Melle . . . . .	"	"	"	1,962 30	8,485 50	14,632 70	25,080 50
	Gand . . . . .	62,384 10	53,926 97	116,311 07	100,605 "	147,729 90	429,477 96	677,812 86
	Tronchiennes . . . . .	"	"	"	595 50	1,847 60	7,069 00	9,513 30
	Landeghem . . . . .	"	"	"	918 10	2,304 10	10,807 75	14,119 95
	Hansbeke . . . . .	"	"	"	843 10	1,218 80	6,553 50	8,615 40
	Aeltre . . . . .	"	"	"	1,041 20	3,790 "	19,869 45	24,500 65
	Bloemendael . . . . .	"	"	"	2,034 60	2,601 60	16,047 25	20,683 65
	Oostcamp . . . . .	"	"	"	595 "	585 70	2,288 60	3,469 30
	Bruges . . . . .	30,953 10	30,524 80	61,477 90	27,928 10	42,361 70	121,101 90	191,389 70
	Jabbeke . . . . .	"	"	"	350 50	734 70	7,154 35	8,239 55
	Plasschendael . . . . .	"	"	"	617 80	1,466 "	10,764 80	12,848 60
	Ostende . . . . .	85,619 20	58,374 50	143,993 70	40,830 70	48,154 30	87,712 50	176,697 50
	La Pinte . . . . .	"	"	"	78 50	252 60	2,755 "	3,126 10
	Deurle . . . . .	"	"	"	727 60	201 30	2,304 20	3,233 10
	Deynze . . . . .	890 90	6,626 60	7,517 50	1,610 40	6,288 90	35,463 95	43,365 25
	Machelen . . . . .	"	"	"	62 90	153 20	1,169 50	1,387 60
	Olsene . . . . .	"	"	"	363 60	940 50	5,701 40	7,005 50
	Waereghem . . . . .	"	"	"	1,560 80	4,141 90	33,714 "	39,416 80
	Haerlebeke . . . . .	"	"	"	692 "	2,948 40	14,630 "	18,290 40
	Coutras . . . . .	8,704 30	21,784 40	30,488 70	18,246 90	34,901 20	119,593 50	172,831 60
	Mousseron . . . . .	3,789 10	15,063 90	18,853 "	7,100 70	17,309 40	74,260 85	98,670 95
	Néchin . . . . .	"	"	"	649 90	1,890 40	20,888 90	23,433 20
	Templeuve . . . . .	"	"	"	584 20	1,322 30	8,960 95	10,867 45
	Blandain . . . . .	"	"	"	11 30	34 60	893 70	430 60
	Tournai . . . . .	"	"	"	41,981 80	52,986 10	174,315 95	269,283 85
	Havannes . . . . .	"	"	"	128 30	384 "	4,085 70	4,598 "
	Bary-Manille . . . . .	"	"	"	1,167 90	1,160 80	10,359 35	12,688 05
	Lenze . . . . .	"	"	"	5,174 80	12,623 80	54,915 75	72,714 35
	Ligne . . . . .	"	"	"	2,656 60	1,365 30	12,645 95	16,667 85
	Ath . . . . .	"	"	"	8,599 20	15,181 70	85,208 95	108,989 85
	Haffles . . . . .	"	"	"	606 70	1,026 80	6,304 60	8,030 10
	Chièvres-Aitres . . . . .	"	"	"	1,123 60	2,626 80	9,396 "	13,148 40
	Drugelette . . . . .	"	"	"	1,660 70	4,106 50	18,224 60	23,991 80
	Lens . . . . .	"	"	"	994 70	2,719 60	12,893 95	16,608 25
	TOTAUX . . . . .	198,119 80	193,845 17	391,964 97	327,845 85	554,334 55	1,989,782 10	2,871,962 20

OUBIAT. (Suite.)

				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	
3,680 71	8,111 08	9,493 14	535,964 32	2,567 16	4,422 26	6,989 42	
31 96	"	28 70	7,814 61	16 95	11 28	28 23	
12 82	1 03	7 59	2,677 74	9 05	11 68	20 73	
424 06	3 89	1,031 25	82,052 45	371 51	1,043 22	1,414 73	
29 73	6 97	60 64	10,244 54	74 "	48 34	122 34	
212 99	27 73	342 02	46,907 04	250 62	557 87	808 49	
12 93	"	17 54	4,870 44	17 29	21 31	38 60	
22 94	10 61	50 67	5,346 72	16 30	35 84	52 14	
18 94	"	24 "	4,476 34	18 80	1 54	20 34	
" 51	"	"	312 21	"	"	"	
206 12	15 08	335 59	47,081 14	244 60	208 22	542 82	
199 11	"	112 91	25,383 52	141 55	232 87	374 42	
7,158 06	9,115 70	21,678 53	832,076 22	4,431 50	17,692 42	22,123 92	
37 60	1 65	6 77	9,550 52	20 45	60 01	80 46	
58 63	"	28 11	14,206 69	68 95	72 58	147 53	
66 70	"	15 33	8,697 43	63 20	68 10	131 30	
178 44	2 05	103 57	24,784 71	105 63	202 56	308 21	
223 06	" 50	114 70	21,021 91	86 70	191 43	281 13	
19 05	"	2 05	3,600 41	17 60	40 75	67 35	
4,012 14	7,011 10	8,333 99	272,224 83	988 43	7,687 81	8,676 24	
28 06	"	20 14	8,288 35	16 83	2 88	19 73	
54 94	" 33	67 14	12,971 01	56 08	39 47	95 55	
3,640 05	1,911 17	4,633 08	331,070 40	1,662 85	30,433 58	31,996 43	
13 58	"	1 23	3,140 91	8 40	12 95	21 35	
6 63	"	3 55	3,243 28	3 "	33 27	36 27	
368 80	1 03	482 48	51,735 98	161 80	292 42	454 22	
3 48	"	3 83	1,394 91	1 10	"	1 10	
25 "	" 50	31 17	7,062 17	11 25	23 13	34 38	
130 30	25 35	222 28	39,791 73	160 60	200 81	361 41	
57 34	14 50	183 48	18,515 72	67 10	74 62	141 72	
866 73	1,113 13	8,430 07	213,731 13	1,113 22	3,035 71	4,148 93	
2,607 81	126 30	4,812 90	125,070 98	1,078 26	2,961 05	4,039 31	
88 95	5 63	318 88	23,848 66	113 74	93 99	207 73	
41 87	"	113 67	11,022 39	51 07	75 02	126 10	
1 90	"	"	441 50	6 44	26 54	32 98	
1,695 82	4,336 70	11,161 10	286,477 50	1,748 09	7,451 67	9,199 76	
19 79	"	38 78	4,656 57	8 62	27 22	35 64	
44 22	3 90	113 97	12,850 14	44 48	114 79	159 27	
288 79	11 80	577 33	73,592 27	344 89	1,322 "	1,666 89	
47 91	"	88 94	16,894 70	69 62	270 88	340 50	
526 13	2,006 53	3,398 78	114,921 29	414 35	1,551 90	1,966 25	
31 43	"	19 14	8,080 67	17 35	123 32	140 67	
78 51	5 48	88 58	13,318 97	62 26	137 77	200 03	
138 28	1 18	109 69	24,240 96	117 41	309 22	426 63	
78 11	2 63	57 48	16,746 47	66 17	178 85	245 02	
27,482 70	33,874 56	77,865 99	3,403,150 48	16,815 31	81,505 16	98,320 47	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.  I	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
	2	3	4	5	6	7	8	
EST.	Doortmerbeck . . . . .	"	"	"	636 40	878 90	8,938 70	10,452 "
	Haecht . . . . .	"	"	"	297 20	1,102 80	7,328 20	8,728 20
	Wespelaer . . . . .	"	"	"	1,456 60	4,179 60	13,859 80	19,496 "
	Herent . . . . .	"	"	"	106 10	463 70	3,028 25	3,598 05
	Louvain . . . . .	22,165 10	1,537 80	23,702 90	44,403 "	60,022 30	176,701 50	281,129 80
	Vertryck . . . . .	"	"	"	534 20	1,617 70	12,767 25	14,919 15
	Tirlemont . . . . .	8,666 80	914 80	9,581 60	13,230 "	20,321 90	89,527 10	123,079 "
	Esmael . . . . .	"	"	"	840 50	936 60	5,829 "	7,606 10
	Landen . . . . .	8,845 80	"	8,845 80	6,362 10	10,318 30	41,839 30	58,519 70
	Gingelom . . . . .	"	"	"	1,078 60	1,388 10	5,802 90	8,269 60
	Roseux . . . . .	"	"	"	392 40	884 "	4,051 55	5,329 95
	Waremmes . . . . .	"	"	"	4,604 50	6,507 10	35,099 45	46,211 05
	Remicourt . . . . .	"	"	"	11 20	357 70	5,578 55	5,947 45
	Fexho . . . . .	"	"	"	409 60	2,482 80	19,441 35	22,333 75
	Ans . . . . .	103 "	"	103 "	1,442 20	3,608 90	26,853 10	32,234 20
	Haut-Pré . . . . .	"	"	"	2,650 70	10,056 10	65,100 15	77,806 95
	Litge (Guillemins) . . . . .	84,534 60	8,989 30	93,523 90	83,881 35	99,759 40	203,437 15	387,075 90
	— (Longloz) . . . . .	"	"	"	3,370 60	13,782 20	56,440 65	73,593 45
	— (Nuit) . . . . .	685 70	620 70	1,506 40	"	"	3 75	3 75
	Chénée . . . . .	"	3 40	3 40	2,384 90	8,538 80	31,145 60	42,069 30
	Chaudfontaine . . . . .	"	"	"	4,146 10	8,105 50	11,118 35	23,369 95
	Trooz-Aval . . . . .	"	"	"	1,262 20	3,239 30	17,618 15	22,119 65
	Nessonvaux . . . . .	"	"	"	1,286 50	3,304 40	17,475 20	22,066 10
	Pepinster . . . . .	3,232 50	24 "	3,256 50	2,822 70	4,891 35	29,592 75	37,306 80
	Enlival . . . . .	"	"	"	881 60	2,614 60	11,681 40	15,177 60
	Verviers . . . . .	49,285 "	7,266 "	56,551 "	30,443 30	49,001 70	168,907 55	248,352 55
Dolhain . . . . .	3,570 70	"	3,570 70	1,665 60	4,014 50	18,221 90	23,902 "	
Herbesthal . . . . .	4,497 "	"	4,497 "	2,244 60	4,299 80	14,132 90	20,677 30	
TOTAUX . . . . .	185,589 20	19,956 "	205,545 20	212,847 75	326,880 05	1,101,647 50	1,641,375 30	
MIDI.	Bruxelles (Midi) . . . . .	112,821 75	41,261 90	154,083 65	132,378 40	130,479 85	437,925 40	700,783 65
	Forest . . . . .	"	"	"	174 60	1,299 50	6,022 85	7,496 95
	Ruysbroeck . . . . .	"	"	"	570 20	2,636 10	14,144 10	17,350 40
	Loth . . . . .	"	"	"	676 "	2,035 70	11,782 90	14,494 60
	Buysingen . . . . .	"	"	"	456 50	391 "	1,723 80	2,484 30
	Hal . . . . .	"	"	"	6,409 90	13,163 70	91,666 70	114,240 30
	Lembecq . . . . .	"	"	"	927 60	1,025 40	5,451 45	7,404 45
	Tubise . . . . .	"	"	"	1,955 70	3,533 "	31,689 05	37,176 75
	Hennuyères . . . . .	"	"	"	466 "	1,475 50	8,543 35	10,484 85
A reporter . . . . .	112,821 75	41,261 90	154,083 65	144,014 00	155,952 75	611,948 60	911,016 25	

				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	
30 37	" 15	70 88	10,553 40	27 65	11 27	38 92	
36 61	2 30	89 26	8,856 37	11 "	83 66	94 66	
140 66	2 61	151 23	19,790 70	66 55	173 89	240 44	
31 76	" 70	11 23	3,841 74	12 90	7 12	20 02	
2,967 86	9,628 03	11,407 06	328,836 55	1,398 27	5,566 77	6,965 04	
75 95	1 15	124 10	15,120 35	48 53	60 63	109 18	
1,077 71	1,076 52	3,670 27	138,485 10	776 05	2,333 08	3,109 13	
30 55	1 20	85 39	7,732 24	45 60	137 47	183 07	
325 88	16 04	1,026 88	68,734 30	282 50	747 66	1,030 36	
33 01	"	43 74	8,346 35	42 15	80 71	132 86	
17 98	"	13 72	5,360 63	96 70	35 82	132 52	
205 08	2 78	413 18	46,832 99	432 60	562 69	995 29	
11 54	"	"	5,958 99	6 50	"	6 50	
67 52	5 76	201 12	22,608 15	71 60	71 05	143 15	
203 05	21 90	278 81	32,840 96	50 70	234 85	285 55	
415 00	996 38	3,218 75	62,437 77	331 77	530 47	871 24	
2,700 27	7,510 93	15,687 45	506,488 45	3,185 36	22,187 85	25,353 30	
288 "	40 93	936 71	74,868 09	553 95	1,062 75	1,616 70	
7 38	"	16 50	1,534 03	"	"	"	
163 76	"	243 61	42,480 07	287 70	302 49	660 19	
171 56	"	35 50	23,577 01	250 10	458 73	708 83	
173 79	"	81 23	22,374 67	225 70	69 07	294 77	
99 73	"	78 52	22,244 35	149 "	65 75	214 75	
170 04	" 86	486 40	41,220 60	215 15	632 62	847 77	
92 82	"	90 52	15,360 94	90 80	84 31	175 11	
1,469 38	5 61	5,742 63	312,121 17	2,258 05	8,180 39	10,438 44	
27 35	"	25 35	27,525 40	95 70	158 72	254 42	
70 61	2 40	938 69	26,184 "	545 10	410 32	955 42	
11,115 99	19,325 25	45,166 63	1,922,125 37	11,537 69	44,340 04	55,877 83	
11,885 43	2,228 30	47,688 64	916,679 66	12,142 41	25,695 69	37,838 10	
28 10	"	84 06	7,619 11	40 82	9 15	49 77	
76 55	"	189 45	17,616 40	50 15	24 80	74 95	
61 74	"	6 05	14,552 39	38 85	14 54	53 39	
10 06	"	4 06	2,498 44	11 "	" 70	11 70	
792 65	"	297 17	115,330 12	601 20	519 86	1,121 06	
73 64	" 35	"	7,478 44	38 30	12 24	50 54	
172 59	" 40	272 09	37,621 83	155 10	119 92	275 02	
45 81	"	46 21	10,576 87	40 45	31 01	71 46	
13,136 56	2,230 05	48,507 75	1,129,973 26	13,118 06	26,418 91	39,536 99	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.  1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
		2 -	3	4	5	6	7	8
	Report . . . . .	112,821 75	41,261 90	154,083 65	144,014 60	155,952 75	611,948 60	911,916 25
	Brainc-le-Comte . . . . .	432 »	912 50	1,344 50	5,266 20	10,078 20	70,158 65	85,501 05
	Écaussines . . . . .	»	»	»	2,021 30	4,212 20	22,763 85	28,997 35
	Marche-lez-Écaussines . . . . .	»	»	»	155 10	597 30	4,382 40	5,144 80
	Manage . . . . .	»	»	»	13,062 »	14,890 80	72,932 10	100,884 90
	L'Olive . . . . .	»	»	»	100 70	167 80	831 50	1,100 »
	Maricmont . . . . .	»	»	»	1,040 20	1,471 80	4,481 75	6,993 75
	Beaume . . . . .	»	»	»	343 50	1,198 70	4,981 25	6,521 45
	La Louvière . . . . .	»	»	»	3,422 80	7,105 20	36,290 »	46,818 »
	Dracogne . . . . .	»	»	»	1,670 »	3,487 80	16,438 50	21,602 30
	Hayré . . . . .	»	»	»	900 30	1,987 40	10,242 95	13,130 65
	Obourg . . . . .	»	»	»	621 50	1,088 30	6,508 45	8,278 25
	Nimy . . . . .	»	»	»	803 30	2,135 80	12,397 20	16,338 30
	Gouy-lez-Piéton . . . . .	»	»	»	795 10	1,557 50	13,423 75	15,778 35
	Pont-à-Celles . . . . .	»	»	»	141 20	921 70	12,294 55	13,357 45
	Luttre . . . . .	»	»	»	636 60	1,495 50	15,037 95	17,190 05
	Gosselies . . . . .	»	»	»	5,739 60	7,738 40	33,579 75	67,037 75
	Roux . . . . .	»	»	»	1,761 20	4,844 80	36,121 80	42,727 80
	Marchienne . . . . .	»	»	»	7,519 40	8,691 30	48,443 45	64,684 15
	Charleroi . . . . .	8,825 10	»	8,825 10	25,732 10	40,409 80	160,264 55	228,406 45
	Couillet . . . . .	»	»	»	2,525 30	3,823 40	22,110 »	28,458 70
	Châtelineau . . . . .	2,581 80	»	2,581 80	7,537 10	16,318 »	73,219 65	97,074 75
	Le Campinsire . . . . .	»	»	»	198 10	348 20	3,639 60	4,185 90
	Farciennes . . . . .	»	»	»	727 20	2,479 80	12,697 90	15,904 90
	Tamines . . . . .	»	»	»	2,156 »	3,894 30	26,059 50	32,109 80
	Auvelds . . . . .	»	»	»	1,224 »	2,242 80	25,388 15	28,852 95
	Houstier . . . . .	»	»	»	698 40	1,075 80	22,928 40	25,602 60
	Floreffe . . . . .	»	»	»	1,175 30	3,345 40	21,556 05	26,076 75
	Namur . . . . .	13,775 50	»	13,775 50	12,985 40	29,687 60	94,848 90	137,471 90
	Soignies . . . . .	»	»	»	6,062 40	9,083 80	45,304 15	60,450 35
	Neufvilles . . . . .	»	»	»	571 30	819 40	5,472 85	6,863 65
	Jurbise . . . . .	»	»	»	1,717 40	2,410 »	19,051 15	23,184 55
	Mons . . . . .	20,770 40	890 40	21,660 80	51,721 40	77,688 »	260,121 15	389,530 56
	Jemmapes . . . . .	»	»	»	2,167 10	8,327 »	43,012 10	53,506 20
	Quaregnon . . . . .	»	»	»	441 70	1,030 60	11,303 35	13,675 65
	Saint-Ghislain . . . . .	129 60	221 70	351 30	4,899 10	10,514 70	54,546 60	69,959 40
	Boussu . . . . .	»	»	»	2,893 30	5,745 90	25,886 95	34,526 15
	Thulin . . . . .	»	»	»	2,226 10	3,405 90	14,366 60	19,998 80
	Quidrain . . . . .	597 »	1,084 70	1,681 70	4,935 20	7,244 10	38,276 14	50,465 44
	TOTAUX . . . . .	159,939 15	44,371 20	204,310 35	322,664 80	461,071 75	2,033,377 10	2,817,113 74

MIDI. (Suite.)

				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	
13,138 50	2,239 05	48,597 75	1,120,973 26	13,118 06	26,418 91	39,536 99	
321 50	14 90	1,254 93	83,436 88	464 35	796 41	1,260 76	
225 35	"	45 40	29,268 10	150 85	164 54	315 39	
20 20	"	28 12	5,193 12	21 55	33 99	55 54	
481 44	75 71	897 48	102,339 53	502 49	1,058 51	1,659 "	
2 66	"	7 63	1,110 29	9 80	3 62	13 42	
9 58	"	13 33	7,016 66	41 50	78 48	119 98	
25 87	"	17 94	6,565 26	40 70	24 55	65 25	
170 50	1 03	453 78	47,452 31	187 02	203 81	390 83	
73 06	" 30	320 62	21,099 28	58 20	68 90	127 10	
50 35	"	18 79	13,119 79	60 "	68 73	131 73	
59 02	"	7 08	8,344 35	52 05	55 66	107 91	
61 93	1 30	66 17	15,465 70	67 15	74 71	151 86	
73 14	"	148 09	15,907 58	66 82	69 36	135 68	
187 67	2 20	48 16	13,595 48	50 20	15 67	65 87	
121 42	3 45	85 43	17,400 35	59 65	74 87	134 52	
435 96	8 75	1,894 "	69,306 46	351 25	784 33	1,135 58	
241 90	9 63	300 40	43,279 73	178 35	343 19	519 54	
220 12	12 50	398 73	65,315 50	371 45	426 02	797 47	
1,721 66	1,519 10	5,551 01	244,023 35	1,800 91	4,493 58	6,294 49	
83 39	" 68	290 09	28,832 86	102 35	139 72	242 07	
371 77	5 60	2,231 22	102,265 14	725 40	1,126 06	1,851 46	
7 96	"	18 30	4,212 18	13 50	7 35	20 85	
38 69	"	127 97	16,071 46	57 35	90 98	148 33	
67 37	1 55	767 69	32,946 61	181 67	156 90	338 57	
53 84	"	515 66	29,422 45	93 65	57 88	151 53	
42 83	10 20	78 09	25,733 72	108 "	51 23	159 23	
60 94	4 04	1,411 11	27,591 84	199 93	118 97	318 92	
707 01	416 88	3,711 73	156,083 02	1,409 14	3,514 02	4,923 16	
445 02	" 75	378 91	61,275 02	338 80	660 95	1,199 75	
38 44	"	12 85	6,714 84	26 67	31 98	58 65	
128 47	"	433 18	23,746 20	85 54	119 35	204 89	
1,910 27	5,893 35	11,031 01	430,031 98	3,119 53	7,225 69	10,345 22	
140 04	1 33	1,470 51	55,118 11	203 96	306 68	510 64	
48 44	1 35	312 32	14,037 76	37 10	60 48	97 58	
218 22	1 43	990 97	71,521 32	473 60	523 95	997 55	
112 17	1 45	225 15	34,864 92	223 82	190 70	414 52	
95 34	"	138 62	20,230 56	113 50	97 44	210 94	
339 38	"	340 64	52,826 00	967 43	2,078 85	3,046 28	
22,567 39	10,226 53	84,878 02	3,138,893 03	26,237 03	52,015 22	78,252 25	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.  1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 <sup>re</sup> CLASSE. 2	2 <sup>e</sup> CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 <sup>re</sup> CLASSE. 5	2 <sup>e</sup> CLASSE. 6	3 <sup>e</sup> CLASSE. 7	TOTAL. 8
	<b>AU DÉPART.</b>							
LIGNES.	Nord . . . . .	502,900 76	116,224 75	619,125 51	527,641 80	649,472 85	1,714,956 59	2,892,071 24
	Ouest . . . . .	196,119 80	193,845 17	391,964 97	327,845 55	554,334 55	1,999,782 10	2,871,962 20
	Est . . . . .	185,586 20	19,556 "	205,142 20	212,847 75	328,880 05	1,101,647 50	1,641,375 30
	Midi . . . . .	159,039 15	44,371 20	204,310 35	322,664 60	481,071 75	2,033,377 19	2,817,113 74
	TOTAUX . . . . .	1,046,545 91	373,997 12	1,420,543 03	1,390,999 90	1,991,759 20	6,839,783 38	10,222,522 48
	<b>A L'ARRIVÉE.</b>							
SERVICE	De la Flandre occidentale . . . . .	"	"	"	13,092 20	17,913 30	32,717 58	63,723 08
	De Pepinster à Spa . . . . .	36,380 90	286 10	36,667 "	21,313 90	20,274 90	26,628 17	78,316 97
	Du Grand Central belge . . . . .	21,477 30	905 70	22,383 "	11,936 35	15,643 92	17,636 71	45,216 96
	Du Nord Belge . . . . .	109,719 43	56,302 20	166,021 63	5,993 25	11,225 70	25,714 55	42,933 50
	De Lierre à Turnhout . . . . .	"	"	"	3,462 10	7,818 50	26,379 20	37,659 80
	De Hainaut et Flandre . . . . .	"	"	"	4,417 70	10,812 10	37,607 75	52,837 55
	Du Centro . . . . .	"	"	"	4,588 70	7,484 80	24,838 28	36,911 78
	D'Anvers à Gand . . . . .	23 40	52 50	75 90	225 50	390 60	137 30	753 40
	Du Grand Luxembourg . . . . .	26 55	121 68	148 23	7,089 68	4,416 38	5,048 64	16,554 70
	De Bruges à Blankenberghe . . . . .	6,901 10	5,158 60	12,059 70	8,212 75	6,836 55	3,497 05	18,546 35
	De Manago à Wavre . . . . .	"	"	"	"	"	149 60	149 60
	Liégeois-Limbourgeois . . . . .	"	"	"	1,227 40	2,343 60	6,562 74	10,133 74
	De Gand à Bruges, par Escloo . . . . .	"	"	"	"	4 80	3 10	7 90
	Franco-belge, par Hamont . . . . .	108,717 "	"	108,717 "	"	"	"	"
	— par Quévrain . . . . .	14,379 80	15,690 10	30,069 90	10,704 70	15,418 10	35,505 30	61,718 10
	— par Mouscron . . . . .	245,515 55	106,570 10	352,085 65	27,324 90	36,818 90	140,887 70	205,031 50
	— par Blandain . . . . .	3 "	" 75	3 75	429 65	769 70	2,945 55	4,144 90
	Rhénan-belge . . . . .	363,583 41	175,605 27	539,188 78	22,916 80	32,027 70	53,878 55	108,823 05
	Prusso-belge . . . . .	6,154 60	188 60	6,343 20	285 60	530 50	574 70	1,390 80
	Prusso-néerlande-belge . . . . .	8,958 30	"	8,958 30	8,599 20	14,636 50	43,694 45	66,930 15
	Anglo-belge-rhénan . . . . .	33,071 "	11,457 20	44,528 20	"	"	"	"
	Du South Eastern railway . . . . .	168,091 25	55,836 70	203,927 95	"	"	"	"
General Steam navigation . . . . .	9,681 80	"	9,681 80	8,091 90	6,717 40	"	14,809 30	
Great Eastern . . . . .	1,733 85	2,090 10	3,823 95	"	"	"	"	
TOTAUX GÉNÉRAUX . . . . .	2,160,964 15	804,202 82	2,965,226 97	1,550,912 18	2,203,943 15	7,334,260 30	11,069,115 63	

				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	
47,047 51	40,537 87	82,259 72	3,681,041 85	10,151 10	137,369 82	153,520 92	
27,482 76	33,574 58	77,863 99	3,403,150 48	18,815 31	81,505 18	98,320 47	
11,115 99	19,325 25	45,160 03	1,922,125 37	11,537 59	44,340 04	55,877 63	
22,567 39	10,226 53	84,678 02	3,138,806 03	26,237 03	52,015 22	78,252 25	
108,213 65	103,964 21	289,970 36	12,145,213 73	70,741 03	315,230 24	385,971 27	
493 67	2,975 60	"	67,192 35	615 40	2,641 70	3,257 10	
983 63	"	"	115,907 63	1,046 07	10,950 89	12,605 96	
350 05	"	"	67,950 03	224 40	8,523 17	8,747 57	
2,281 31	"	"	211,236 44	634 50	21,872 91	22,507 41	
"	"	"	37,659 80	411 10	555 53	966 63	
444 24	539 92	"	53,821 71	540 77	873 57	1,414 34	
27 88	"	"	36,939 66	386 "	440 54	826 54	
"	"	88 90	916 20	4 "	48 85	52 85	
"	"	3,378 90	20,081 83	142 81	309 01	451 82	
"	"	"	30,606 05	45 50	3,110 37	3,155 87	
"	"	262 70	412 30	"	"	"	
65 50	"	"	10,199 24	162 90	446 48	609 38	
"	"	"	7 90	1 "	1 56	2 56	
520 80	"	"	109,237 80	"	7,181 28	7,181 28	
543 80	"	"	92,331 80	"	5,053 71	5,053 71	
365 70	"	"	557,482 85	"	26,771 17	26,771 17	
1 20	"	"	4,149 85	"	69 82	69 82	
2,796 80	"	6,736 35	657,544 98	338 65	99,747 41	100,086 06	
11 10	"	"	7,745 10	1 "	1,262 89	1,263 89	
"	10,478 89	"	86,367 34	274 51	5,774 93	6,049 44	
"	"	"	44,528 20	"	"	"	
"	"	"	203,927 95	"	11,767 73	11,767 73	
"	"	"	24,491 10	"	"	"	
"	"	"	3,823 95	"	127 65	127 65	
117,099 36	117,958 02	300,435 21	14,589,835 79	76,169 64	522,770 41	598,940 05	

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

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDIS.		GROSSES			
	NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELA de 10 KIL.	NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM.	Expéditions taxées au POIDS.	MINIMUM par expédition.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.
	De 2 KILOGR. ET MOIS.	De 2 A 5 KIL. INCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.							
				Kil.	Quintaux.	Expédit.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1865. JANVIER . . .	32,357	43,723	42,493	55,633	34,702	59,846	4,460	36,538	44,377	78,070
FÉVRIER . . .	29,702	42,406	44,993	56,760	35,987	64,308	4,205	34,408	36,820	61,786
MARS . . . . .	35,214	45,607	44,694	74,387	44,976	72,774	5,595	37,448	45,453	79,985
AVRIL . . . . .	38,326	47,973	46,328	79,970	46,353	74,553	4,640	37,245	40,392	83,594
MAI . . . . .	44,638	22,086	47,394	88,829	49,234	72,440	4,364	34,220	39,930	88,757
JUIN . . . . .	40,644	47,883	45,878	82,305	45,046	70,005	4,575	36,358	39,442	84,268
JUILLET . . .	37,972	45,994	45,035	86,047	45,608	73,907	4,853	38,442	40,552	86,666
AOUT . . . . .	38,502	47,544	46,444	104,044	50,209	77,635	4,847	37,356	39,989	87,736
SEPTEMBRE .	26,917	7,905	6,298	93,408	55,287	94,023	5,820	37,456	34,507	61,404
OCTOBRE . . .	33,548	8,435	7,044	112,775	63,099	95,691	7,582	44,292	40,563	56,786
NOVEMBRE . .	33,962	8,376	6,790	109,638	64,363	88,762	6,572	43,372	44,707	55,407
DÉCEMBRE . .	37,008	9,476	7,233	126,694	59,890	85,748	6,054	44,894	42,034	54,646
TOTAUX . . .	428,787	467,072	447,294	4,064,454	593,720	923,332	63,234	455,699	485,436	876,405

*marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1865.*

TARIF N° 3. MARCHANDISES (300 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
N° CLASSE.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 1,000 francs et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR VAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
			NOMBRE de VAGONS.	POIDS.						1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	
Tonneaux. 449,623	Tonneaux. 92,849	Tonneaux. 49,677	476	Tonn. 50,920	Tonneaux. 469,056	13,314	29,521	23	91	298	198	4,333	1,970
440,043	86,834	44,489	83	43,374	417,731	14,962	26,537	19	74	238	204	4,382	1,896
442,979	141,936	51,885	404	47,075	516,764	20,628	22,644	19	159	390	255	4,670	2,474
420,698	81,109	40,063	66	46,852	440,923	16,053	21,208	21	124	452	298	4,616	2,490
431,966	78,666	43,543	85	48,998	469,080	16,944	23,228	33	167	486	296	4,742	2,691
437,362	72,661	37,249	47	61,436	465,146	14,794	19,252	21	182	356	240	4,291	2,069
434,990	82,404	44,382	68	56,680	483,816	17,229	25,742	39	135	384	251	990	1,760
449,458	89,288	45,177	75	51,661	500,665	15,223	24,768	32	137	278	287	4,434	2,136
470,819	99,074	25,156	158	75,070	503,486	13,990	23,603	29	242	300	223	4,240	2,003
474,428	109,831	37,272	219	76,523	533,695	16,450	28,460	28	113	223	230	4,002	1,568
463,908	107,447	16,190	146	104,705	525,706	15,610	25,731	25	113	204	195	4,207	1,719
449,241	111,245	20,939	243	118,271	538,270	15,738	35,882	20	107	161	169	4,184	1,621
4,695,517	4,123,311	456,022	(4,440)	781,265	5,873,355	189,899	306,626	309	1,641	3,770	2,846	16,142	24,399

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

DÉSIGNATION  DES  MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.					TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES			TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.				
	TAXES UNIFORMES.			Au delà DE 10 KILOGRAMMES.	TOTAL.	EXPÉDITIONS		TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	4 <sup>e</sup> classe.
	De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.			TAXES ou MINIMUM	TAXES ou POIDS.						
1885. JANVIER. . . . .	16131 25	9305 49	11026 57	5179 24	41641 55	31047 90	113305 22	144353 22	14747 43	277721 11	204194 66	210841 59	364869 52
FÉVRIER. . . . .	14810 10	8360 08	10028 68	4982 99	39091 04	31013 75	115026 14	166036 85	15030 66	285595 91	186348 10	171141 22	297634 47
MARS. . . . .	17100 "	10302 89	13007 38	5991 64	46301 89	37180 65	137557 35	174738 "	17207 66	271767 41	218064 51	228479 93	392635 43
AVRIL. . . . .	18276 88	12091 64	14027 48	6374 29	51370 29	41071 55	131065 37	172156 92	15660 61	289653 25	191117 00	227986 80	323663 72
MAI. . . . .	21217 54	14420 34	15355 41	6901 78	57695 06	43053 74	129623 58	172577 32	15054 71	256951 60	186988 07	220721 84	356831 18
JUIN. . . . .	19349 35	11932 39	14161 90	6968 37	52432 01	40039 76	127854 95	167914 71	15578 25	283073 15	186038 64	225849 98	368335 06
JUILLET. . . . .	18228 80	10541 83	13417 06	7274 06	49460 65	41033 37	136373 51	177408 88	16860 47	283264 20	183608 99	247242 88	358595 00
AOUT. . . . .	18824 62	11638 83	14802 06	6677 77	53943 29	44590 54	145892 79	190283 33	16815 89	263670 31	206757 41	245848 36	397830 11
SEPTEMBRE. . . . .	11168 01	4197 29	4314 17	8112 83	27612 30	19132 13	156055 71	175207 84	14781 95	258067 47	176114 42	201442 66	405719 80
OCTOBRE. . . . .	14161 80	4342 38	4731 66	9669 74	33105 40	21788 22	166899 65	188687 87	17256 45	286418 67	196920 25	170832 11	422632 76
NOVEMBRE. . . . .	14345 38	4335 83	4660 11	9169 19	32510 51	21675 52	157621 94	179297 46	16522 66	306818 46	220709 14	180802 93	365506 19
DÉCEMBRE. . . . .	15548 50	4828 81	5073 15	10941 32	38391 78	20160 37	148884 07	160044 44	15075 21	289236 28	207690 10	184529 82	364585 34
TOTAUX. . . . .	190180 02	108296 80	126115 68	90384 12	521956 60	391847 59	1665860 29	2057707 88	190612 06	3330157 91	2369670 23	2524520 99	4419060 46

chandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1865.

(300 kilog. et plus);				TARIF N° 4. FINANCES.		FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 158.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.
TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPES de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPES au-dessus de 1,000 francs.		ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Per wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.			
									1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.				
172688 08	96881 36	137888 85	1481062 68	6964 16	7603 62	73041 99	960 20	2894 80	3381 50	2315 "	28094 40	26645 70	66006 01	1859179 13	61353 34
158404 28	79284 77	116687 18	1290096 57	5473 40	6573 67	68939 24	840 "	2394 "	1688 10	2582 35	28783 05	25647 50	61442 75	1854144 88	56342 27
213280 76	85806 67	116563 12	1544724 89	7972 02	5391 15	77014 06	978 40	4880 80	5611 70	3306 20	36049 55	49848 05	62664 95	1872302 93	65611 76
165489 06	64327 23	112918 12	1391216 73	6874 24	5118 35	78398 84	1128 10	3957 85	5851 25	3934 29	34302 20	47545 69	80613 44	1831622 60	67624 84
171400 34	74656 50	108524 60	1390124 80	7145 02	5506 58	73039 68	1513 80	5291 20	5563 35	3658 66	34005 "	46708 41	159342 "	1915852 69	73528 55
148727 85	62689 05	127293 19	1406585 25	6452 09	4620 84	74503 68	1181 50	4853 80	4723 25	3207 28	27081 33	39864 86	83309 77	1838865 61	64674 27
162952 81	72731 21	109498 93	1427673 39	6841 79	6050 83	76509 04	2228 60	3473 60	5671 "	3037 98	19782 70	31945 26	86603 54	1874810 "	69034 06
166589 30	69180 72	107860 30	1498632 46	6206 "	5958 99	79881 41	2038 60	3001 20	2258 90	3685 61	30296 90	39222 61	94754 14	1860010 74	72902 24
192289 70	32788 85	109347 30	1450752 25	6367 21	5685 38	83044 62	1583 30	6105 30	3812 17	2835 62	25638 86	38742 18	106351 89	1895526 65	82216 49
211267 18	62421 29	108722 83	1645271 54	7777 49	6780 04	89789 64	1314 90	3271 80	1814 78	2854 63	24754 36	32695 57	94370 78	1899773 23	87691 51
210680 34	21179 68	261559 78	1582770 15	7169 78	6179 05	92846 22	1202 60	3480 70	1741 63	2425 05	31648 69	39296 07	105671 78	2046752 60	84846 58
234568 08	53991 54	297627 18	1647221 55	7154 29	6618 31	87076 60	1020 70	3489 35	1379 98	2187 81	26772 09	23529 23	261076 20	2271433 10	68023 94
2228350 73	767917 67	1834561 62	17665980 76	82486 39	74126 71	950876 04	16980 70	47094 20	43286 71	36211 06	347399 13	473991 12	1281707 14	23130004 34	679380 95

DÉSIGNATION  DES  MOIS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES. COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.							TOTAL.
	Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Avis d'arrivée.	Frais imprimés.	
1865. JANVIER . . .	14,975 25	1,347 08	10,223 22	40,008 52	1,812 53	4,541 05	435 94	73,041 99
FÉVRIER. . .	13,874 30	1,436 57	9,937 35	37,779 05	1,676 87	4,047 15	187 03	68,959 24
MARS . . . .	16,049 75	1,678 23	12,286 45	40,095 22	1,797 64	4,974 15	154 64	77,016 08
AVRIL . . . .	14,538 63	1,987 58	13,283 14	39,575 27	1,719 54	4,378 22	96 44	75,898 84
MAI . . . . .	14,662 10	2,000 49	12,650 05	37,535 67	1,702 10	4,518 .	193 27	73,039 68
JUIN. . . . .	14,526 63	1,018 74	12,533 64	38,956 14	1,667 11	4,433 50	127 90	74,803 68
JUILLET . . .	14,706 10	2,064 37	13,373 80	39,802 07	1,747 52	4,521 55	585 83	76,509 04
AOÛT . . . . .	13,514 25	2,127 99	12,686 77	42,882 12	1,716 10	4,774 18	180 .	79,831 41
SEPTEMBRE .	13,878 80	1,061 39	16,426 63	42,131 38	1,569 23	4,887 40	589 79	83,044 62
OCTOBRE. . .	16,944 80	1,021 98	18,504 10	43,543 38	1,546 88	5,181 03	345 47	80,789 64
NOVEMBRE. .	16,719 40	1,800 53	17,571 51	40,709 38	1,421 29	5,330 90	273 21	92,646 22
DÉCEMBRE. .	16,569 05	1,697 98	15,472 .	46,548 99	1,345 81	5,236 70	406 09	87,076 60
TOTAUX . . .	184,879 08	21,942 93	164,568 66	500,385 89	19,522 62	56,864 23	2,811 63	930,975 04

N<sup>o</sup> XIII.

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1865.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES		GROSSES			
		NOMBRE DE COLIS. VARES ISOMÈRES.			AU DELÀ de 10 KIL.	NOMBRE d'expéditions taxées au MOINS.	Expéditions taxées en POIDS.	MINIMUM par expédition.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.
		De 2 KILOGR. ET MOINS.	De 2 A 5 KIL. EXCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.							
						Kil.	Quintaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
NORD.	Bruxelles (Nord) ..	38,546	42,038	40,547	448,804	42,427	35,695	"	335	"	"
	— (Central) . . . .	46,512	46,448	42,844	56,256	64,446	28,754	"	"	"	"
	— (Allée-Verte) ..	42	45	46	484	6,203	36,499	4,609	27,869	42,440	44,643
	— (Entrepôt) . . . .	4,095	437	404	2,995	359	2,275	224	2,287	2,954	4,352
	— (Ixelles) . . . . .	5,704	4,592	4,447	40,050	6,477	4,049	"	"	"	"
	— (Molenbeck) . . . .	2,242	899	919	4,840	6,259	44,514	"	"	"	"
	— (Chartreux) . . . .	6,838	3,343	3,974	48,807	30,747	39,445	648	860	26	"
	— (St-Josse-t.-N.) . .	3,484	973	830	4,976	4,494	2,034	"	"	"	"
	— (D <sup>e</sup> Waterloo) . . . .	542	206	225	4,079	4,499	4,750	28	65	3	"
	Schaerbeek . . . . .	22	"	"	8	47	6	4	"	"	"
	Haeren . . . . .	57	7	49	75	444	322	44	49	"	"
	Vilvorde . . . . .	4,013	489	408	4,292	3,425	4,454	486	2,048	990	494
	Eppeghem . . . . .	7	2	7	8	68	47	5	106	"	"
	Weerde . . . . .	26	41	44	8	434	404	34	248	44	439
	Malines . . . . .	3,844	2,277	4,432	5,559	42,260	46,042	4,548	6,965	6,644	4,393
	Wavre-Ste-Catherine . .	44	5	8	25	74	71	43	9	"	"
	Duffel . . . . .	322	41	58	409	534	589	54	569	454	53
	Contich . . . . .	444	42	37	444	568	450	2	408	69	425
	Lierre . . . . .	4,454	4,225	582	548	3,309	2,720	488	688	4,437	4,484
	Vieux-Dieu . . . . .	223	73	83	89	509	537	7	242	43	229
Berchem (Anvers) . . . .	90	42	24	427	329	487	4	8	4	"	
Anvers . . . . .	39,730	44,330	8,948	73,495	43,016	447,790	5,395	70,840	74,707	60,088	
TOTAUX . . . . .	454,555	54,995	42,553	326,448	226,760	364,674	42,944	443,266	95,858	79,667	
OUEST.	Laeken . . . . .	74	25	48	492	429	68	"	"	"	"
	Jette . . . . .	64	28	32	338	662	460	2	2	"	"
	Berchem-Ste-Agathe . . . .	20	3	4	52	35	449	3	4	"	"
	Dilbeek . . . . .	44	4	8	"	43	44	"	36	"	"
	Bodeghem-St-Martin . . . .	8	"	42	46	37	45	4	4	"	"
	Ternath . . . . .	245	67	89	349	747	4,258	60	4,395	644	40
	Lede . . . . .	343	48	37	435	527	523	29	467	220	437
	Schellebelle . . . . .	342	4	9	84	98	88	2	40	42	62
	Hombek . . . . .	7	"	"	8	5	42	2	"	"	"
	Capelle-au-Bois . . . . .	294	60	76	454	617	476	44	294	703	397
	Londerzeel . . . . .	508	82	68	4,224	752	734	45	244	457	206
	Malderen . . . . .	99	36	35	456	658	826	43	400	39	389
	Buggenhout . . . . .	203	64	85	49	4,049	885	44	687	233	435
	Termonde (Stat.) . . . . .	2,243	517	397	4,242	4,273	7,377	859	7,549	4,685	605
	— (Entr.) . . . . .	"	"	"	"	2	6	3	200	27	707
Zèle . . . . .	293	70	89	472	4,474	3,576	745	900	494	484	
A reporter . . . . .	4,784	4,005	959	4,848	44,045	46,497	4,852	44,523	4,478	2,832	

TARIF N° 3. MARCHANDISES (300 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
CLASSE.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 1,000 francs et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	EQUIPAGES, PAR VOYEUR.	GRANDE VITESSE, PAR VAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
			NOMBRE de VAGONS.	POIDS.						1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		Tonn.	Tonneaux.								
"	"	4,552	"	"	4,891	44,765	33,413	401	477	4	6	40	497
"	"	"	"	"	"	8,523	30,827	"	"	"	"	"	"
5,473	765	407	"	"	57,976	4,265	63	2	"	214	149	540	903
983	16	"	"	"	7,692	4,879	324	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	304	796	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	457	758	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	885	2,482	2,627	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	495	664	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	68	71	54	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	49	21	"	"	"	"	"	"	"
649	20	"	"	"	3,868	616	52	4	"	2	"	"	2
"	"	"	"	"	406	2	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	431	14	16	"	"	"	"	"	"
2,459	401	"	"	"	20,519	2,865	4,404	4	95	290	269	4,437	2,091
"	"	"	"	"	9	3	"	"	"	"	"	"	"
40	"	"	"	"	783	441	4	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	302	80	5	"	"	25	34	40	69
233	"	"	"	"	3,542	524	87	"	"	17	49	83	449
"	"	"	"	"	454	93	8	"	"	"	4	"	4
"	"	"	"	"	9	13	"	"	"	"	"	"	"
64,847	27,460	14,764	"	"	309,706	18,908	31,595	42	446	439	474	2,043	2,499
74,644	28,362	49,423	"	"	414,490	52,995	102,091	420	448	691	649	4,423	5,884

"	"	"	"	"	"	13	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	36	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"
5	"	"	"	"	"	2,021	244	48	"	4	"	"	4
30	"	"	"	"	"	554	89	97	"	32	49	28	79
"	"	"	"	"	"	84	127	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
45	"	"	"	"	"	4,436	72	3	"	"	"	"	"
85	"	"	"	"	"	659	455	7	"	4	2	"	3
"	"	"	"	"	"	528	45	40	"	3	40	143	426
45	"	"	"	"	"	4,070	149	"	"	2	41	48	62
503	"	55	"	"	"	40,367	817	334	6	26	47	50	99
839	"	"	"	"	"	4,773	"	"	"	"	"	"	"
54	45	"	"	"	"	4,044	214	132	"	"	4	3	7
4,573	45	55	"	"	20,476	4,966	601	"	6	66	63	242	377

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDIS-		GROSSES			
		NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELA de 10 KIL.	NOMBRE d'expéditions taxées au minimum.	Expéditions taxées au POIDS.	MINIMUM par expédition.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.
		De 2 KILOGR. ET MOINS.	De 2 A 5 KIL. INCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.							
		Report...	4,751	1,005	959	Kil. 4,848	11,045	Quintaux. 16,497	4,852	Tonneaux 14,523	Tonneaux 4,478
	Lokeren.....	624	217	333	527	2,040	2,656	467	2,499	2,320	136
	Audeghem.....	206	12	12	69	181	302	28	525	1,030	"
	Gysegghem.....	83	44	27	72	339	149	4	18	31	156
	Alost.....	3,255	1,964	1,617	7,403	9,887	15,404	4,838	5,855	2,769	1,696
	Erembodegem...	91	20	35	80	131	153	31	68	35	299
	Denderleeuw....	153	58	49	70	360	379	69	168	102	125
	Ninove.....	1,411	510	483	2,205	2,180	3,264	349	1,529	2,362	974
	Santbergen.....	103	34	43	47	223	154	12	88	109	175
	Ideghem.....	171	13	26	112	123	126	18	108	136	55
	Schendelbeka...	40	11	3	91	59	57	3	9	13	20
	Grammont.....	2,733	680	987	4,004	6,899	8,750	576	2,126	912	825
	Acren.....	181	36	26	194	370	433	36	170	12	298
	Lessines.....	1,194	267	217	603	3,152	4,050	361	1,355	1,752	8,920
	Papignies.....	38	7	2	12	100	135	3	35	25	127
	Rebais.....	47	16	21	30	127	149	8	133	22	95
	Wichelen.....	38	6	8	238	137	185	3	17	"	"
	Shoonaerde.....	1	"	"	35	5	13	1	"	"	"
	Wetteren.....	1,337	359	409	577	2,796	2,616	297	1,130	694	147
	Melle.....	395	106	149	296	1,399	732	47	109	"	36
	Gand (Station)...	16,727	6,382	5,655	34 252	33,031	53,307	3,144	20,815	16,990	2,725
	— (Entrepôt)...	450	134	198	249	1,800	5,743	1,161	5,390	7,683	10,952
	Tronchiennes...	96	28	16	183	137	113	11	57	"	47
	Landeghem.....	141	33	21	248	297	558	114	599	60	51
	Hansbeke.....	103	28	18	55	163	237	69	125	9	136
	Aeltre.....	236	102	70	268	789	876	240	825	690	117
	Bloemendael....	314	90	88	726	707	1,279	254	604	123	307
	Oostcamp.....	11	9	13	94	84	116	1	4	"	"
	Bruges (Station)..	6,352	1,716	1,681	9,541	7,910	9,206	491	2,790	2,484	975
	— (Bassin)...	98	2	6	37	64	358	16	163	6,078	1,535
	Jabbeka.....	9	9	12	13	188	71	3	10	560	"
	Plasschendael...	124	35	41	224	323	380	6	140	1,514	5
	Ostende.....	9,218	5,963	4,474	75,773	10,632	19,925	1,174	5,892	2,524	2,084
	La Pinte.....	47	20	21	29	119	73	1	25	9	181
	Dearlo.....	28	11	9	111	72	66	1	2	12	"
	Deynze.....	499	205	164	313	1,361	4,167	116	1,029	923	127
	Machelen.....	40	3	3	6	78	63	7	54	28	98
	Olsene.....	53	32	13	26	203	163	17	107	10	7
	Waereghem.....	247	143	124	135	1,274	2,204	102	729	1,475	371
	Harlebèke.....	212	132	101	87	716	772	39	938	1,963	96
	Courtrai.....	4,380	1,513	1,229	5,117	7,381	10,857	988	8,941	12,232	2,097
	Mouscron.....	1,146	783	595	10,956	3,364	5,479	423	2,537	4,679	1,128
	Néchin.....	121	61	50	387	353	444	70	130	627	20
	Templeuve.....	209	100	78	753	257	182	8	42	1,221	26
	Blandain.....	1	1	"	"	12	18	1	6	93	106
	Tournai.....	5,581	1,709	1,667	13,833	8,727	12,987	1,887	10,239	7,505	7,487
	Havinnes.....	62	9	10	40	48	60	6	24	20	5
	Bary-Maulde....	187	39	52	72	123	157	16	621	93	293
	A reporter....	63,413	24,684	21,745	175,038	121,798	190,782	16,349	90,605	86,016	49,092

OUEST. (Suite.)

TARIF N° 3. MARCHANDISES (300 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
CLASSE.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 5,000 francs et au-dessous	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	ÉQUIPAGES PAR VAGON.	GRANDE VITESSE, PAR VAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
			NOMBRE de VAGONS.	POIDS.						1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSIF.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	
Tonneaux 4,573	Tonneaux 45	Tonneaux 55	"	Tonn "	Tonneaux 20,476	1,966	604	"	6	66	63	242	377
125	"	"	"	"	4,980	511	59	"	4	21	40	212	274
5	"	"	"	"	1,564	45	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	205	28	"	"	"	"	3	1	4
624	"	"	"	"	10,944	2,330	4,234	4	"	57	44	77	145
40	"	"	"	"	412	143	44	"	"	"	"	4	4
25	"	"	"	"	420	349	3	4	"	19	2	"	21
54	"	"	"	"	4,916	906	2,446	"	"	20	10	29	59
57	"	"	"	"	429	89	4	"	"	1	1	4	3
61	"	"	"	"	360	54	8	"	"	"	"	"	"
44	"	"	"	"	83	49	5	"	"	3	"	"	3
475	"	"	"	"	4,338	4,348	3,595	"	"	5	10	34	49
507	"	"	"	"	987	104	2	"	"	"	2	3	5
37,824	7,872	"	"	"	57,423	4,045	579	"	"	3	3	1	9
656	"	"	"	"	843	27	4	"	"	"	"	"	"
199	"	"	"	"	449	64	"	"	"	"	"	4	4
"	"	"	"	"	17	8	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"
41	"	"	"	"	2,282	513	78	"	"	39	23	85	147
"	"	"	"	"	145	155	12	"	"	1	"	6	7
42,446	178	"	"	"	52,854	6,476	6,299	8	132	217	219	770	4,338
6,800	317	446	"	"	31,267	440	12	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	104	45	"	"	"	4	1	4	3
25	"	"	"	"	735	59	46	"	"	7	"	13	20
"	"	"	"	"	270	36	34	"	"	4	4	11	16
44	"	43	"	"	1,959	317	493	"	"	32	73	104	209
40	"	"	"	"	1,044	105	47	"	"	5	40	6	21
"	"	"	"	"	4	14	"	"	"	"	"	"	"
834	"	"	"	"	7,080	2,990	5,602	1	31	66	63	744	904
559	46	"	"	"	8,384	402	6	"	"	"	"	"	"
"	37	"	"	"	607	11	9	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	1,659	91	84	"	"	2	"	"	2
1,603	"	1,473	"	"	13,276	2,353	5,076	8	39	22	5	19	85
"	"	"	"	"	516	2	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	44	5	"	"	"	"	"	"	"
40	"	"	"	"	2,419	296	91	"	24	67	58	83	232
"	4	"	"	"	134	19	6	"	"	1	"	"	4
"	"	"	"	"	424	59	7	"	"	40	2	"	42
60	"	5,045	"	"	7,659	375	256	"	8	29	12	20	69
471	10	"	"	"	3,178	184	79	"	3	13	3	58	77
1,964	20	105	"	"	25,356	2,830	2,688	4	8	65	55	565	693
1,087	439	140	"	"	10,060	1,121	4,476	4	19	11	11	57	98
166	326	"	"	"	4,569	192	154	"	2	2	"	"	4
1,206	"	"	"	"	2,495	75	"	"	"	3	2	2	7
239	"	"	"	"	444	6	"	"	"	"	"	"	"
54,878	8,073	1,413	"	"	89,395	2,921	3,383	8	45	23	27	43	108
425	"	"	"	"	483	31	"	"	"	"	"	"	"
12,016	"	"	"	"	13,023	88	"	"	"	1	"	"	1
435,999	47,387	8,030	"	"	387,429	33,908	33,880	29	288	843	745	3,189	5,035

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.	NOMBRE d'expéditions taxées AU MINIMUM.	Expéditions taxées ou POIDS.	MINIMUM par expédition.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.
		De 2 KILOGR. ET MOINS.	De 2 A 5 KIL. INCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.							
		Quintaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.						
OUEST. (Suite.)	Report...	63,443	24,654	24,743	473,038	421,798	190,782	16,349	Tonneaux. 90,605	Tonneaux. 86,016	Tonneaux. 49,092
	Leuze.....	1,657	883	904	3,226	5,769	3,882	226	1,533	4,647	1,796
	Ligne.....	232	63	55	4,428	375	735	5	277	823	470
	Ath.....	2,459	552	589	3,459	5,331	4,724	423	2,402	5,773	1,902
	Maffes.....	494	40	26	334	216	354	446	562	639	4,620
	Chièvres-Attres..	384	414	83	374	550	362	63	565	482	1,503
	Brugelette.....	479	407	444	990	1,088	534	73	656	1,279	521
	Lens.....	265	65	66	1,730	616	436	62	391	1,398	306
	TOTAUX.....	69,090	26,475	23,584	489,476	435,743	201,826	47,347	96,994	100,757	59,910
EST.	Boortmeerbeck...	58	47	8	54	460	298	83	497	454	430
	Haccht.....	84	41	49	634	442	439	49	408	277	460
	Wespelaer.....	498	65	67	400	637	240	23	54	83	445
	Hérent.....	440	46	40	403	422	306	9	602	"	"
	Louvain (Station).	5,182	4,715	4,634	8,476	11,863	20,272	1,535	10,919	6,868	3,090
	— (Bassin).....	"	"	"	"	"	"	2	2,464	4,832	12,474
	Vertryck.....	93	72	63	469	420	574	35	70	24	1,483
	Tirlemont.....	2,342	990	926	8,416	6,996	9,444	702	5,440	5,382	6,936
	Jodoigne.....	460	37	48	"	"	"	"	"	"	"
	Esemael.....	472	78	74	391	595	839	85	847	2,700	1,430
	Landen.....	724	347	285	4,443	4,573	4,534	482	3,238	3,220	4,250
	Gingelom.....	237	84	63	467	479	472	36	879	999	4,188
	Rosoux-Goyer...	151	30	54	441	377	499	27	501	1,349	1,288
	Waremme.....	806	268	238	4,499	4,797	4,703	473	2,276	4,661	4,267
	Fexhe.....	431	45	36	302	329	303	22	716	1,436	397
	Aps.....	376	254	237	879	892	4,024	89	954	5,044	8,664
	Haut-Pré.....	607	316	225	4,747	4,537	4,223	91	398	247	5,047
	Liège (Station)...	8,242	3,922	3,459	39,309	22,044	52,637	1,651	14,254	19,342	13,848
	— (Meuse).....	3,665	1,464	4,228	8,696	5,556	4,939	5	442	6	"
	— (Poste).....	"	"	"	"	"	"	"	440	444	2,637
	Chénée.....	562	180	473	4,972	4,308	2,288	382	2,266	40,792	3,625
Chaudfontaine...	409	49	23	436	343	269	32	444	552	2,808	
Trooz-Aval.....	94	31	35	223	361	508	55	488	279	1,232	
Nessonvaux.....	224	67	443	6,755	444	4,385	88	205	461	644	
Pepinster.....	433	467	442	740	929	4,249	68	562	272	516	
Ensival.....	545	85	456	4,557	4,332	2,623	429	240	28	42	
Verviers.....	10,239	3,744	2,453	22,253	44,239	44,248	4,370	11,095	3,599	1,966	
Dolhain.....	356	401	74	2,692	829	4,915	444	679	377	880	
Herbesthal.....	423	407	69	348	444	550	84	248	869	476	
	TOTAUX.....	36,289	14,232	14,640	109,039	75,985	454,442	7,427	59,730	73,600	76,530

TARIF N° 3. MARCHANDISES (500 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
CLASSE.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 1,000 francs et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	EQUIPAGES, PAR VOITIE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
			Nombre de voies.	POIDS.						1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	
Tonneaux. 135,999	Tonneaux. 17,387	Tonneaux. 8,030	"	Tonn. "	Tonneaux. 387,129	33,008	33,580	29	288	843	715	3,189	5,035
3,677	52	"	"	"	41,705	974	1,065	"	4	34	40	24	66
514	"	"	"	"	4,784	464	"	"	6	40	42	4	29
2,802	43	75	"	"	42,997	4,595	4,860	2	4	69	53	32	158
2,643	105	"	"	"	8,539	454	60	"	"	2	"	4	3
45,826	245	"	"	"	48,324	340	483	"	"	2	"	4	6
85	45	"	"	"	2,556	370	229	2	"	6	4	14	24
453	"	"	"	"	2,248	250	66	4	"	9	4	2	42
461,666	47,847	8,405	"	"	445,276	37,752	37,373	31	299	975	792	3,264	5,330

37	"	"	"	"	315	64	2	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	545	90	84	"	"	8	4	6	48
40	"	"	"	"	564	64	45	"	"	20	43	38	401
"	"	"	"	"	602	6	"	"	"	"	"	"	"
3,969	272	467	"	60	23,345	3,594	4,590	4	13	108	120	377	618
789	94	"	"	"	20,650	"	"	"	"	"	"	"	"
4,077	"	"	"	"	2,654	465	46	"	"	44	24	42	77
2,680	631	"	"	5	20,644	2,432	919	"	8	136	153	610	907
"	"	"	"	"	"	92	"	"	"	"	"	"	"
475	69	"	"	"	4,921	493	"	"	"	3	4	14	48
687	93	"	"	"	8,488	901	400	"	40	54	38	265	367
269	45	"	"	"	3,380	253	74	"	"	42	45	42	39
585	"	"	"	"	3,693	242	3	"	"	48	46	24	68
2,426	37	"	"	"	43,667	4,302	275	4	10	44	20	85	156
286	"	"	"	"	2,835	327	9	"	"	9	7	43	29
74,446	3,673	"	"	4,480	94,228	387	85	"	2	49	40	165	196
24,584	2,400	6,086	(461)	39,667	78,009	307	61	"	"	38	28	24	90
55,936	42,014	4,419	(84)	44,676	131,456	7,216	8,517	12	435	55	69	178	437
"	"	"	"	"	448	642	3,363	"	"	"	"	"	"
4,226	"	"	"	"	7,414	"	"	"	"	"	"	"	"
47,999	4,531	64	(222)	3,657	42,931	479	463	4	"	3	2	4	9
2,534	93	"	"	"	6,128	99	6	4	"	"	"	"	"
577	5	"	"	"	2,284	43	2	"	4	6	"	4	8
492	"	"	"	"	1,472	48	409	"	"	6	"	"	6
464	40	422	"	"	4,946	410	38	"	4	4	3	3	44
43	5	"	"	"	298	355	200	"	"	"	"	"	"
3,954	770	"	"	"	21,384	4,452	40,744	4	44	37	7	69	124
3,330	44,589	"	"	"	46,865	523	246	"	"	"	"	"	"
24,874	788	4,322	"	"	24,977	245	586	2	46	40	5	59	90
210,689	36,816	8,877	(467)	62,545	537,787	24,606	27,504	22	210	598	565	4,989	3,362

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.	NOMBRE d'expéditions taxées au MINIMUM.	Expéditions taxées au POIDS.	MINIMUM par expédition.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.
		De 2 KILOGR. EXCLOS.	De 2 A 5 KIL. INCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.							
						Kil.	Quintaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
	Bruxelles (Midi) ..	13,071	4,455	12,018	43,615	10,515	33,924	4,187	18,221	3,316	4,287
	Forest .....	50	21	21	90	267	223	112	416	139	"
	Ituysbroeck .....	208	57	62	501	720	803	307	2,216	157	43
	Loth .....	288	55	61	508	498	873	189	539	108	40
	Buysingen .....	40	3	3	57	44	100	49	82	"	"
	Hal .....	966	420	331	2,158	3,289	2,904	381	2,745	2,301	1,420
	Lembecq .....	318	67	74	420	359	794	165	2,647	249	158
	Tubise .....	4,102	205	143	809	1,904	1,561	417	2,695	3,073	10,208
	Hennuyères .....	86	30	51	53	341	372	33	198	"	"
	Drainc-le-Comte ..	4,050	509	488	1,296	6,827	6,317	674	1,930	1,648	1,392
	Écaussinnes .....	735	98	102	478	860	717	130	893	1,128	30,370
	Marche-lez-Écaus <sup>es</sup>	80	32	46	61	375	344	43	192	195	118
	Manage .....	4,235	285	244	1,835	4,913	2,097	338	1,357	971	3,795
	Bascoup .....	17	18	8	"	103	37	44	35	121	91
	L'Étoile .....	16	7	22	"	122	117	9	191	106	165
	L'Olivo .....	13	4	41	"	159	186	3	33	9	67
	Mariemont .....	610	292	175	850	1,027	550	98	301	55	1,972
	Beaume .....	308	84	94	769	671	582	139	1,971	1,288	1,368
	La Croÿère .....	8	7	4	"	75	108	65	858	1,562	4,802
	La Louvière .....	4,190	267	201	731	2,078	2,852	360	3,339	2,897	4,127
	La Paix .....	6	8	9	"	56	43	3	40	31	86
	Bois-du-Luc .....	9	8	7	"	157	69	45	64	284	2,589
	Bracquegnies .....	331	58	43	485	392	381	45	608	989	914
	Havré-Ville .....	86	44	60	345	352	819	80	503	338	173
	Obourg .....	137	39	48	430	321	399	53	695	97	138
	Nimy .....	247	88	100	812	944	1,649	302	1,434	240	352
	Gouy-lez-Piéton ..	168	59	74	601	513	579	81	265	746	10
	Pont-à-Celles .....	176	41	38	119	379	381	65	204	626	191
	Luttre .....	136	83	77	120	596	274	35	143	461	480
	Gosselies-Courcel <sup>es</sup>	4,891	944	1,001	3,109	4,198	4,467	581	1,537	1,787	13,275
	Courcelles-Nord ..	11	4	42	"	315	892	182	178	30	2,581
	Roux .....	475	258	150	400	1,310	1,929	286	516	334	17,832
	Marchionnes .....	1,643	290	257	3,484	2,240	2,336	888	2,334	4,340	34,588
	Charleroi .....	4,297	1,237	1,238	4,961	8,307	8,285	980	4,445	4,739	23,042
	Couillet .....	819	132	117	942	950	802	235	1,337	2,278	15,535
	Châtelaineau .....	4,603	511	553	5,858	4,081	3,098	504	2,659	3,620	19,430
	Le Campinaire .....	26	6	3	28	97	138	57	347	108	16,078
	Farciennes .....	287	67	59	579	598	735	46	119	138	8,680
	Tamines .....	400	81	103	511	954	571	160	1,590	4,081	23,669
	Auvêlais .....	194	55	71	411	642	314	41	480	5,643	9,682
	Moustier .....	212	95	77	525	804	1,169	208	927	4,178	1,418
	Floreffe .....	311	152	200	709	1,615	1,291	202	1,626	3,142	397
	Namur (Station) ..	4,773	1,678	685	7,016	10,447	8,475	950	3,298	9,190	11,787
	— (Meuse) .....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	478
	Soignies .....	4,078	387	221	1,749	4,570	3,292	271	1,377	5,375	23,782
	Neufvilles .....	113	22	24	130	220	356	109	463	168	25
	Jurbise .....	173	55	53	432	445	222	46	149	1,774	87
	Mons (Station) .....	9,702	2,994	2,808	11,085	19,220	13,029	1,256	5,083	4,232	6,778
	— (Bassin) .....	6	12	"	10	44	6	"	27	1,431	306
	Jemmapes .....	829	241	255	909	2,072	2,231	388	2,145	2,751	24,859
	Quaregnon .....	65	24	26	310	252	151	48	20	"	"
	Saint-Ghislain .....	4,229	437	382	1,439	2,716	3,142	379	2,952	2,846	13,279
	Boussu .....	802	195	175	8,446	1,204	1,912	117	2,190	1,160	398
	Thulin .....	368	155	75	519	465	715	41	1,560	838	1,625
	Quiévrain .....	965	341	319	2,093	2,540	3,701	191	1,783	3,985	2,025
	TOTAUX .....	64,989	17,404	23,541	112,498	106,364	122,701	16,531	84,347	91,267	341,053

TARIF N° 3. MARCHANDISES (300 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
CLASSE.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 1,000 francs et au dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITIONS.			TOTAL.
			NOMBRE de wagons.	POIDS.						1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		Tonn.	Tonneaux.								
3,549	789	"	"	"	30,162	2,201	35,458	34	148	281	318	896	4,643
"	"	"	"	"	555	70	2	"	"	1	"	16	47
543	"	"	"	"	2,989	96	47	"	"	"	"	"	"
66	"	"	"	"	1,050	121	42	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	82	5	40	"	"	"	"	"	"
4,808	51	466	"	"	8,491	599	341	"	"	43	9	45	37
2,139	"	"	"	"	5,493	182	102	"	"	20	45	48	53
9,345	7,884	"	(1)	235	33,440	637	95	"	"	109	65	431	305
"	"	"	"	"	498	108	22	"	"	"	"	"	"
4,485	401	"	"	"	6,556	1,390	2,035	"	4	26	9	34	73
26,846	2,630	"	"	3,814	65,678	385	242	"	"	3	1	5	9
731	"	"	"	"	4,236	141	42	"	"	2	"	"	2
632	4,426	"	"	"	7,882	1,489	1,033	"	9	48	32	292	381
22,568	27,302	"	"	38,306	88,423	110	2	"	"	"	"	"	"
30,522	13,209	"	"	31,952	79,145	47	11	"	"	"	"	"	"
9,662	2,314	"	"	8,610	47,695	16	"	"	"	"	"	"	"
23,986	4,701	"	"	31,570	59,585	358	347	"	"	"	"	"	"
26,352	14,688	165	(20)	34,428	80,257	380	90	"	"	"	"	"	"
4,708	2,439	"	"	"	11,069	41	"	"	"	"	"	"	"
30,243	26,512	16,443	"	27,809	111,370	974	535	"	1	6	1	1	9
17,790	977	4,740	"	17,025	37,689	8	"	"	"	"	"	"	"
26,105	19,602	"	"	26,379	75,023	33	"	"	"	"	"	"	"
34,326	29,153	"	"	23,945	89,965	315	5	"	"	6	"	"	6
630	"	"	"	74	4,718	86	"	1	13	"	"	"	13
4,353	"	"	"	"	2,283	54	11	"	5	2	"	1	8
2,458	70	4	"	"	4,258	226	20	"	"	2	2	1	5
68	220	"	"	"	4,279	215	22	"	"	1	"	2	3
288	43	"	"	"	4,352	138	69	"	"	2	1	2	5
4,090	77	"	"	"	2,254	183	47	1	"	8	7	65	80
38,139	94,346	48,678	(33)	5,507	173,269	1,432	320	"	2	3	4	38	47
29,937	37,668	"	"	13,230	83,624	13	4	"	"	"	"	"	"
49,664	57,272	"	"	22,200	147,818	809	143	"	"	3	1	"	4
42,977	33,196	3,559	"	11,161	132,135	1,352	1,513	2	1	6	13	79	99
54,557	35,830	101,767	"	7,176	231,556	3,383	2,571	3	4	16	10	56	86
20,742	21,729	30,518	"	3,020	95,459	402	69	1	"	"	"	"	"
72,099	84,353	7,160	"	23,515	209,836	1,296	1,132	"	5	5	1	9	20
15,658	49,570	"	"	29,936	141,694	52	"	"	"	"	"	"	"
7,545	25,385	"	"	6,320	48,087	340	181	"	"	"	"	"	"
16,483	30,675	360	"	2,850	79,708	424	158	"	"	4	"	13	17
9,792	9,121	490	"	1,730	36,938	224	17	1	"	3	"	"	3
787	4,243	"	"	2,610	11,253	230	46	"	"	9	"	18	27
4,186	271	490	"	"	7,112	266	6	"	1	9	2	11	23
8,571	14,555	42,132	"	4,132	90,665	2,134	2,306	2	31	22	14	208	275
"	"	"	"	"	478	"	"	"	"	"	"	"	"
11,918	844	"	"	"	43,296	766	247	"	2	39	9	11	61
313	"	"	"	"	969	400	6	"	"	"	"	"	"
260	"	"	"	"	2,270	206	12	"	"	14	9	24	47
5,649	4,005	10,003	"	765	36,485	4,241	1,946	5	63	51	29	166	309
2,552	50	"	"	18,400	22,766	5	1	"	"	"	"	"	"
134,512	88,781	8,633	(478)	89,089	350,770	942	551	"	"	3	1	2	6
"	"	"	"	"	20	85	9	"	"	"	"	"	"
46,444	25,753	12,426	(441)	57,892	161,592	1,436	875	1	7	4	1	8	20
4,807	284	"	"	"	5,839	757	438	"	"	"	2	6	8
11,805	3,235	"	"	"	19,063	385	74	"	1	1	1	4	7
1,093	855	36	"	"	9,787	996	1,293	3	54	32	21	457	554
860,453	766,619	254,770	(973)	540,577	2,939,086	32,154	57,220	54	351	754	578	2,589	4,272

## RÉCAPITULATION

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDIS.		GROSSES			
		NOMBRE DE COLIS. TAXES UNIFORMES.			AU DELA de 10 KIL.	NOMBRE d'expéditions taxées au MINIMUM.	Expéditions taxées au POIDS.	MINIMUM par expéditions.	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.
		De 2 KILOGR. ET MOINS.	De 2 A 5 KIL. INCLUS.	De 5 A 10 KIL. INCLUS.							
						Kil.	Quintaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
<b>AU DÉPART.</b>											
LIGNES.	Nord .....	454,555	51,995	42,553	326,418	226,769	304,674	42,044	443,256	95,858	79,667
	Ouest .....	69,090	26,475	23,584	489,476	435,743	201,826	17,347	96,994	400,757	59,910
	Est .....	36,289	14,232	11,640	409,039	75,985	484,442	7,427	59,730	73,600	76,530
	Midi .....	54,989	47,404	23,544	442,498	406,364	422,704	16,531	84,347	94,267	344,053
	TOTAUX .....	314,923	440,406	404,255	736,834	544,864	780,640	53,946	354,334	364,482	557,460
<b>A L'ARRIVÉE.</b>											
SERVICES MIXTES.	Flandre occidentale .....	3,916	2,535	2,499	2,724	7,667	45,511	435	7,081	7,947	540
	Nord belge .....	46,407	44,374	9,790	4,366	6,208	33,745	543	23,784	27,536	88,480
	Popinstor à Spa .....	4,584	468	40	7,435	1,989	3,044	432	946	473	50
	Grand Central belge .....	4,795	963	854	44,250	4,944	8,704	4,420	5,089	45,586	33,666
	Lierre à Turnhout .....	4,630	883	"	47,466	3,084	6,485	"	4,549	4,206	36
	Manège à Wavre .....	4,437	640	244	4,947	2,573	2,444	27	4,839	4,463	3,687
	Hainaut et Flandres .....	4,487	868	4,213	4,468	5,692	6,207	340	4,505	2,328	5,754
	Centre .....	4,354	442	404	4,358	3,994	5,464	976	5,505	8,059	26,205
	Luxembourg .....	4,332	4,048	891	2,457	2,464	3,302	4,018	6,504	20,429	448,462
	Liégeois-Limbourgeois ..	430	74	89	96	323	336	60	858	689	4,469
	Gand à Bruges (par Ecloo) .	53	"	"	26	402	435	25	75	64	5
	Rhénan-belge .....	"	"	"	"	4,514	44,703	4,358	45,480	9,684	4,255
	Prusso-belge .....	"	"	"	"	954	43,607	84	2,823	3,663	98
	Prusso-néerlandais-belge .	2,733	4,869	4,347	6,792	4,647	5,239	215	40,273	8,943	267
	Franco-belge (par Mouscron) .	5,460	2,280	4,444	44	2	4,445	2,310	4,597	40,860	2,039
	— (par Quiévrain) .	44,374	5,748	7,353	42	"	48,556	488	8,383	4,259	3,437
	— (par Baumont) .	537	480	556	"	"	564	424	904	934	969
	— (par Mons à Quévy) .	247	56	304	"	"	68	267	47	470	495
	— (par B'anduin) .	41	21	47	"	"	57	46	46	482	45
	Prusso-belge .....	48,348	5,454	3,360	55,685	"	"	"	"	"	"
Anglo-belge (par Ostende) .	3,753	4,899	4,088	27,983	"	"	"	"	"	"	
— (par Calais) .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Transit .....	43,682	20,263	41,873	483,850	"	"	"	"	"	"	
TOTAUX .....	116,864	56,966	46,036	327,623	48,859	142,722	9,288	404,365	423,054	348,945	
Report des transports au départ .....	314,923	440,406	404,255	736,834	544,864	780,640	53,946	354,334	364,482	557,460	
TOTAUX GÉNÉRAUX .....	428,787	467,072	447,291	1,064,454	593,720	923,332	63,234	455,699	485,436	876,405	

## GÉNÉRALE.

TARIF N° 3. MARCHANDISES (300 kilog. et plus).						TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
CLASSE.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	GROUPS de 4,000 francs et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	ÉQUIPAGES, PAR VOYAGE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
			Nombre de vages.	POIDS.						1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	5 <sup>e</sup> CLASSE.	
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonn.		Tonn.	Tonneaux.								
74,614	28,362	49,423	"	"	414,190	52,996	102,094	120	448	694	649	4,423	5,881
461,666	47,847	8,405	"	"	445,276	37,752	37,373	3	299	975	792	3,264	5,330
219,689	36,816	8,877	( 467 )	62,545	537,787	24,606	27,504	22	210	598	565	1,989	3,362
860,453	766,619	254,770	( 973 )	540,572	2,939,086	32,454	57,220	54	351	754	578	2,589	4,272
1,316,422	819,614	291,175	(1,440)	603,122	4,333,339	147,507	224,488	230	4,278	3,018	2,584	41,965	48,843
171	4,810	"	"	"	20,549	4,609	4,571	2	39	129	87	207	462
27,962	70,068	125,809	"	63,021	126,750	14,614	4,037	29	150	44	48	483	665
120	23,799	3,237	"	"	28,593	1,399	968	12	54	46	4	43	117
"	53,011	"	"	"	107,352	2,952	447	11	13	4	5	51	73
"	"	"	"	"	2,791	4,080	356	"	"	37	56	489	282
42,682	4,279	8,963	"	40,765	43,378	4,446	354	"	"	3	3	38	44
18,990	4,038	487	"	4,934	35,656	4,816	507	"	46	4	4	45	39
470,339	6,349	"	"	102,365	320,522	4,762	644	"	6	7	7	91	111
85,594	35,001	22,077	"	"	348,257	2,429	842	"	"	9	8	343	360
848	"	"	"	35	3,599	474	41	"	7	3	8	33	51
40	"	"	"	"	484	7	7	"	"	"	"	"	"
49,990	41,522	4,760	"	"	62,388	4,422	784	13	45	458	"	610	1,113
7,754	4,965	4,213	"	"	20,516	471	"	4	"	"	"	89	59
991	40	"	"	"	20,484	2,957	4,424	4	4	68	62	4,963	2,097
9,483	6,379	291	"	"	33,649	981	40,448	4	41	"	"	40	21
6,443	28,886	920	"	"	51,708	2,349	34,468	5	45	"	"	6	21
3,362	5,604	"	"	"	41,817	38	379	"	2	"	"	5	7
43,703	17,231	"	"	"	31,440	"	66	"	"	"	"	"	"
53	415	"	"	"	411	"	69	4	4	"	"	4	2
"	"	"	"	"	"	25	13,239	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	9	222	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	1,992	15,238	"	"	"	"	"	"
379,095	273,667	464,817	"	178,113	1,510,016	42,392	82,438	79	363	752	262	4,477	5,554
1,316,422	819,614	291,175	(1,440)	603,122	4,333,339	147,507	224,488	230	4,278	3,018	2,584	41,965	48,845
4,695,517	4,423,314	456,022	(1,440)	781,265	5,873,365	189,899	306,626	309	4,644	3,770	2,846	16,442	24,399

N° XIV. — *État 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.				
		TAXES UNIFORMES.			Au delà DE 10 KILOGRAMMES.	TOTAL.	EXPÉDITIONS		TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	4 <sup>e</sup> classe.
		De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.			FAIÈRES ou MINIMUM	TAXIÉS ou POIDS.						
		De	De	De	Au delà	TOTAL.	FAIÈRES	TAXIÉS	TOTAL.	MINIMUM	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>
NORD.	Bruxelles (Nord) . . . . .	21000 10	9001 43	9801 59	13937 45	53740 92	27630 59	67402 91	95113 50	"	2100 77	11 60	"	"
	— (Bureau central) . . . . .	20556 58	10976 34	11491 22	5696 19	45221 13	34813 57	54751 44	89565 01	"	3 33	"	"	"
	— (Allée-Vorcie) . . . . .	10 37	17 32	22 09	12 80	63 48	4548 10	63644 90	68193 "	17912 24	215440 80	57520 29	39053 77	17453 36
	— (Entrepôt) . . . . .	369 53	89 27	93 20	250 05	812 93	321 97	3872 06	4194 63	567 67	12792 55	12931 68	4722 87	4354 32
	— (Ixelles) . . . . .	2714 43	1071 31	1252 46	864 46	5992 60	3857 83	7772 40	11630 23	"	"	"	"	"
	— (Molenbeek) . . . . .	965 92	587 33	797 74	391 18	2765 17	4060 69	20525 45	24588 14	"	"	"	"	"
	— (Chartreux) . . . . .	3022 99	2294 60	3517 41	809 04	9674 04	19506 17	70962 96	90469 13	2402 44	7329 13	169 03	" 43	"
	— (Rue de l'Astronomie) . . . . .	1498 12	646 75	745 15	171 73	3031 75	2453 92	4059 96	6519 89	"	"	"	"	"
	— (Boul. de Waterloo) . . . . .	266 87	134 65	178 36	82 58	662 44	982 43	3230 "	4212 43	125 45	553 36	26 22	"	"
	— (Chauss. de Louvain) . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	— (Rue de la Loi) . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	— (Josaphat) . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Schaerbeek . . . . .	12 "	"	"	" 80	12 80	12 10	11 55	23 65	1 "	"	"	"	"
	Haeren . . . . .	28 50	5 25	19 "	7 50	61 25	82 20	336 03	419 13	27 62	277 49	"	"	"
	Vilvorde . . . . .	484 01	342 26	379 31	115 44	1321 02	2184 40	4970 96	7155 38	588 84	11546 03	3380 99	489 51	1995 86
	Eppeghem . . . . .	3 50	1 50	7 "	" 80	12 80	47 70	41 15	88 85	11 70	303 40	"	"	"
	Weerde . . . . .	15 "	8 25	11 "	" 80	35 03	92 70	100 30	193 "	48 80	641 78	97 01	280 67	"
	Malines . . . . .	1980 91	1431 33	1310 57	461 13	5186 94	8548 40	21018 40	29566 80	4718 87	43264 27	32828 85	16707 65	8614 90
	Wavre-Sainte-Catherine . . . . .	7 "	3 75	8 "	2 50	21 25	36 10	102 51	138 61	22 "	38 66	"	"	"
	Duffel . . . . .	185 48	29 77	58 "	10 43	283 68	421 90	718 36	1140 26	117 47	1964 13	633 23	129 73	14 "
Contich . . . . .	53 66	27 02	33 89	10 17	124 65	407 25	524 35	931 60	5 55	383 85	124 60	538 34	"	
Lierre . . . . .	729 20	812 77	517 06	49 43	2108 46	2234 90	4417 37	6652 27	513 12	4510 64	4765 54	7527 83	769 42	
Vieux-Dieu . . . . .	116 54	48 04	53 32	10 37	228 37	334 82	1025 02	1359 84	34 90	1081 45	42 92	802 23	"	
Berechem . . . . .	45 10	28 59	23 80	12 70	110 50	153 72	370 94	524 66	3 "	47 49	8 73	"	"	
Antvers . . . . .	20378 60	7640 55	8097 79	6820 79	42937 73	30640 33	355681 34	268301 67	20739 86	713918 43	469161 49	333055 61	274517 37	
TOTAL . . . . .	74565 41	35198 44	38449 07	29136 02	177348 94	143391 79	563581 86	708973 65	47837 53	1016168 56	581503 13	403308 64	307719 23	
OUEST.	Laeken . . . . .	35 15	18 50	18 "	18 48	90 18	97 10	106 70	203 80	"	1 38	"	"	"
	Jetta . . . . .	29 69	20 65	30 80	33 80	114 93	568 49	281 28	847 77	5 16	25 58	"	"	"
	Berechem-Sainte-Agathe . . . . .	10 "	2 25	4 "	5 20	21 45	30 10	310 05	340 15	6 60	2 10	"	"	"
	Dilbeek . . . . .	20 50	3 "	8 "	"	31 50	30 46	45 50	75 90	"	104 85	"	"	"
	Bodeghem-Saint-Martin . . . . .	4 "	"	12 "	4 60	26 60	22 40	15 65	38 05	5 "	10 20	"	"	"
	Ternath . . . . .	130 28	46 29	88 52	34 26	299 35	575 80	778 01	1353 81	126 27	4606 50	1338 04	13 "	8 "
	Lede . . . . .	172 85	34 49	33 21	18 30	258 85	362 02	685 21	1047 23	58 45	821 56	930 28	393 11	95 25
	Schellebelle . . . . .	174 50	3 "	7 44	7 38	192 32	64 52	108 31	172 83	6 "	98 80	94 80	158 02	"
	Hombek . . . . .	3 50	"	"	" 80	4 30	1 50	12 50	14 "	2 80	"	"	"	"
	Cappelle-au-Bois . . . . .	166 35	41 82	74 08	14 43	316 66	498 28	631 79	1130 07	98 23	1959 67	3921 46	1172 71	74 13
	Londerzeel . . . . .	316 06	60 04	66 08	88 01	530 19	909 56	982 87	1592 43	114 63	1067 50	582 75	493 53	146 48
	Malderen . . . . .	60 50	27 "	35 "	45 01	167 51	543 82	1121 95	1665 58	34 40	456 56	157 30	1282 21	"
	Buggenhout . . . . .	119 55	42 56	79 "	4 90	246 01	825 67	1157 71	1952 78	130 43	4238 84	901 05	399 34	36 "
Termonde (station) . . . . .	1211 22	357 71	361 01	120 40	2650 37	3023 15	13286 67	16309 82	3000 58	61123 89	8995 48	1578 11	1000 14	
— (entrepôt) . . . . .	"	"	"	"	"	2 "	5 "	7 "	2 80	588 15	72 83	2103 94	1909 52	
A reporter . . . . .	2474 14	657 39	817 14	395 57	4344 24	7252 01	19529 21	26781 22	3591 35	75105 58	16903 00	7693 97	3269 32	

marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1865.

(300 kilog. et plus).				TARIF N° 4. FINANCES		FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 180	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.		EQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
									1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.			
"	32215 24	"	34327 01	6412 41	7906 17	2416 83	5478 10	5758 70	16 05	57 28	101 20	5937 23	3765 35	215158 15
"	"	"	3 33	3993 36	7471 48	2414 11	"	"	"	"	"	"	42 65	151714 07
4000 47	036 05	"	352026 56	2016 14	11 70	56180 37	126 70	"	2083 50	2083 24	9610 57	13977 71	2578 21	493173 89
68 48	"	"	35437 57	823 87	89 10	4774 85	"	"	"	"	"	"	13627 40	59759 37
"	"	"	"	158 20	228 17	183 30	"	"	"	"	"	"	16 25	18119 11
"	"	"	"	208 83	188 15	246 83	"	"	"	"	"	"	2 86	27907 96
"	"	"	9892 93	1022 31	520 05	5107 10	"	"	"	"	"	"	10 92	116705 78
"	"	"	"	223 56	140 12	102 69	"	"	"	"	"	"	" 70	10048 70
"	"	"	705 03	31 12	18 60	435 36	"	"	"	"	"	"	" 55	6065 55
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" 10	" 10
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" 26	" 26
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" 40	" 40
"	"	"	1 "	2 "	"	1 22	"	"	"	"	"	"	" 10	40 77
"	"	"	305 11	10 "	"	124 69	"	"	"	"	"	"	" 05	920 23
78 "	"	"	18080 23	297 32	12 50	3299 06	36 20	"	6 70	"	"	6 70	345 49	30954 28
"	"	"	315 10	1 "	"	143 40	"	"	"	"	"	"	" 21	561 36
"	"	"	1068 28	7 "	4 "	167 72	"	"	"	"	"	"	" 73	1705 76
399 00	"	"	109332 60	1395 56	311 33	15103 49	102 80	2851 20	3193 35	3391 88	30351 59	38790 02	2700 24	199349 80
"	"	"	60 66	1 50	"	41 08	"	"	"	"	"	"	" 58	263 68
"	"	"	2858 56	56 28	3 "	860 59	"	"	"	"	"	"	4 05	5206 42
"	"	"	1052 31	32 50	2 50	117 76	"	"	167 "	378 90	184 80	730 70	12 49	3034 63
"	"	"	18086 55	246 33	21 05	1776 73	"	"	108 30	201 50	1220 20	1530 "	385 23	30906 67
"	"	"	1911 50	37 65	2 "	112 07	"	"	"	11 90	"	11 90	122 39	3816 12
"	"	"	59 27	6 61	"	42 80	"	"	"	"	"	"	" 12	744 "
88441 32	46732 34	"	1946563 42	6799 92	6286 70	172123 79	701 10	4067 70	1291 88	2533 75	39243 85	47136 88	5710 09	2496761 39
92906 33	79584 23	"	2329117 65	23813 68	25234 43	266656 16	6501 90	12673 60	5868 68	8656 45	80915 21	108121 14	29327 92	3875098 47
"	"	"	1 36	6 50	"	" 83	"	"	"	"	"	"	3 20	305 09
"	"	"	30 74	11 20	"	3 60	"	"	"	"	"	"	3 55	1911 79
"	"	"	8 70	" 50	"	1 80	"	"	"	"	"	"	"	372 60
"	"	"	104 85	4 "	"	37 83	"	"	"	"	"	"	1 48	255 56
"	"	"	15 20	3 15	"	6 02	"	"	"	"	"	"	"	83 92
"	"	"	6091 81	117 16	4 40	1261 03	"	"	5 "	"	"	5 "	123 04	9240 80
"	"	"	2293 65	43 45	24 23	260 01	"	"	230 60	208 20	619 80	1058 60	51 80	5042 87
"	"	"	357 62	65 50	"	21 85	"	"	"	"	42 40	42 40	" 52	863 04
"	"	"	2 80	"	"	2 80	"	"	"	"	"	"	"	23 90
"	"	"	7226 20	35 19	" 75	038 11	"	"	"	"	"	"	608 78	10255 78
"	"	"	2404 89	76 26	2 "	280 12	"	"	4 40	17 50	"	21 90	15 07	4822 86
"	"	"	1930 47	22 15	2 50	154 36	"	"	21 60	108 "	1807 40	1937 "	50 10	5029 67
"	"	"	5703 68	74 27	"	915 58	"	"	27 60	119 70	694 20	841 50	43 24	9809 04
"	16 50	"	78714 70	403 73	101 80	10605 76	"	87 25	179 25	181 80	887 20	1335 50	648 43	107170 21
"	"	"	4877 24	"	"	249 63	"	"	"	"	"	"	"	4933 87
"	16 50	"	106570 91	863 08	135 60	14120 26	"	87 25	466 45	636 20	4051 00	5241 00	1554 31	160211 70

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.	EXPÉDITIONS		TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	4 <sup>e</sup> classe.
		De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.			TAXES AU MINIMUM	TAXES AU POIDS.						
		De	De	De	Au delà	TOTAL.	TAXES	TAXES	TOTAL.	MINIMUM	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>
	<i>Report.</i>	2474 14	657 39	817 14	395 57	4344 24	7252 01	19329 21	26781 22	3391 35	75105 58	16593 99	7593 97	3269 52
	<i>Zele.</i>	144 72	49 67	84 08	41 77	320 24	1130 82	6829 16	7770 92	3408 85	8237 84	3167 17	904 01	275 31
	<i>Lokeren.</i>	274 68	156 84	223 64	44 60	659 94	1570 47	4445 14	6013 61	1607 42	22290 50	12764 "	505 42	449 55
	<i>Audeghem.</i>	121 35	9 "	16 16	6 90	153 35	148 80	392 04	541 74	64 93	2946 51	4340 75	"	11 "
	<i>Gyseghem.</i>	48 50	32 80	26 52	8 20	116 02	256 97	207 56	464 47	10 50	102 82	137 18	485 56	"
	<i>Alost.</i>	1775 55	1343 43	1506 91	585 94	5211 83	7322 26	21752 70	32074 96	5723 35	43751 89	13356 29	4370 99	1439 22
	<i>Erenhodegem.</i>	41 60	15 "	20 24	6 68	92 52	103 15	196 03	299 20	72 12	282 31	223 69	576 06	12 "
	<i>Denderleeuw.</i>	17 60	42 67	47 80	1 "	179 07	286 34	457 10	743 44	153 59	611 57	310 84	432 05	56 "
	<i>Ninove.</i>	712 90	370 89	513 95	220 15	1617 89	1551 00	4136 49	5689 09	1198 20	8800 58	10200 66	3333 95	132 98
	<i>Santbergen.</i>	60 42	24 55	45 40	4 70	135 07	174 14	247 61	421 75	34 23	504 25	498 50	856 67	161 18
	<i>Idrghem.</i>	108 19	10 50	28 "	8 68	151 37	8 02	193 02	2 2 64	42 47	538 05	681 60	164 88	137 25
	<i>Schendelbeke.</i>	20 50	7 42	3 "	8 50	39 42	48 70	79 "	127 70	5 85	33 46	39 94	80 44	55 40
	<i>Grammont.</i>	1590 "	405 20	950 20	390 20	3431 60	5234 58	15925 13	21139 71	2218 21	17549 36	4692 51	3071 48	1278 97
	<i>Acron.</i>	108 46	25 56	24 02	18 71	175 65	283 82	567 57	851 39	97 72	653 06	60 16	1327 29	1029 12
	<i>Lessines.</i>	627 52	187 67	223 45	60 04	1008 68	2433 08	7426 07	9459 75	1471 19	10089 24	8963 97	3522 01	9705 50
	<i>Papignies.</i>	19 15	5 25	2 "	1 26	27 66	82 22	141 66	223 90	8 35	237 56	110 34	510 52	1093 30
	<i>Rehix.</i>	24 89	11 03	21 "	3 "	59 85	97 30	221 14	318 44	19 90	981 72	100 53	328 47	329 47
	<i>Schoonaerde.</i>	" 50	" "	" "	3 50	4 "	1 50	17 05	18 55	1 80	" "	" "	" "	" "
	<i>Wichelen.</i>	19 "	4 50	8 "	23 86	53 30	111 10	168 75	279 85	3 80	42 72	" "	" "	" "
	<i>Wetteren.</i>	656 98	240 50	370 56	57 26	1295 34	2792 23	3997 27	6069 50	909 90	7888 34	4192 49	1621 06	38 30
	<i>Melle.</i>	194 62	72 81	139 64	29 60	436 67	1029 40	1279 07	2308 47	193 66	756 54	" "	145 72	" "
	<i>Gand (Station).</i>	8437 73	4295 68	4071 46	3129 15	20834 04	22836 23	104341 69	127177 92	10305 41	137463 41	26157 93	70 7 84	8813 25
	<i>— (Entrepôt).</i>	163 75	81 52	165 73	16 36	427 36	1358 92	10057 89	11416 81	3673 91	34359 48	34275 49	47160 55	25411 34
	<i>Tronchiennes.</i>	54 33	17 57	14 32	18 36	104 52	109 50	190 62	300 12	166 55	419 24	"	248 39	"
	<i>Landeghem.</i>	73 27	24 05	20 40	24 80	142 92	232 20	932 64	1164 84	360 60	3981 66	343 34	248 76	64 36
	<i>Hansbeke.</i>	58 57	21 27	14 12	5 50	99 46	115 35	334 67	450 02	241 10	598 16	65 61	449 69	"
	<i>Aeltru.</i>	119 23	71 44	67 84	25 86	284 37	585 57	1230 91	1816 48	572 21	4719 01	4386 16	1855 68	49 "
	<i>Bloemendael.</i>	160 32	63 58	79 36	71 52	374 78	546 70	2157 82	2704 52	649 78	3318 14	649 40	1123 81	32 75
	<i>Oostcamp.</i>	5 50	6 75	12 55	9 46	34 17	57 06	209 30	266 36	4 36	21 14	"	"	"
	<i>Brogas (Station).</i>	3385 22	1212 50	1557 23	908 02	7063 17	5127 32	19286 31	24413 63	1586 74	21707 27	13888 66	3451 68	3360 50
	<i>— (Hassin).</i>	25 02	1 50	5 12	3 70	35 34	52 30	467 54	469 84	53 92	715 84	11738 99	4085 86	1088 73
	<i>Jabbeke.</i>	3 35	4 90	9 60	1 39	19 15	146 39	84 25	230 68	8 58	39 23	1171 51	"	"
	<i>Ploeschendael.</i>	68 59	25 27	37 17	22 10	153 53	243 56	829 69	1073 25	11 "	1227 62	3658 71	23 "	"
	<i>Ostende.</i>	4372 77	4117 54	4155 59	6733 90	19379 80	7302 34	61625 95	68928 29	5337 60	52884 12	9541 07	11365 58	6386 06
	<i>La Pinte.</i>	6 59	11 30	14 30	1 90	34 05	70 03	41 36	111 39	1 "	50 92	20 39	563 85	"
	<i>Deurle.</i>	13 80	7 90	7 44	10 90	40 04	46 76	116 75	163 51	2 20	7 96	69 60	"	"
	<i>Deynze.</i>	236 95	140 93	146 01	31 30	555 19	1008 20	5279 45	6287 65	330 69	6674 30	3478 15	1468 81	130 01
	<i>Machelen.</i>	5 "	1 90	2 04	" 60	9 54	51 93	62 96	114 89	12 27	240 55	93 20	212 56	"
	<i>Oisene.</i>	27 50	23 52	12 04	2 60	65 66	164 47	170 72	335 19	26 90	379 26	26 "	20 72	"
	<i>Waereghem.</i>	125 88	99 45	116 36	13 50	355 19	999 25	2417 27	3416 52	319 78	4191 60	5376 06	771 70	157 47
	<i>Harlecheke.</i>	97 88	91 43	92 07	8 70	200 08	561 31	1241 90	1803 27	120 68	6751 47	8684 16	212 35	442 25
	<i>Courtrai.</i>	2185 70	1084 57	1166 06	507 90	4944 25	5289 33	21750 64	27039 97	2748 19	56462 34	63345 05	6832 77	4271 39
	<i>Mouseron.</i>	535 69	540 89	545 07	1047 89	2060 54	2485 56	11373 15	13858 71	1340 72	21017 32	16793 81	4667 04	3489 98
	<i>Néchin.</i>	56 06	40 69	43 88	34 83	175 46	269 93	694 62	9 4 85	286 21	3771 41	2939 15	72 "	330 18
	<i>Templeuve.</i>	118 05	69 71	70 47	76 75	334 56	167 29	352 25	519 58	25 76	329 49	5437 41	49 93	2172 38
	<i>A reporter.</i>	29441 61	15818 76	18375 81	14632 80	78271 88	81147 61	336200 58	417346 59	40223 25	563034 93	353366 72	153757 33	163008 72

OURS. (Suite.)

(300 kilog. et plus).				TARIF N° 4. FINANCES.		FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 181.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIFS SPÉCIAUX	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.		EQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
									1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.			
"	16 50	"	106570 91	861 08	135 80	14720 28	"	87 25	468 45	635 20	4051 00	5241 90	1554 31	160211 70
26 "	"	"	16029 18	103 83	34 75	2415 79	"	"	"	45 15	53 90	59 05	122 40	28905 16
"	"	"	37840 68	249 44	16 50	4512 27	"	20 40	170 70	547 25	3731 60	4478 95	202 24	54021 89
"	"	"	7363 19	22 15	"	835 12	"	"	"	"	"	"	6 75	8942 30
"	"	"	738 04	12 95	"	66 83	"	"	"	33 "	14 60	47 60	1 82	1445 73
"	"	"	66860 74	1244 32	309 05	11588 48	24 20	"	393 60	108 45	1321 00	1826 63	370 "	121287 21
"	"	"	1168 20	69 40	10 25	119 06	"	"	"	"	12 20	12 20	46 20	1815 03
"	"	"	1561 09	155 15	" 77	302 56	24 20	"	118 80	18 30	"	137 11	48 34	3168 71
"	"	"	23926 37	403 68	543 "	2664 01	"	"	126 10	104 35	382 40	612 85	200 88	35016 75
"	"	"	2064 83	43 30	1 "	181 73	"	"	8 "	11 90	14 60	34 50	12 12	2866 30
"	"	"	1564 25	28 "	2 "	171 69	"	"	"	"	"	"	18 15	2218 30
"	"	"	215 11	24 15	1 25	18 76	"	"	36 60	"	"	36 60	12 44	473 43
"	"	"	28740 53	2369 97	1108 60	4044 39	"	"	23 40	100 95	490 50	623 85	901 90	62980 55
"	"	"	3467 35	49 56	" 50	319 47	"	"	"	27 "	55 "	62 "	13 35	4959 27
25054 C5	"	"	178489 58	518 37	146 70	3709 49	"	"	40 40	73 00	27 60	144 10	300 16	194723 81
"	"	"	1905 07	12 45	1 "	145 82	"	"	"	"	"	"	18 79	2394 33
"	"	"	1758 11	33 61	"	162 92	"	"	"	"	15 50	15 50	31 45	2381 88
"	"	"	1 80	" 50	"	1 28	"	"	"	"	"	"	1 "	27 13
"	"	"	46 52	4 "	"	43 18	"	"	"	"	"	"	3 50	432 33
"	"	"	14630 09	248 44	20 25	2269 19	"	"	338 80	310 50	1641 70	2291 "	85 13	26948 94
"	"	"	1095 96	72 78	2 75	216 55	"	"	10 40	"	84 75	95 15	38 55	4268 88
639 08	"	"	250798 92	3363 07	1642 08	40285 66	304 60	5230 70	2272 68	2930 08	16648 20	27180 66	3950 25	475415 20
1465 29	655 99	"	147008 05	209 11	2 70	9200 11	"	"	"	"	"	"	1748 79	170072 93
"	"	"	834 18	19 28	"	89 80	"	"	9 20	16 40	8 60	34 20	16 30	1398 50
"	"	"	4908 68	25 53	3 60	830 07	"	"	53 40	"	172 60	226 "	32 68	7424 82
"	"	"	1354 30	17 80	7 75	171 79	"	"	12 80	36 90	115 60	165 36	"	2266 62
"	674 01	"	12256 84	153 18	45 60	1278 65	"	"	215 40	608 40	1837 15	3020 93	096 37	19551 84
"	"	"	5774 28	34 23	12 05	966 87	"	"	40 90	125 70	86 "	281 60	80 48	10229 83
"	"	"	25 50	7 "	"	9 38	"	"	"	"	"	"	" 26	342 67
"	"	"	44015 05	1484 81	1442 80	5233 40	65 60	703 40	570 33	933 40	19910 "	22139 15	2736 83	108594 53
101 11	"	"	17784 45	47 97	" 90	495 "	"	"	"	"	"	"	"	18823 50
47 84	"	"	1207 16	3 75	2 25	39 46	"	"	"	"	"	"	"	1561 45
"	"	"	4920 33	41 86	19 90	230 06	"	"	19 "	"	"	19 "	45 67	6503 60
"	7847 75	"	87362 18	1084 69	1122 23	11241 11	670 60	1119 80	261 70	102 33	343 60	1828 43	803 60	192419 12
"	"	"	636 16	1 "	"	41 27	"	"	"	"	"	"	6 "	829 91
"	"	"	79 70	2 15	"	8 54	"	"	"	"	"	"	"	293 94
"	"	"	12082 04	136 77	20 25	2240 37	"	1119 80	610 50	754 90	1442 46	3027 68	53 75	25303 68
8 40	"	"	566 98	7 79	1 50	61 15	"	"	5 "	"	"	6 "	"	766 85
"	"	"	452 90	22 06	2 19	172 57	"	"	269 60	19 60	"	280 20	" 45	1310 22
"	7522 50	"	18139 11	171 51	62 65	2209 99	"	187 90	253 80	112 50	248 20	783 40	386 57	25723 94
9 "	"	"	16219 91	85 91	19 65	1204 97	"	116 "	126 60	175 "	1729 76	2147 30	36 93	21809 08
28 82	406 82	"	134295 18	1479 13	680 25	20306 78	12 20	180 55	630 56	644 51	11517 16	12872 78	2956 70	204587 24
2439 72	701 46	"	50513 03	521 97	423 40	5392 18	18 20	329 40	76 20	155 35	1042 20	1803 15	643 26	75644 03
465 "	"	"	7853 08	89 14	35 95	606 92	"	24 40	22 15	"	"	46 55	145 76	9918 61
"	"	"	8014 97	38 12	"	163 06	"	"	16 "	19 30	15 "	50 30	53 04	9176 05
31184 91	11887 01	"	1325064 80	13660 24	7872 86	151089 42	1110 60	9129 60	7133 09	9062 32	67032 03	92357 03	18389 38	2108380 49

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.	EXPÉDITIONS		TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	4 <sup>e</sup> classe.
		De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.			TAXES AU MINIMUM	TAXES AU POIDS.						
OUEST. (Suiv.)	Report. . . . .	29444 51	15818 76	16375 81	14632 80	76271 88	91147 61	336200 98	417348 59	49223 25	563034 93	353363 72	153757 33	163008 72
	Tournai . . . . .	2635 59	1153 42	1490 57	1331 95	6820 53	6035 56	25189 07	31224 63	6181 11	88398 61	37716 76	24090 19	137128 86
	Blandin . . . . .	" 50	" 75	"	"	1 25	4 "	31 50	35 50	3 72	9 04	179 06	157 46	430 57
	Havannes . . . . .	35 27	6 75	9 52	5 20	56 74	44 29	69 80	114 09	12 16	72 08	78 60	30 60	510 60
	Bary-Moude. . . . .	113 92	27 85	34 04	8 90	184 71	87 78	237 07	325 75	46 77	6569 84	368 58	1046 33	31806 05
	Leuze . . . . .	781 88	537 92	710 36	307 18	2337 32	3454 34	7184 05	10640 39	680 27	10957 18	22862 71	6229 63	7099 02
	Ligne . . . . .	125 27	42 15	53 20	372 28	591 90	274 28	1135 31	1409 59	8 00	1523 36	3956 68	541 20	736 08
	Ath . . . . .	1317 04	377 17	531 23	307 74	2533 18	3765 49	6425 98	10191 47	1141 76	15937 59	29434 "	7038 69	8383 97
	Maffles . . . . .	111 56	29 29	25 52	33 40	199 77	158 52	469 26	647 78	468 08	3587 31	2780 10	18839 76	6894 54
	Chièvres-Atres. . . . .	210 07	78 96	81 92	55 59	426 54	407 45	549 91	957 36	199 19	4852 68	1118 70	6634 48	49459 08
	Bruglette. . . . .	266 09	75 84	117 76	94 14	553 81	860 67	773 70	1634 37	221 56	4619 88	5655 37	2036 45	229 "
Lens . . . . .	148 67	50 58	79 80	55 10	334 15	455 54	565 88	1021 42	167 64	1711 35	5770 20	796 79	279 92	
TOTAUX . . . . .	35390 37	18199 44	21516 73	17204 26	92312 80	96697 53	378853 41	475550 91	58355 31	701273 65	463489 66	221219 11	405966 41	

EST.	Doortmeerbeek . . . . .	30 65	12 75	B "	5 10	56 50	129 90	393 61	493 51	226 62	851 50	354 41	1315 74	81 40
	Haecht . . . . .	44 80	29 92	46 24	63 40	184 36	365 42	588 03	953 45	158 95	768 98	981 43	473 51	"
	Wespelaer . . . . .	110 87	46 07	64 60	10 "	232 41	446 80	348 12	794 02	113 61	415 42	249 17	1380 44	26 "
	Hercet . . . . .	60 50	9 "	10 "	10 30	69 80	111 50	506 84	618 34	27 19	4102 68	"	"	"
	Louvain (station) . . . . .	2811 49	1188 19	1478 84	812 16	6320 63	8674 78	32677 09	41351 87	4898 46	71062 56	33097 78	11807 70	11393 05
	— (bassin) . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	6 60	15178 67	24174 26	60360 25	1060 51
	Vertryck . . . . .	45 00	53 44	61 70	14 74	175 84	303 91	889 84	1193 75	109 08	397 10	55 68	5742 58	1382 58
	Tirlemont . . . . .	1229 82	681 29	831 88	755 03	3501 02	4808 82	13988 36	18797 18	1787 97	33655 99	21803 40	29634 94	6026 78
	Jodoigne . . . . .	119 25	37 "	11 25	"	168 10	"	"	"	"	"	"	"	"
	Esemael . . . . .	91 19	51 35	66 32	39 10	247 96	442 60	1239 64	1682 44	222 03	6644 59	10167 68	5168 34	679 58
	Landen . . . . .	361 60	252 08	268 55	134 27	1016 50	1042 83	2407 43	3450 26	476 18	27239 81	12618 29	5870 51	3004 49
	Gingelom . . . . .	121 32	60 60	61 92	16 70	260 54	355 06	743 74	1098 80	93 36	6974 67	3877 24	5202 90	1003 43
	Rosoux-Goyer . . . . .	63 85	23 44	47 35	14 40	170 04	278 31	225 07	503 38	54 32	4049 40	4115 93	5696 16	1388 54
	Waremmé . . . . .	410 49	177 51	217 92	116 19	922 14	1229 87	2353 15	3588 02	514 27	18101 33	18024 31	14933 57	4653 65
	Fexhe . . . . .	60 64	29 53	31 32	28 87	156 36	255 60	395 08	650 68	45 21	5468 41	3908 73	1001 10	665 82
	Ans . . . . .	178 14	166 94	205 61	67 58	638 27	703 33	1898 68	2602 01	275 53	5482 82	12180 80	17257 30	497817 27
	Haut-Pré . . . . .	292 62	210 89	175 03	161 97	850 52	1133 21	1541 82	2675 03	255 10	2087 41	699 26	11443 76	82584 42
	Liège (station) . . . . .	4177 21	2473 67	3027 18	3577 61	13255 67	15512 46	78889 28	94401 74	6392 48	106637 27	94316 62	50915 53	161161 54
	— (Meuse) . . . . .	1764 05	954 65	1152 29	838 66	4709 65	3402 18	8601 79	12003 97	65 "	841 65	20 05	"	"
	— (poste) . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1213 01	329 59	8607 27	5975 34
	Chénée . . . . .	254 41	118 90	152 09	165 50	699 90	918 79	3213 37	4132 16	1509 52	13214 82	83153 27	11577 31	33724 32
Chandfontaine . . . . .	60 13	13 42	24 52	12 06	110 13	237 26	461 25	698 51	124 77	847 40	4006 80	4061 40	5607 40	
Trooz-Aval . . . . .	43 58	21 14	28 42	21 76	115 40	299 82	783 25	1083 07	278 11	997 57	782 57	2143 63	1033 46	
Nessonvaux . . . . .	103 78	48 47	111 56	666 40	930 21	303 47	3977 19	4280 66	415 75	1554 14	635 25	1435 97	279 44	
Pepinster . . . . .	196 07	97 51	108 53	68 15	470 26	643 88	2428 54	3072 42	241 01	4403 93	793 33	1453 99	920 50	
Enival . . . . .	234 37	52 84	139 36	120 65	547 22	1034 90	7711 25	8746 15	673 93	2075 50	97 66	59 01	21 58	
Verriers . . . . .	4494 19	2335 72	2137 21	2032 89	11060 01	10146 10	95953 47	100099 57	3888 04	89931 30	21768 19	4293 "	10047 21	
Dolhain . . . . .	177 54	64 20	60 17	264 12	566 03	632 92	5276 42	5909 34	521 08	7038 43	1695 40	3227 07	12840 30	
Herbesthal . . . . .	211 88	76 07	63 25	79 80	431 "	307 90	1132 96	1440 86	335 51	1777 29	4513 36	1354 90	60516 06	
TOTAUX . . . . .	17807 05	9287 52	10594 67	10177 41	47867 55	53721 82	268600 27	322322 09	23730 61	431313 65	358418 64	387074 08	583900 25	

(300 kilog. et plus).				TARIF N° 4. FINANCES.		FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 182.	TARIF N° 3. EQUIPAGES.	TARIF N° 6 CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIFS SPÉCIAUX	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPE au-dessus de 1,000 francs.			CHANGE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
									1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.			
31184 01	11687 03	"	1325664 89	15668 24	7872 66	151689 42	1119 60	9129 60	7133 09	9062 32	67032 82	92357 63	18389 38	2106380 49
11659 02	635 53	"	305810 11	1380 04	800 19	19405 06	550 30	423 87	237 60	387 10	739 75	1788 05	3738 44	371576 25
"	"	"	779 85	3 "	"	60 86	"	"	"	"	"	"	12 47	892 87
"	"	"	704 04	15 77	"	54 68	"	"	"	"	"	"	26 81	971 93
"	"	"	79837 57	43 08	"	1313 23	"	"	9 20	"	"	9 20	26 76	41740 30
134 94	"	"	47952 75	473 19	289 15	3989 05	"	36 "	231 75	123 50	489 73	890 58	243 84	66716 47
"	"	"	6786 22	80 60	"	454 72	"	183 80	77 10	191 25	36 "	493 15	65 91	9863 12
127 31	37 37	"	62100 89	770 13	468 41	7578 54	96 40	89 "	473 70	519 50	792 30	1874 50	23449 69	114083 18
329 49	"	"	32900 24	74 23	74 40	1803 70	"	"	13 60	"	9 80	23 40	54 30	35517 83
749 48	"	"	63013 67	156 58	46 80	1362 34	"	"	17 89	"	73 10	90 60	117 05	66182 24
48 84	"	"	12831 10	181 40	60 27	1328 01	69 40	"	82 "	11 60	452 40	546 "	45 60	17258 96
"	"	"	8123 90	122 40	16 50	891 90	39 20	"	48 69	7 40	"	56 "	29 37	11226 84
44233 09	12339 96	"	1507097 23	18976 66	9657 58	169623 35	1874 90	9867 "	8324 44	10405 67	69622 70	98119 81	51197 22	2844410 49
"	"	"	2829 67	30 60	1 50	419 14	"	"	"	"	"	"	" 45	3331 37
"	"	"	2332 87	35 85	18 97	214 66	"	"	53 "	39 60	87 60	180 20	23 02	4023 38
"	"	"	2184 84	30 57	3 75	138 71	"	"	198 "	581 20	821 90	1801 10	3 10	4989 23
"	"	"	4129 87	1 50	"	972 18	"	"	"	"	"	"	" 40	8114 09
834 25	547 22	201 "	133917 62	1770 12	377 95	19479 99	27 20	457 69	938 70	1467 "	6900 30	9703 60	1370 72	214378 75
265 91	"	"	101816 20	"	"	4769 32	"	"	"	"	"	"	"	105735 82
"	"	"	7687 03	79 66	4 "	271 08	"	"	103 20	343 80	816 80	1293 80	45 42	10720 55
3067 82	"	13 75	95010 43	1052 44	214 45	8170 76	"	287 "	1227 30	2132 55	12996 28	16623 13	715 16	145414 57
"	"	"	"	69 "	"	" 25	"	"	"	"	"	"	"	237 35
291 52	"	"	23173 77	91 17	"	1374 99	"	"	31 80	17 10	353 10	402 "	128 48	27100 81
483 19	"	"	49602 44	472 69	100 15	4152 62	"	212 80	466 88	481 10	6528 94	7689 72	385 00	66920 28
310 47	"	"	17452 07	111 57	17 75	1104 01	"	"	85 20	118 40	243 60	448 20	87 83	26590 87
"	"	"	16204 33	90 68	" 75	709 21	"	"	112 80	173 70	465 70	752 20	39 80	18470 24
173 03	"	"	56706 19	631 44	63 35	3500 49	53 60	330 "	285 60	242 50	1,71 60	2829 70	244 89	68509 82
"	"	"	11039 27	156 42	1 80	1056 55	"	"	66 40	89 95	192 "	348 35	9 93	13469 36
3903 05	"	13589 50	252557 34	184 68	29 85	5352 23	"	46 "	156 68	177 58	4235 46	4546 72	3561 16	269562 70
2681 30	4860 "	85314 "	189905 25	152 02	21 20	2507 76	"	"	245 40	308 10	895 10	1438 60	91 53	177631 91
55530 17	5996 97	47825 50	528778 06	3841 32	2069 20	36317 29	559 80	3443 40	573 10	691 21	2831 80	7538 51	16229 29	702788 90
"	"	"	726 70	314 97	835 35	731 50	"	"	"	"	"	"	"	19326 14
"	"	"	16125 21	"	"	109 25	"	"	"	"	"	"	"	16294 46
11803 36	125 61	5307 17	160475 28	220 64	36 25	1475 69	18 20	"	16 60	31 25	18 60	66 45	294 87	180720 54
55 98	"	"	14703 75	47 44	2 "	898 40	141 20	"	"	"	"	"	13 01	16524 44
11 11	"	"	5216 66	18 69	" 50	772 98	"	5 20	27 60	"	12 80	45 60	21 75	7304 84
"	"	"	4320 56	21 69	27 25	552 55	"	"	25 40	"	"	28 40	53 73	10213 04
17 15	378 90	"	8206 81	185 99	7 85	1037 45	"	169 "	33 50	22 90	94 "	319 40	210 17	13530 35
8 "	"	"	2935 68	162 45	42 65	485 15	"	"	"	"	"	"	88 40	13007 76
2943 72	"	"	129919 40	2146 01	2640 45	19769 25	105 90	317 60	419 70	98 50	859 "	1724 80	5913 75	279069 20
28807 95	"	"	51911 22	251 10	57 65	1472 19	"	"	"	"	"	"	188 25	60375 78
4748 83	4735 91	"	78051 96	81 07	112 40	952 63	141 70	439 40	62 65	92 93	1257 40	1852 38	2829 09	85893 02
110036 01	16642 01	152241 02	1949358 37	11093 78	6677 82	131682 94	1137 60	5718 "	5151 51	7108 37	41571 98	59559 85	32159 06	2362749 07

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.	EXPÉDITIONS		TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	4 <sup>e</sup> classe.
		De 2 kilogrammes et moins.	De 2 à 5 kilogrammes inclus.	De 5 à 10 kilogrammes inclus.			TAXES en	TAXES en						
							POIDS.							
MIDI.	Bruxelles (Midi) . . . . .	6018 96	2780 41	11638 42	4052	24489 79	5767 35	36940 71	62708 06	14491 53	125624 14	16618 77	17740 15	9170 43
	Forest . . . . .	23 68	14 93	22 20	0 00	67 41	232 62	258 01	489 63	411 75	2719 12	483 63	"	"
	Ruysbroeck . . . . .	103 28	38 85	58 41	49 12	249 66	372 35	1218 41	1820 76	1137 43	17215 23	590 56	135 56	1475 75
	Loth . . . . .	153 87	40 85	59 80	50 80	305 32	413 35	1416 45	1831 81	710 34	5422 81	612 70	141 10	92 68
	Buysingen . . . . .	21 "	2 25	3 "	5 70	31 93	22 60	148 30	170 90	31 40	363 42	161 12	"	"
	Hal . . . . .	457 28	280 07	309 12	211 63	1284 10	2327 03	3897 12	6221 15	1027 91	15031 94	12649 44	5222 15	4354 07
	Lembecq . . . . .	168 49	46 46	48 20	14 50	270 73	274 35	1273 48	1547 83	503 75	18313 59	731 30	367 15	3341 29
	Tubise . . . . .	031 57	148 82	134 44	72 56	167 19	1456 93	1907 36	3364 29	670 78	14796 50	13745 62	34984 51	27618 98
	Hennuyères . . . . .	51 60	22 50	49 60	6 30	130 20	374 62	458 25	792 88	108 03	1675 84	"	"	"
	Braine-le-Comte . . . . .	528 67	327 53	426 53	112 42	1395 35	4974 16	7492 20	12466 36	1737 11	10651 59	7817 84	3948 75	3512 28
	Écaussines . . . . .	397 93	65 18	92 08	47 "	602 79	622 75	883 79	1503 54	291 25	4780 24	5079 74	121224 61	71679 43
	Marche-lez-Écaussines . . . . .	33 49	22 59	43 24	6 10	105 42	339 85	419 84	659 69	103 "	1652 11	1106 11	406 24	1208 08
	Blanago . . . . .	676 43	200 94	220 25	182 94	1281 00	1362 91	2709 23	4072 14	950 51	9765 77	5475 26	15467 56	1700 48
	Bascoup . . . . .	8 50	13 02	4 52	"	26 01	73 82	44 71	118 53	"	298 14	629 59	301 91	54109 75
	L'Étoile . . . . .	7 92	3 81	10 12	"	21 85	79 06	132 69	221 75	37 11	1615 69	339 58	624 88	91823 51
	L'Olive . . . . .	6 77	3 "	9 70	"	19 47	47 80	183 "	230 80	5 30	201 75	31 80	201 60	13975 88
	Marlemont . . . . .	296 57	213 64	170 44	85 "	765 63	681 91	783 95	1468 80	336 09	1559 28	258 87	6762 84	69232 39
	Beaume . . . . .	160 39	56 65	87 09	74 "	378 90	440 62	809 64	1250 26	417 04	12923 "	4931 89	3455 09	60056 44
	La Croyère . . . . .	4 "	4 90	3 52	"	12 42	58 10	138 37	196 47	182 28	4969 87	8628 23	19083 82	3166 33
	La Louvière . . . . .	641 12	178 33	173 67	88 85	1001 97	1420 20	3198 13	4618 33	1012 82	20464 79	11279 49	14314 35	63177 04
	La Paix . . . . .	2 65	5 52	7 80	"	15 97	45 90	60 13	100 03	5 75	327 "	99 99	257 14	40724 01
	Bois-du-Luc . . . . .	4 27	5 52	7 "	"	16 79	123 60	80 75	204 35	135 20	336 81	654 16	10765 92	64790 11
	Bracquignies . . . . .	166 10	40 91	39 64	48 50	255 24	290 67	455 61	746 28	79 10	4530 59	1664 37	3257 28	83337 17
	Havré-Ville . . . . .	47 55	28 61	66 15	34 50	176 81	246 61	686 78	933 39	166 14	3391 63	1609 08	343 24	836 39
	Oloourg . . . . .	70 50	24 59	38 04	27 83	161 09	229 13	610 50	839 63	115 85	5751 22	523 74	505 86	2202 01
	Nimy . . . . .	115 43	58 79	89 81	78 64	342 67	730 34	2640 52	3370 86	1103 28	12786 72	1271 59	910 71	4163 99
	Gouy-lez-Pléton . . . . .	81 54	38 27	67 29	50 78	237 88	308 04	803 18	1169 22	238 34	2672 40	4423 09	15 "	146 53
	Pont-à-Celles . . . . .	11 28	29 20	36 58	11 90	168 92	287 77	451 79	739 56	160 "	1129 72	3319 57	443 76	538 07
	Luttre . . . . .	67 15	55 34	68 24	11 31	262 04	402 30	302 33	704 63	77 49	694 71	2128 12	1571 70	2472 89
	Gosselies-Courcelles . . . . .	609 53	530 81	760 92	305 69	2406 95	2705 09	6129 32	8814 41	1792 87	9419 60	6979 13	22089 68	122843 06
	Courcelles-Nord . . . . .	4 02	1 69	9 84	"	16 45	243 71	13 5 23	1638 94	604 62	890 86	102 68	8231 74	76225 97
	Roax . . . . .	244 69	142 04	120 97	30 33	547 03	934 35	3299 78	4144 13	1016 74	3782 40	7770 31	31809 68	159479 79
	Narehennes . . . . .	934 09	194 09	234 29	317 70	1680 17	1609 35	3363 91	4973 27	1639 52	15217 17	21669 35	83732 02	140191 72
	Charleroi . . . . .	2161 21	854 51	1143 71	470 09	4629 52	5637 66	10982 58	16620 24	2390 49	30053 13	18328 68	69304 45	170507 61
	Couillet . . . . .	458 45	88 76	107 09	87 81	742 11	617 06	1004 82	1621 88	510 65	6350 49	5574 15	27482 41	65584 04
	Clâtelineou . . . . .	606 66	340 86	480 61	512 55	2130 68	2618 21	3738 69	6356 30	1192 70	14537 61	14647 64	51680 61	235946 83
	Le Campinsire . . . . .	12 14	4 15	3 "	2 80	22 69	69 97	133 87	203 84	81 33	1169 76	255 70	26154 05	45037 03
	Farciennes . . . . .	129 15	42 73	49 16	57 96	278 94	424 37	970 15	1395 32	102 69	511 26	320 68	15907 27	19997 57
	Tomines . . . . .	216 01	53 19	91 60	50 09	410 89	621 63	604 06	1225 69	358 "	13825 53	15492 42	39493 35	38268 49
	Auvclais . . . . .	97 16	35 80	60 22	33 68	227 66	419 40	326 43	606 23	92 25	1687 67	24612 28	16389 59	18532 56
	Moustier . . . . .	164 24	82 55	64 06	51 93	282 78	603 16	1178 82	1785 98	420 83	4229 96	18166 90	2540 27	309 56
	Floreffe . . . . .	143 70	58 79	166 91	64 66	474 09	1003 07	2065 55	3158 62	1020 23	15024 87	12426 56	1059 67	4138 19
	Namur (station) . . . . .	2177 84	1112 02	600 30	046 36	4554 52	6669 33	12639 12	19306 45	3410 10	23131 53	45070 95	46763 51	27030 66
	— (Meuse) . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2691 43
	Soignies . . . . .	852 98	238 63	205 41	161 75	1158 77	3417 47	4441 57	7850 04	742 42	7409 84	21450 83	97569 96	31079 41
	Neufvilles . . . . .	74 30	16 02	21 "	13 "	124 32	164 50	390 50	555 "	287 43	3164 13	742 15	51 "	589 42
	Jurbise . . . . .	89 63	38 65	48 92	42 36	219 56	332 66	262 86	645 52	65 98	748 59	9101 75	336 91	401 28
	Nions (station) . . . . .	5078 69	1187 73	2441 "	1339 "	10844 42	11945 19	19160 26	31105 45	3123 23	30827 30	19855 67	15709 62	10522 "
— (basin) . . . . .	3 "	9 "	"	1 "	13 "	8 40	7 70	16 10	"	43 50	4923 13	805 92	3832 24	
Jemmapes . . . . .	411 04	164 61	239 25	81 86	696 70	1486 84	3358 78	4845 62	1091 86	16509 92	15508 79	69494 35	353668 72	
Quaregnon . . . . .	32 37	16 82	24 80	31 "	104 99	130 72	218 19	357 91	56 20	96 95	" 35	"	"	
Saint-Ghislain . . . . .	618 44	287 90	325 95	137 68	1369 97	1743 37	5403 26	7146 63	1265 26	17402 96	16263 26	52314 29	101063 37	
Boussu . . . . .	418 16	126 69	153 32	542 62	1240 79	850 26	2971 77	3822 03	368 15	16606 39	6012 55	737 24	3302 57	
Thulin . . . . .	190 86	69 85	83 65	47 52	362 88	320 85	929 94	1259 79	10 22	11517 71	5842 03	6568 61	1719 39	
Quévrain . . . . .	495 59	221 83	317 10	189 40	1223 92	1961 61	6130 89	8052 50	1618 09	13012 59	19534 24	7361 03	3240 20	
TOTAUX . . . . .	27287 50	11478 10	21717 67	10554 83	71038 10	70849 99	181465 89	252315 89	50208 62	557086 51	423763 53	988053 49	2303206 78	

(300 kilog. et plus).				TARIF N° 4. FINANCES.		FRMS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 183.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.		
TARIFS SPÉCIAUX	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPE au-dessus de 1,000 francs.		ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.					TOTAL.	
									1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.				
3065 04	"	"	180710 00	868 60	8403 "	33858 82	1873 "	4430 50	2406 "	4106 45	19229 64	30282 59	4209 85	333273 56	
"	"	"	3620 50	32 45	" 50	1041 57	"	"	10 80	"	383 60	396 40	238 25	6885 71	
"	"	"	20344 03	43 95	11 15	2938 25	"	"	"	"	"	"	145 10	25801 50	
"	"	"	7009 01	57 80	10 30	1528 33	"	"	"	"	"	"	47 72	10780 91	
"	"	"	535 94	2 30	2 50	147 93	"	"	"	"	"	"	" 10	891 82	
272 70	205 12	"	36832 33	277 30	84 20	4127 28	"	"	85 40	110 65	302 "	498 25	5586 68	56856 27	
"	"	"	23477 88	85 38	33 "	3672 51	"	"	141 60	167 30	250 80	559 70	1057 73	20764 78	
32803 04	"	877 47	125696 50	241 82	10 25	4606 45	"	"	762 "	641 05	1735 70	3138 75	2.8 22	138282 47	
"	"	"	1183 87	64 44	6 50	436 12	"	"	"	"	"	"	12 79	2825 80	
321 74	"	"	27947 11	697 14	512 20	3616 42	"	86 "	173 70	84 70	531 42	875 62	1007 51	48307 92	
10100 80	"	0498 81	219645 "	188 58	63 "	3920 35	"	"	22 20	10 60	74 "	107 "	1309 64	227253 00	
"	"	"	3875 54	66 79	1 85	608 24	"	"	15 40	"	"	15 40	5 20	5338 13	
2433 03	"	"	35792 65	588 25	273 05	3435 74	"	148 "	389 40	326 70	4517 "	5370 10	625 41	51469 "	
46611 28	"	75749 60	170520 27	55 47	" 50	1522 50	"	"	"	"	"	"	"	181243 31	
25520 73	"	80680 75	186884 45	22 10	2 75	1908 67	"	"	"	"	"	"	"	169151 47	
2954 68	"	0791 75	24167 74	8 "	"	389 56	"	"	"	"	"	"	1094 68	25910 55	
3097 78	"	80319 02	181964 27	173 79	87 29	2091 88	"	"	"	"	"	"	94 08	182648 02	
30987 50	127 60	70305 85	192204 31	171 16	24 10	4329 45	"	"	"	"	"	"	993 13	199351 31	
10345 18	"	"	40315 71	5 50	"	1070 53	"	"	"	"	"	"	171 42	47778 05	
74662 09	4576 71	59104 75	251572 94	477 23	144 40	5547 90	"	26 "	41 10	7 40	12 40	86 90	13379 28	276846 93	
1837 23	957 "	42113 50	86233 62	4 "	"	1117 37	"	"	"	"	"	"	591 45	88068 44	
40204 30	"	53144 33	178249 89	17 27	"	1874 85	"	"	"	"	"	"	15 50	178478 65	
53330 71	"	55005 40	203210 62	152 77	1 25	2765 07	"	"	29 40	"	"	29 40	401 69	207592 32	
"	"	72 72	0419 20	39 34	"	571 28	42 20	221 20	"	"	"	221 20	290 55	8693 97	
"	"	"	0098 71	24 37	2 78	932 40	"	100 60	11 40	"	11 "	123 "	87 88	11289 82	
97 60	7 "	"	20340 95	93 80	5 50	2811 80	"	"	9 60	15 "	10 "	31 60	13 27	26513 45	
1274 47	"	"	8189 83	103 75	5 50	848 06	"	"	9 80	"	38 60	48 60	23 90	10607 64	
205 "	"	"	5700 06	65 48	17 25	597 21	"	"	13 60	11 90	31 60	57 10	29 75	7471 33	
446 80	"	"	7391 51	85 31	11 30	386 71	39 20	"	66 40	76 50	1020 40	1153 30	21 86	9295 55	
147883 23	31198 65	15550 31	350746 75	531 70	78 50	9359 46	"	76 "	28 80	55 80	739 85	900 45	5379 06	387237 28	
82331 33	9470 80	31826 77	211690 77	6 50	" 40	2139 44	"	"	"	"	"	"	"	215492 50	
100244 13	"	81113 94	385216 99	379 72	34 55	5600 52	"	"	30 60	16 40	"	47 "	9.0 20	396960 14	
100866 08	6223 01	23290 20	392851 07	685 40	378 65	7249 04	102 40	18 20	61 55	272 70	2734 30	3086 75	14037 02	425093 77	
74455 04	92995 10	23960 17	484195 47	1024 41	647 10	11847 15	75 00	118 "	162 15	138 10	1139 80	1558 05	22481 19	543978 73	
70292 55	6377 80	8291 75	100643 76	190 43	15 "	3486 78	27 20	"	"	"	"	"	2469 "	192176 16	
93218 77	10184 66	81741 25	483147 87	589 37	259 35	7605 76	"	100 20	41 "	5 60	129 20	275 "	45176 80	545441 23	
64119 82	"	112201 65	240019 06	23 12	"	2155 07	"	"	"	"	"	"	"	251473 15	
42538 "	"	8397 "	87744 47	151 01	38 65	990 03	"	"	"	"	"	"	"	5009 25	95606 30
42232 97	504 "	4987 50	155102 30	101 91	39 60	2574 40	"	"	27 60	"	234 40	262 20	4973 42	184789 70	
10573 95	688 66	1885 12	74682 03	103 97	4 25	1420 91	15 20	"	13 80	"	"	13 80	89 14	77382 24	
1599 86	"	9373 50	39500 88	90 37	10 45	1672 11	"	"	64 95	"	264 70	329 63	4109 60	47788 82	
446 96	342 90	"	34459 38	122 68	1 50	2091 52	"	17 20	54 89	16 60	90 20	178 89	143 45	41230 04	
27560 69	80068 01	1018 74	255704 21	961 12	672 12	3396 34	48 40	753 "	276 30	223 65	3880 70	5133 65	1617 06	296385 87	
"	"	"	2691 43	"	"	10 70	"	"	"	"	"	"	"	2702 13	
2039 34	"	"	161200 85	345 37	60 10	4201 39	"	48 "	251 10	106 05	168 "	5 3 15	2792 15	178190 83	
"	"	"	4834 13	47 70	1 50	776 47	"	"	"	"	"	"	32 05	6371 17	
"	"	"	10984 51	98 35	2 55	292 07	"	"	116 "	111 50	389 20	616 70	34 13	12863 39	
14107 37	14216 97	1931 23	110333 41	1938 27	1236 87	17608 34	168 "	984 90	337 46	325 44	3031 07	4698 87	4887 16	176818 74	
141 "	"	27615 94	37387 75	2 59	1 "	283 87	"	"	"	"	"	"	1503 55	39187 77	
212846 89	13736 42	233188 16	966025 13	468 46	138 02	13027 59	"	"	28 70	16 60	44 80	90 10	42895 20	1026387 72	
"	"	"	155 60	40 40	2 "	58 10	"	"	"	"	"	"	8 05	727 05	
52408 46	34402 08	203707 17	543097 75	609 20	223 40	7798 97	48 20	45 80	23 70	14 60	139 50	223 60	2242 68	563660 40	
381 53	"	"	27397 43	347 39	99 28	2643 80	"	"	"	32 60	119 60	151 20	281 17	35984 09	
9696 24	"	"	60533 10	174 71	17 60	2606 20	"	45 20	12 80	18 "	99 40	175 40	333 45	55454 13	
3984 68	169 76	"	48819 59	422 75	360 50	5082 21	161 40	16.0 80	261 00	310 30	14768 93	17210 93	1712 80	83015 60	
1505596 20	306688 95	1404219 39	7828827 47	14945 87	13978 68	307724 76	2380 80	9097 00	6081 21	7222 60	56121 01	78522 41	195041 60	8464773 63	

**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.	EXPÉDITIONS		TOTAL.	MINIMUM PAR EXPÉDITION.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	4 <sup>e</sup> classe.
		De 2 Kilogrammes et moins.	De 2 à 5 Kilogrammes inclus.	De 5 à 10 Kilogrammes inclus.			TAXES ou MINIMUM	TAXES ou POIDS.						
		De	De	De	Au delà	TOTAL.	TAXES	TAXES	TOTAL.	MINIMUM	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>
<b>AU DÉPART.</b>														
LIGNES.	Nord . . . . .	74585 41	35198 44	38449 07	20136 02	177348 94	143391 79	563581 86	708973 65	47837 53	1018168 56	581503 13	403308 04	307719 23
	Ouest . . . . .	35390 37	18199 44	21518 73	17204 26	92312 80	90697 53	378853 41	413550 94	58355 31	701273 85	463489 60	221218 11	405966 41
	Est . . . . .	17807 95	0287 52	10594 67	10117 41	47867 55	53721 82	208600 27	322322 09	21730 61	431313 63	358418 64	267074 03	583900 23
	Midi . . . . .	27287 50	11478 10	21717 67	10554 83	71038 10	70849 99	181465 80	232315 88	50298 62	557088 51	423765 53	988053 49	2393206 78
	<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>155031 23</b>	<b>74163 50</b>	<b>92280 14</b>	<b>67072 52</b>	<b>388567 39</b>	<b>364661 13</b>	<b>1394501 43</b>	<b>1759162 56</b>	<b>180222 07</b>	<b>2705844 57</b>	<b>1827176 90</b>	<b>1879634 32</b>	<b>3690792 07</b>
<b>A L'ARRIVÉE.</b>														
Services mittes.	Flandre occidentale . . . . .	1044 82	580 32	1308 14	141 09	3474 37	3961 10	25423 55	29384 65	482 68	47771 76	18381 50	1266 37	188 67
	Nord belge . . . . .	3591 92	3894 19	4423 93	260 40	12170 44	2946 60	55294 58	58243 18	383 05	122997 09	115597 82	183269 13	61927 13
	Peplinster à Spa . . . . .	409 37	228 34	10 96	383 35	1032 02	782 32	5143 50	5925 82	66 55	8653 31	1496 75	150 72	832 05
	Grand Central belge . . . . .	493 95	350 85	287 64	403 18	1534 62	1068 90	11432 94	13401 84	80 05	34694 03	80970 74	33073 28	"
	Lierre à Turnhout . . . . .	420 83	243 45	"	570 51	1231 79	1233 60	8918 78	9252 39	"	7590 49	4233 32	86 85	"
	Manège à Wavre . . . . .	337 60	233 04	127 65	83 28	781 57	1332 40	2389 22	3721 62	78 58	8650 03	3796 57	10959 31	32285 20
	Hainaut et Flandres . . . . .	560 13	413 08	722 32	89 58	1782 11	3384 58	7632 03	11016 61	734 92	18790 95	5362 59	15810 86	24345 05
	Centre belge . . . . .	559 27	201 87	239 60	250 56	1251 30	2080 17	9351 36	8431 53	2088 24	38615 42	29313 89	92767 98	259028 54
	Grand-Luxembourg . . . . .	443 22	433 07	483 76	145 20	1505 85	1191 04	5170 36	6361 40	2099 23	36220 58	72273 70	287370 48	154707 64
	Liégeois-Limbourgeois . . . . .	46 55	34 02	59 40	6 78	148 75	193 20	609 62	802 82	124 91	3411 86	2338 52	2539 43	1851 68
Services internationaux.	Bruges à Blankenberghe . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ecloo à Bruges . . . . .	18 55	"	"	1 56	20 11	35 70	230 62	286 32	45 90	346 93	157 46	25 63	103 98
	Rhénan-belge . . . . .	"	"	"	"	"	4255 98	38190 47	42447 45	1294 15	104644 99	61418 50	25984 62	72231 48
	Prussien-belge . . . . .	"	"	"	"	"	945 70	46917 92	46863 62	82 90	13331 95	19102 22	352 80	20753 59
	Prusso-néerlandais-belge . . . . .	1095 00	939 15	831 97	400 90	3267 11	2835 65	7979 10	10814 75	216 "	69786 78	37346 61	724 97	2682 71
	Franco-belge (par Mousteron) . . . . .	1808 45	1423 43	3724 36	1 10	6957 34	1 60	9714 66	9716 26	2172 95	33861 08	58540 72	8688 02	37646 83
	— (par Quiévrain) . . . . .	3847 93	3387 32	6141 "	1 20	13377 45	"	40560 33	40569 33	465 35	67381 30	26144 13	15096 97	30255 73
	— (par Haumont) . . . . .	93 01	53 81	245 63	"	392 45	"	914 69	914 69	82 32	6254 74	4871 63	1405 77	11054 05
	— (par Mons à Quiby) . . . . .	70 22	24 72	159 58	"	254 50	34 92	340 46	375 36	46 50	1083 47	689 30	297 91	18322 92
	— (par Blandain) . . . . .	12 30	11 55	37 60	"	61 45	"	35 69	35 69	45 50	222 56	477 35	85 48	249 54
Petits paquets.	Prusso-belge . . . . .	9999 35	4048 91	3230 10	5542 80	21921 16	"	"	"	"	"	"	"	"
	Anglo-belge (par Ostende) . . . . .	1874 73	1422 36	1085 80	2157 06	6540 95	"	"	"	"	"	"	"	"
	— (par Calais) . . . . .	" 50	"	"	"	" 50	"	"	"	"	"	"	"	"
	<b>Transit . . . . .</b>	<b>18311 "</b>	<b>13800 22</b>	<b>10715 10</b>	<b>12856 05</b>	<b>55682 37</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>"</b>
	<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>44128 79</b>	<b>32133 30</b>	<b>33835 52</b>	<b>23201 60</b>	<b>133389 21</b>	<b>27186 46</b>	<b>271358 86</b>	<b>298545 32</b>	<b>10569 98</b>	<b>624213 34</b>	<b>542493 32</b>	<b>644866 56</b>	<b>728266 79</b>
	<b>Report des transports au départ.</b>	<b>155031 23</b>	<b>74163 50</b>	<b>92280 14</b>	<b>67072 52</b>	<b>388567 39</b>	<b>364661 13</b>	<b>1394501 43</b>	<b>1759162 56</b>	<b>180222 07</b>	<b>2705844 57</b>	<b>1827176 90</b>	<b>1879634 32</b>	<b>3690792 07</b>
	<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>190180 02</b>	<b>106296 80</b>	<b>126115 68</b>	<b>90364 12</b>	<b>512105 60</b>	<b>391847 50</b>	<b>1665850 29</b>	<b>2057707 88</b>	<b>100812 05</b>	<b>8330157 01</b>	<b>2369670 22</b>	<b>2524520 90</b>	<b>4410059 46</b>

## GÉNÉRALE.

(300 kilog. et plus).				TARIF N° 4. FINANCES.		FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL À LA PAGE 184	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIFS SPÉCIAUX	PRIX RÉDUIT.	ABONNEMENT.	TOTAL.	GROUPE de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPE au-dessus de 1,000 francs.		ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
									1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.			
92996 33	79084 23	"	2529117 65	23813 68	25234 43	269656 10	6504 90	12678 60	5868 88	8655 45	80916 21	108121 14	29327 92	3875098 47
44233 99	12559 50	"	190707 23	18976 65	9857 55	189623 35	1874 90	9867 "	8324 44	10305 67	69622 70	98119 81	51197 22	2844410 49
116036 61	16642 61	152211 92	1940358 37	11983 78	6677 62	131682 91	1137 60	5718 "	5161 51	7108 37	41571 99	59559 86	32159 06	2582749 07
1505596 20	306598 95	1404219 39	7628627 47	14945 87	13976 68	207724 75	2380 80	9097 60	6091 21	7222 59	56121 01	78522 41	195011 68	8464773 63
1758863 13	415385 75	1556461 31	14014470 72	68719 99	55546 51	795687 21	11808 20	37381 20	25436 04	33295 08	248230 90	344323 22	307725 86	17747031 66
21590 39	"	"	89661 37	1194 53	152 "	14273 47	111 "	818 "	850 20	779 40	2680 "	5363 60	31863 71	175478 70
115714 18	275423 42	144338 66	1019692 48	3412 62	193 70	18525 64	1232 50	2976 "	102 20	153 70	7707 61	10399 51	197011 29	1321381 35
40521 09	4586 26	"	56201 73	373 77	97 24	3250 41	912 "	1980 "	239 20	37 80	700 20	2956 20	5017 05	76463 14
55301 85	"	"	209209 95	835 24	10 09	14354 61	372 "	304 "	38 40	81 "	1072 80	1496 20	181181 78	422405 33
"	"	"	11910 66	315 69	52 10	5730 72	"	"	238 80	603 90	2789 40	3632 10	3849 35	35077 77
6678 28	12127 04	20999 11	95501 34	494 27	54 73	2526 38	"	"	15 00	21 15	319 50	356 55	600 "	104226 46
1565 45	682 78	2080 65	69352 65	634 61	60 79	3293 65	"	215 50	10 20	10 13	219 00	455 73	112690 19	190286 34
11522 64	"	110626 78	503951 47	617 06	110 70	8695 17	"	58 50	35 70	63 "	1122 15	1277 35	74137 63	598482 21
69639 86	41527 88	"	663839 37	725 18	102 82	8260 05	"	"	68 07	88 13	4543 22	4697 42	172178 30	857870 39
171 14	"	55 13	10292 67	61 25	1 65	564 56	"	55 "	12 30	29 70	742 20	839 20	16080 60	28789 80
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5500 "	5500 "
"	"	"	679 90	3 15	1 05	99 60	"	"	"	"	"	"	7382 50	8452 63
25997 48	7377 57	"	298948 79	1231 92	196 "	24316 20	937 50	2100 50	15594 35	"	26274 45	43969 30	51475 37	463522 62
12761 35	6726 61	"	73111 42	160 50	"	6175 10	49 50	"	"	"	3260 60	3260 60	"	129620 74
24 "	"	"	110761 07	1352 03	171 88	5779 50	49 "	161 50	56 35	1050 09	47188 80	48988 74	300 "	181482 08
22752 37	1782 77	"	165144 74	351 15	2359 70	12768 02	201 "	360 "	"	"	121 20	481 20	119912 62	318192 03
60510 47	2338 39	"	202192 34	472 30	7586 25	24224 5	180 "	636 "	"	"	112 80	748 80	"	289351 06
6485 84	"	"	30154 35	10 78	54 60	1960 28	"	30 "	"	"	99 "	129 "	"	33645 15
18002 60	"	"	38442 70	"	17 43	140 60	"	"	"	"	"	"	"	39230 61
160 61	"	"	1241 04	"	13 80	207 30	48 "	10 "	"	"	8 40	18 40	"	1625 68
"	"	"	"	9 90	3306 92	11 60	"	"	"	"	"	"	"	25249 58
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6540 95
"	"	"	"	4 50	71 25	"	"	"	"	"	"	"	"	76 25
"	"	"	"	487 95	4056 50	95 30	"	"	"	"	"	"	"	80322 12
469487 60	352532 12	278100 31	3650650 04	12768 40	18590 20	153287 83	4002 50	9733 "	17850 67	2016 "	99168 23	129667 90	979981 28	5382972 68
1758863 13	415385 75	1556461 31	14011400 72	69719 99	55516 51	795687 21	11898 20	37381 30	25436 04	33295 08	248230 90	344323 22	307725 86	17747031 66
2228350 73	767917 87	1831561 62	17605050 76	82488 30	74136 71	950975 04	15090 70	47094 20	43286 71	39211 88	347309 13	473091 12	1287707 14	23130004 34

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.							
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem <sup>t</sup> .	Provision.	Avis d'arrivée.	Frais imprévus.	TOTAL.
MORD.	Bruxelles (Nord) . . . . .	905 25	752 40	1 22	35 59	504 13	4 70	153 54	2,446 83
	— (Bureau central) . . . . .	1,200 00	21 90	"	" 20	968 57	57 00	164 94	2,414 11
	— (Allée-Verte) . . . . .	5,402 63	2,521 70	15,343 08	28,564 21	263 38	1,737 40	273 97	56,180 37
	— (Entrepôt) . . . . .	852 80	"	369 88	2,910 16	507 62	107 "	27 69	4,774 85
	— (Jaelles) . . . . .	159 "	2 55	" 40	"	9 10	"	12 25	183 30
	— (Molenbeek) . . . . .	202 "	"	"	2 35	27 75	"	7 83	246 83
	— (Charivvaux) . . . . .	1,476 10	1,850 47	811 11	794 77	142 67	62 60	59 68	5,197 40
	— (Rue de l'Astronomie) . . . . .	83 95	"	"	"	7 13	"	6 61	102 69
	— (Boulev. de Waterloo) . . . . .	124 20	130 "	102 84	68 53	4 90	3 70	1 21	435 38
	— (Chauss. de Louvain) . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"
	— (Rue de la Loi) . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"
	— (Rue Josephat) . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"
	Schaerbeek . . . . .	" 20	"	" 72	" 20	"	"	"	1 22
	Haeren . . . . .	17 60	"	48 41	52 75	"	5 40	" 53	124 69
	Vilvorde . . . . .	482 70	"	761 13	1,956 97	1 75	97 80	8 71	3,299 06
	Eppeghem . . . . .	24 40	"	"	106 50	"	12 20	" 20	143 40
	Weerde . . . . .	67 50	"	43 37	250 43	"	29 60	" 50	397 72
	Malines . . . . .	2,688 60	503 14	2,737 31	8,318 99	100 81	620 30	41 31	15,403 49
	Wavre-Sainte-Catherine . . . . .	8 20	"	19 48	11 20	"	1 "	1 20	41 08
	Duffel . . . . .	99 30	"	60 81	630 29	" 75	47 70	1 61	860 59
	Contich . . . . .	44 90	"	11 08	78 40	3 50	8 90	" 08	147 76
	Lierre . . . . .	389 10	153 95	382 32	631 80	97 25	119 00	2 41	1,778 73
	Vieux-Dieu . . . . .	35 60	3 80	15 40	47 40	"	6 35	3 48	112 07
	Berchem . . . . .	34 "	"	"	7 25	"	" 90	" 05	42 80
	Anvers . . . . .	27,242 "	1,327 51	12,009 68	124,468 08	2,520 62	3,320 60	504 97	172,323 79
	Totaux . . . . .	44,619 95	8,060 55	33,033 42	166,968 35	5,251 93	6,247 65	1,274 31	266,656 16
	OUEST.	Lacken . . . . .	" 20	"	"	" 23	"	" 10	" 30
Jette . . . . .		" 80	"	" 20	2 30	"	" 30	"	3 60
D. r. hem-Sainte-Agathe . . . . .		" 80	"	"	" 60	"	" 40	"	1 80
Dilbeek . . . . .		5 40	"	3 93	28 "	"	2 50	"	37 83
Bodeghem-Saint-Martin . . . . .		1 60	"	" 80	3 80	"	" 50	" 02	6 92
Ternath . . . . .		158 30	"	50 60	962 11	"	69 30	" 72	1,241 03
Lede . . . . .		47 80	"	28 49	165 48	" 25	16 80	1 22	260 04
Schellebelle . . . . .		4 60	"	4 60	10 01	"	1 70	" 74	21 85
Hombek . . . . .		" 40	"	1 50	" 60	"	"	"	2 80
Capelle-au-Bois . . . . .		143 30	"	3 11	751 45	2 05	33 50	3 60	936 11
Londerzeel . . . . .		67 30	"	16 19	165 82	" 50	30 20	" 41	280 12
Walderen . . . . .		32 20	"	22 77	83 19	"	14 "	2 20	154 36
Buggenhout . . . . .		108 "	"	129 89	630 19	"	46 60	2 90	915 58
Termonde (station) . . . . .		1,500 95	41 03	1,198 32	7,357 21	6 75	448 70	48 80	10,605 76
— (entrepôt) . . . . .		29 70	"	3 18	204 35	1 "	11 40	"	249 63
Zeie . . . . .		466 50	6 85	717 10	1,129 41	" 95	66 10	8 88	2,415 79
Lokeren . . . . .		659 10	318 88	573 34	2,809 21	15 65	131 20	5 01	4,512 27
Audeghem . . . . .		112 80	"	30 37	665 10	"	46 "	" 85	855 12
Gyseghem . . . . .		16 50	"	2 99	42 38	"	4 20	" 76	68 83
Alost . . . . .		2,120 90	28 10	3,088 23	5,768 16	133 75	374 65	27 67	11,568 46
A reporter . . . . .	5,492 35	292 84	5,876 11	20,707 30	161 70	1,314 15	104 28	24,138 73	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.							
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem.	Provision.	Avis d'arrivé.	Frais imprévis.	TOTAL.
OUEST. (Suite.)	Report . . . . .	5,492 35	392 84	5,878 11	20,797 30	161 70	1,314 15	104 28	34,138 73
	Erembodeghem . . . . .	24 30	"	24 85	59 63	" 25	8 90	1 13	119 06
	Denderleeuw . . . . .	55 60	"	37 68	186 47	" 75	21 30	" 75	302 55
	Ninove . . . . .	743 60	1 45	427 21	1,329 78	1 50	151 70	8 77	2,654 01
	Santbergen. . . . .	38 80	"	8 23	78 89	17 88	16 60	1 35	161 73
	Idegheem. . . . .	33 20	"	13 84	111 95	" 50	11 70	" 90	171 69
	Sehendelbeke . . . . .	4 80	"	2 58	8 53	" 40	2 20	" 25	18 76
	Grammont . . . . .	761 25	410 25	1,300 30	1,967 08	14 98	148 55	12 02	4,644 39
	Aeren . . . . .	70 70	"	56 28	164 09	"	19 40	"	319 47
	Lessines. . . . .	1,108 "	48 56	891 16	1,402 66	4 30	308 90	2 91	3,769 49
	Papignies . . . . .	24 80	1 20	33 52	75 20	"	10 80	"	145 52
	Rebaix . . . . .	33 "	"	5 59	110 18	" 50	13 40	" 25	162 92
	Schoonaerde . . . . .	" 20	"	" 78	" 30	"	"	"	1 28
	Wiehelen . . . . .	5 20	"	22 34	14 37	"	1 10	" 15	43 16
	Wetteren . . . . .	390 20	73 95	191 04	1,466 59	43 51	91 "	3 50	2,269 19
	Helle . . . . .	74 10	"	13 30	109 98	" 50	16 "	2 67	216 55
	Gand (Station). . . . .	8,259 05	858 90	6,111 16	23,416 59	255 53	1,260 70	93 13	40,285 66
	— (Entrepôt) . . . . .	1,917 25	"	848 47	5,875 02	290 48	397 60	21 31	9,260 11
	Tronchiennes . . . . .	16 50	"	6 45	56 60	"	10 10	" 15	89 80
	Landeghem. . . . .	137 10	"	47 60	578 70	" 25	66 20	" 82	630 67
	Hansbeke . . . . .	40 40	"	2 80	109 55	"	10 20	" 04	171 79
	Aeltre . . . . .	233 80	"	73 67	855 75	"	87 60	7 23	1,278 05
	Bloemendael . . . . .	146 "	"	41 45	703 02	10 70	62 20	3 50	966 87
	Oostcamp . . . . .	1 40	"	1 98	4 60	"	" 60	" 80	9 38
	Bruges (Station) . . . . .	858 00	274 30	572 66	3,123 18	72 61	299 80	32 04	5,233 40
	— (Bassin) . . . . .	291 10	"	42 70	114 17	10 73	31 95	4 35	495 "
	Jabbke . . . . .	18 40	"	9 52	8 14	"	2 20	" 20	38 46
	Plosohendael . . . . .	65 "	"	12 21	137 78	"	14 "	1 07	230 06
	Ostende . . . . .	4,324 15	234 85	570 42	4,716 93	830 77	481 30	82 69	11,241 11
	La Pinte . . . . .	16 20	"	"	13 52	10 85	" 70	"	41 27
	Deurle . . . . .	1 20	"	1 "	5 39	"	" 40	" 55	8 54
	Deynze . . . . .	824 40	6 69	119 40	1,172 64	22 50	69 40	5 43	2,240 37
Machelen . . . . .	8 "	"	"	49 50	"	3 10	" 55	61 15	
Olsène . . . . .	30 40	"	30 49	102 33	"	9 20	" 15	172 57	
Waereghem. . . . .	580 "	"	75 22	1,455 80	10 "	84 70	4 27	2,309 99	
Haerlebeke . . . . .	214 70	"	54 50	870 81	"	62 70	2 26	1,204 97	
Courtrai. . . . .	2,941 90	129 50	2,201 40	14,165 21	302 94	535 80	30 03	20,306 78	
Mousseron . . . . .	1,370 80	13 03	527 33	2,603 13	657 65	188 40	23 31	5,302 65	
Néchin . . . . .	88 20	"	48 98	438 51	" 50	29 "	" 75	606 92	
Templeuve . . . . .	67 80	"	28 55	43 51	"	23 20	2 "	165 06	
Tournai . . . . .	5,305 25	112 38	2,450 01	10,174 86	135 27	1,192 70	35 49	19,405 96	
Blandsin . . . . .	9 60	"	"	42 05	5 25	3 70	"	60 80	
A reporter . . . . .	36,705 40	2,560 81	22,786 42	98,740 20	2,772 76	7,092 15	492 35	171,156 16	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.							
		Bulletins	Prise à domicile. A	Remise à domicile	Chargement et déchargement	Provision.	Avis d'arrivée.	Frais imprévus.	TOTAL.
OBSST. (Suite.)	Repost . . . . .	38,705 40	2,566 81	22,788 42	98,740 29	2,772 76	7,022 15	492 35	171,456 18
	Havannes . . . . .	12 60	"	2 08	34 50	"	5 50	"	54 68
	Dary-Maulde . . . . .	408 "	"	" 90	627 86	"	210 90	5 51	1,313 23
	Leuze . . . . .	755 60	9 23	236 32	2,517 51	101 75	186 "	12 64	3,839 05
	Ligne . . . . .	70 10	"	102 48	242 78	"	28 30	1 88	454 73
	Ath . . . . .	1,085 75	613 10	1,104 67	4,529 94	13 55	216 80	14 73	7,578 54
	Blaffes . . . . .	302 70	"	517 41	587 43	"	105 70	" 45	1,609 70
	Chièvres-Attron . . . . .	480 50	"	76 14	678 03	" 25	151 20	1 19	1,363 34
	Drugelette . . . . .	186 10	"	151 34	935 81	"	51 20	3 56	1,328 01
	Lens . . . . .	133 40	18 20	183 40	491 11	" 25	44 90	" 54	881 90
	<b>Totaux . . . . .</b>	<b>40,245 15</b>	<b>3,207 34</b>	<b>25,261 34</b>	<b>109,385 29</b>	<b>2,898 56</b>	<b>8,102 65</b>	<b>513 02</b>	<b>189,823 35</b>
OBSST.	Boortmeerbeek . . . . .	73 60	"	113 23	201 41	"	30 90	"	430 15
	Haccht . . . . .	69 40	"	33 10	113 78	"	27 20	1 18	244 68
	Wespelaar . . . . .	35 60	"	29 60	52 20	2 25	16 "	3 05	138 71
	Herent . . . . .	100 60	"	105 54	605 10	"	70 60	" 34	972 18
	Louvain (Station) . . . . .	2,893 55	294 20	4,402 14	10,787 57	205 "	825 10	32 43	19,439 99
	— (Bassin) . . . . .	802 60	"	154 96	2,709 77	12 55	311 80	7 64	4,069 12
	Vertryck . . . . .	91 40	"	74 27	67 17	1 45	35 10	1 67	271 06
	Tirlemont . . . . .	1,311 80	97 35	1,359 17	5,256 99	6 10	422 40	16 96	8,470 76
	Jodoigne . . . . .	"	"	"	"	"	"	" 25	" 25
	Esmael . . . . .	206 20	"	160 30	923 18	"	81 40	1 85	1,374 99
	Landen . . . . .	384 60	" 60	697 31	2,995 39	40 55	139 32	4 85	4,152 42
	Gingelom . . . . .	127 70	"	53 09	863 88	" 50	55 10	2 74	1,104 01
	Hosoux-Goyer . . . . .	126 60	" 40	5 30	514 71	"	80 "	2 23	799 24
	Waremmé . . . . .	638 30	"	407 96	2,130 46	" 25	226 90	8 62	3,500 49
	Fexhe . . . . .	158 50	"	100 66	748 68	" 25	44 40	4 06	1,066 55
	Ans . . . . .	3,032 90	"	73 74	791 71	122 70	1,316 30	15 50	5,362 85
	Haut-Pré . . . . .	1,154 20	"	72 38	338 00	3 30	514 90	4 38	2,507 76
	Liège (Station) . . . . .	7,121 05	3,548 78	4,903 61	17,093 24	1,395 96	2,105 30	49 35	36,317 29
	— (Poste) . . . . .	287 75	180 15	82 44	97 52	61 28	7 80	8 56	735 50
	— (Meuse) . . . . .	98 60	"	"	19 60	2 25	48 80	"	169 25
	Glénég . . . . .	1,777 85	"	804 73	11,545 30	17 70	622 69	17 42	14,765 60
	Chaufontaine . . . . .	220 60	"	29 90	506 31	" 75	47 80	1 04	808 40
	Trooz-Aval . . . . .	175 90	"	89 91	477 58	"	28 50	2 09	772 98
	Nessonvaux . . . . .	143 90	"	80 93	284 34	" 50	34 30	9 58	552 53
	Pepinster . . . . .	224 60	"	223 04	519 93	41 85	39 94	8 00	1,057 45
	Ensival . . . . .	153 40	"	96 27	190 68	4 25	23 70	14 87	485 15
	Verviers . . . . .	5,762 33	801 33	2,729 59	9,266 11	723 10	429 40	58 28	19,769 25
	Dolhain . . . . .	683 90	"	190 47	615 "	7 20	68 "	7 62	1,472 19
Herbesthal . . . . .	428 60	"	12 46	279 88	120 40	106 60	2 72	952 66	
	<b>Totaux . . . . .</b>	<b>28,777 05</b>	<b>4,629 81</b>	<b>17,067 16</b>	<b>70,109 06</b>	<b>2,771 24</b>	<b>7,741 25</b>	<b>287 38</b>	<b>131,682 94</b>

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.							TOTAL.
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem <sup>t</sup>	Provision	Avis d'arrivée.	Frais imprévus.	
	Bruxelles (Midi) . . . . .	7,381 33	2,051 17	5,274 56	17,495 38	101 53	1,510 20	74 33	33,858 52
	Forest . . . . .	101 40	"	488 81	423 49	"	23 10	" 77	1,041 57
	Ruysbroeck . . . . .	370 60	"	261 93	2,204 46	2 75	143 90	2 61	2,986 25
	Loth . . . . .	190 10	"	354 26	893 98	"	74 90	5 09	1,518 33
	Buysingen . . . . .	25 40	"	20 27	87 94	"	8 "	" 32	147 93
	Hal . . . . .	618 20	24 16	825 16	2,450 84	12 50	177 70	8 71	4,117 26
	Lembreg . . . . .	325 80	57 20	662 40	2,525 28	" 50	94 10	7 23	3,662 51
	Tubise . . . . .	1,012 20	23 "	442 31	2,730 52	" 50	383 10	8 82	4,606 45
	Hennuyères . . . . .	71 20	"	69 64	242 45	1 10	29 10	1 63	425 12
	Braine-le-Comte . . . . .	633 85	135 15	561 43	2,039 04	3 70	215 10	5 16	3,616 43
	Écaussines . . . . .	1,971 20	"	79 20	910 46	16 "	851 10	1 30	3,829 35
	Marche-lez-Écaussines . . . . .	74 40	"	241 47	273 17	"	19 20	"	604 24
	Manage . . . . .	545 50	"	1,187 92	1,418 97	149 55	140 20	13 20	3,455 74
	Basroep . . . . .	1,033 90	"	17 70	54 58	" 25	395 40	" 67	1,522 50
	L'Étoile . . . . .	1,196 10	"	73 27	248 87	" 50	478 30	1 53	1,998 57
	L'Olive . . . . .	272 30	"	"	32 93	1 10	81 70	1 53	389 50
	Marremont . . . . .	1,333 50	"	21 08	276 73	" 25	548 60	11 72	2,091 88
	Benome . . . . .	2,023 50	"	170 67	1,432 12	15 50	678 80	2 86	4,329 45
	La Croÿère . . . . .	359 30	"	2 40	574 25	" 25	136 20	4 13	1,076 59
	La Louvière . . . . .	1,872 20	35 10	1,039 55	2,072 00	7 75	490 40	21 30	5,547 90
	La Paix . . . . .	729 80	"	2 76	75 05	"	309 30	" 46	1,117 37
	Bois-du-Luc . . . . .	1,308 30	"	"	63 95	1 50	502 00	8 19	1,974 85
	Dracquegnies . . . . .	1,607 10	"	1 "	627 30	" 60	524 30	4 77	2,765 07
	Havré-Ville . . . . .	92 60	"	9 50	420 04	"	38 40	10 54	571 28
	Obourg . . . . .	128 90	"	23 96	744 46	3 "	47 60	21 57	952 40
	Nimy . . . . .	313 "	"	616 88	1,282 57	3 "	8 "	10 35	2,311 80
	Goy-lez-Piéton . . . . .	118 90	"	130 58	559 91	" 25	35 60	3 74	848 96
	Pont-à-Celles . . . . .	98 25	"	51 68	410 47	" 50	32 60	3 71	597 21
	Luttre . . . . .	91 20	"	4 93	234 73	" 20	31 "	1 62	386 71
	Gosselies-Courcelles . . . . .	3,108 15	1,043 91	491 22	4,114 00	1 78	575 70	24 61	9,359 46
	Courcelles-Nord . . . . .	1,399 30	"	46 02	193 73	" 40	490 20	9 79	2,139 44
	Houx . . . . .	2,785 45	"	53 70	1,968 61	3 50	754 60	4 66	5,600 52
	Marchiennes . . . . .	2,843 40	33 03	804 57	2,285 92	430 85	822 70	8 52	7,249 04
	Charleroi . . . . .	3,845 60	107 39	1,650 28	4,223 62	763 10	1,167 80	80 36	11,847 15
	Couillet . . . . .	1,524 50	"	281 04	1,201 96	" 70	445 "	13 56	3,466 78
	Châtelineau . . . . .	3,594 40	101 36	681 35	1,832 53	391 75	896 90	7 47	7,505 76
	Le Campinaire . . . . .	1,535 30	"	32 19	329 65	" 25	250 10	2 18	2,155 67
	Farciennes . . . . .	748 90	"	3 40	123 11	6 72	104 10	3 80	990 03
	Tomines . . . . .	1,707 40	"	140 37	451 14	2 25	270 10	3 23	2,374 49
	Auvelais . . . . .	918 40	"	4 10	243 66	1 05	214 10	9 60	1,420 91
	Nousier . . . . .	523 30	"	107 94	867 29	23 18	138 80	12 60	1,672 11
	Floreffe . . . . .	438 50	"	1,204 31	955 58	3 75	69 80	19 60	2,691 52
	Namur (Station) . . . . .	2,248 35	178 69	1,549 42	3,221 35	511 45	651 54	33 58	8,396 34
	— (Meuse) . . . . .	4 80	"	"	"	3 50	2 40	"	10 70
	Soignies . . . . .	1,472 40	233 20	337 56	1,590 62	5 25	533 50	8 66	4,201 30
	Neufvilles . . . . .	100 40	"	158 09	492 13	" 25	35 10	" 45	776 47
	Jurbise . . . . .	106 40	"	33 12	169 75	"	39 50	3 30	292 07
	Mons (Station) . . . . .	2,317 75	540 69	1,875 06	5,475 98	812 08	518 80	67 58	11,608 34
	— (Bassin) . . . . .	183 30	"	1 03	10 94	1 50	66 70	" 40	283 87
	Jemmapes . . . . .	8,327 50	211 35	675 92	1,756 72	32 "	1,038 30	85 80	13,027 59
	Quaregnon . . . . .	12 50	"	22 83	20 42	"	1 90	" 45	53 10
	Saint Ghislain . . . . .	3,490 35	268 85	808 "	1,987 52	20 10	1,081 90	43 25	7,708 97
	Boussu . . . . .	472 80	95 94	224 92	1,698 55	2 "	125 40	24 19	2,643 80
	Thulin . . . . .	739 81	5 "	65 92	1,613 70	1 60	172 40	7 78	2,606 20
	Quiévrain . . . . .	841 35	"	146 22	2,782 61	1,072 30	209 70	10 03	5,062 21
	Torax . . . . .	71,236 93	5,145 23	24,107 53	82,363 76	4,443 09	10,721 89	708 42	207,724 76

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.							
		Bulletins.	Prise à domicile	Remise à domicile	Chargement et déchargem <sup>t</sup> .	Provision.	Avis d'arrivée	Frais imprévus.	TOTAL.
	<b>AU DÉPART.</b>								
LIGNES.	Nord . . . . .	44,619 95	8,660 55	33,633 42	166,968 35	5,251 93	0,247 65	1,274 31	206,650 16
	Ouest . . . . .	40,245 15	3,207 34	25,261 34	109,385 20	2,888 56	8,102 65	533 02	189,623 35
	Est . . . . .	28,777 05	4,920 81	17,067 16	70,109 06	2,771 23	7,741 25	287 38	131,682 04
	Midi . . . . .	71,238 93	5,145 23	24,107 53	82,363 76	4,463 09	19,721 80	706 42	207,724 76
	TOTAUX . . . . .	184,879 08	21,942 93	100,060 45	428,826 46	15,354 81	41,813 35	2,801 13	795,687 21
	<b>A L'ARRIVÉE.</b>								
Services mixtes.	Flandre occidentale . . . . .	"	"	9,919 59	3,541 18	74 30	738 40	"	14,273 47
	Nord belge . . . . .	"	"	8,494 08	7,197 06	15 05	2,818 55	"	18,525 04
	Pepinster à Spa . . . . .	"	"	2,813 35	351 16	"	91 40	" 50	3,256 41
	Grand Central belge . . . . .	"	"	5,069 81	7,007 07	"	1,377 93	"	14,354 61
	Lierre à Turnhout . . . . .	"	"	4,849 43	750 69	"	130 60	"	5,730 72
	Mange à Wavre . . . . .	"	"	1,113 90	890 88	"	521 60	"	2,526 38
	Hainaut et Flandres . . . . .	"	"	417 65	2,247 40	"	628 60	"	3,293 65
	Centre belge . . . . .	"	"	633 82	4,432 85	"	3,598 80	10 "	8,695 17
	Grand-Luxembourg . . . . .	"	"	2,337 53	4,142 32	"	1,780 20	"	8,260 05
	Liégeois-Limbourgeois . . . . .	"	"	22 50	441 46	"	100 60	"	564 56
	Druges à Blankenberghe . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"
	Eclou à Bruges . . . . .	"	"	46 15	45 45	"	8 "	"	99 60
	Rhénan-belge . . . . .	"	"	9,123 31	10,135 97	3,260 11	1,796 90	"	24,316 29
	Prussien-belge . . . . .	"	"	2,720 "	2,069 85	710 55	674 70	"	6,175 10
Services internationaux.	Prusso-néerlandais . . . . .	"	"	1,002 48	4,059 12	"	717 00	"	5,770 50
	Franco-belge (par Mouscron) . . . . .	"	"	2,686 80	9,832 72	"	48 50	"	12,768 02
	— (par Quidruin) . . . . .	"	"	11,615 68	12,608 60	"	"	"	24,224 58
	— (par Haumont) . . . . .	"	"	410 78	1,560 30	"	18 20	"	1,969 28
	— (par Mons à Quévy) . . . . .	"	"	57 20	83 40	"	"	"	140 60
— (par Blandain) . . . . .	"	"	45 05	161 65	"	"	"	307 30	
Petits paquets.	Prusso-belge . . . . .	"	"	"	"	11 60	"	"	11 60
	Anglo-belge (par Ostende) . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"
	— (par Calais) . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"
Transit . . . . .	"	"	"	"	95 30	"	"	95 30	
	TOTAUX . . . . .	"	"	64,499 21	71,569 43	4,167 61	15,050 68	10 50	155,287 63
	Report des transports au départ.	184,879 08	21,942 93	100,060 45	428,826 46	15,354 81	41,813 35	2,801 13	795,687 21
	<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>184,879 08</b>	<b>21,942 93</b>	<b>164,568 66</b>	<b>500,385 89</b>	<b>19,522 62</b>	<b>56,894 23</b>	<b>2,811 63</b>	<b>950,975 04</b>

185

N° XV.

*Situation, PAR MOIS, du matériel locomotives, pendant l'année 1865.*

ÉPOQUES.	LOCOMOTIVES												TENDERS.	
	DE 460 MILLIMÈTRES.	DE 450 MILLIMÈTRES.	DE 440 MILLIMÈTRES.	DE 430 MILLIMÈTRES.	DE 420 MILLIMÈTRES.	DE 410 MILLIMÈTRES.	DE 398 MILLIMÈTRES.	DE 384 MILLIMÈTRES.	DE 366 MILLIMÈTRES.	DE 356 MILLIMÈTRES.	DE 343 MILLIMÈTRES.	DE 330 MILLIMÈTRES.		TOTAUX.
AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1865.....	1	65	7	20	11	59	2	75	2	21	5	5	275	271
» FÉVRIER ».....	1	66	8	22	11	59	2	75	2	21	5	5	277	269
» MARS ».....	1	68	8	23	11	59	2	74	2	21	4	4	277	269
» AVRIL ».....	1	71	8	26	11	59	2	73	2	21	4	4	282	268
» MAI ».....	1	76	8	28	11	59	2	75	3	20	4	4	289	268
» JUIN ».....	1	81	8	28	11	59	2	72	3	18	4	4	291	264
» JUILLET ».....	1	86	8	29	11	59	2	72	3	18	2	4	295	264
» AOUT ».....	1	86	8	50	11	59	2	72	3	18	1	5	294	265
» SEPTEMBRE ».....	1	89	8	35	11	59	2	72	3	18	1	3	300	261
» OCTOBRE ».....	1	91	8	57	11	59	2	71	3	16	1	5	303	260
» NOVEMBRE ».....	1	92	8	59	11	59	2	71	3	16	1	3	306	260
» DÉCEMBRE ».....	1	92	8	45	11	59	1	71	3	16	1	2	308	268
» JANVIER 1866.....	»	92	8	43	10	60	2	71	4	15	1	2	306	277

**Situation du matériel au 1<sup>er</sup> janvier 1865.**

En bon état.....	1	58	5	17	8	44	1	57	2	17	5	5	220	251
En réparation.....	»	7	2	5	5	15	1	18	»	4	»	»	53	40
En construction.....	»	26	»	24	»	»	»	»	»	»	»	»	50	»

**Situation du matériel au 1<sup>er</sup> janvier 1866.**

En bon état.....	»	81	5	37	6	48	2	57	2	10	1	1	250	249
En réparation.....	»	11	5	6	4	12	»	14	2	5	»	1	56	28
En construction.....	»	12	»	9	»	»	»	2	»	»	»	»	25	8

**Comparaison de la situation au 1<sup>er</sup> janvier 1865 et au 1<sup>er</sup> janvier 1866.**

(NON COMPRIS LE MATÉRIEL EN CONSTRUCTION.)

Au 1 <sup>er</sup> janvier 1865.....	1	65	7	20	11	59	2	75	2	21	5	5	275	271
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1866.....	»	92	8	43	10	60	2	71	4	15	1	2	306	277
Différences au 1 <sup>er</sup> janvier 1866.	}	en plus.....	»	27	1	23	»	1	»	»	»	»	33	6
		en moins.....	1	»	»	»	1	»	4	»	8	4	3	»
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	N

**OBSERVATIONS.**

A) En moins 1 locomotive de 0 <sup>m</sup> ,460.			Cette locomotive (le Dragon) a été transformée, par la société de Couillet, en machine de 0 <sup>m</sup> 393.								
B) En plus 27	—	0 <sup>m</sup> ,450	<table border="0"> <tr> <td>{</td> <td>n° 296 achetée à la société de Tubize.</td> </tr> <tr> <td>{</td> <td>n° 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290 fournies par la société Cockerill.</td> </tr> <tr> <td>{</td> <td>n° 2, 62, 99, 160, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317 fournies par la société de Saint-Léonard.</td> </tr> <tr> <td>{</td> <td>n° 136, 297, 298, 299, 300 fournies par M. Evrard.</td> </tr> </table>	{	n° 296 achetée à la société de Tubize.	{	n° 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290 fournies par la société Cockerill.	{	n° 2, 62, 99, 160, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317 fournies par la société de Saint-Léonard.	{	n° 136, 297, 298, 299, 300 fournies par M. Evrard.
{	n° 296 achetée à la société de Tubize.										
{	n° 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290 fournies par la société Cockerill.										
{	n° 2, 62, 99, 160, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317 fournies par la société de Saint-Léonard.										
{	n° 136, 297, 298, 299, 300 fournies par M. Evrard.										
C) En plus 1	—	0 <sup>m</sup> ,440	: n° 207 dont le diamètre des cylindres est 0 <sup>m</sup> ,440 au lieu de 0 <sup>m</sup> ,430.								
D) En plus 24	—	0 <sup>m</sup> ,430	<table border="0"> <tr> <td>{</td> <td>n° 103, 110, 176, 181, 159, 174, 263, 67 et 160 fournies par M. Evrard.</td> </tr> <tr> <td>{</td> <td>n° 291, 292, 293, 294, 295 et 301 à 310 fournies par la société Cockerill.</td> </tr> </table>	{	n° 103, 110, 176, 181, 159, 174, 263, 67 et 160 fournies par M. Evrard.	{	n° 291, 292, 293, 294, 295 et 301 à 310 fournies par la société Cockerill.				
{	n° 103, 110, 176, 181, 159, 174, 263, 67 et 160 fournies par M. Evrard.										
{	n° 291, 292, 293, 294, 295 et 301 à 310 fournies par la société Cockerill.										
En moins 1	—	0 <sup>m</sup> ,430	: n° 207 dont le diamètre a été reporté à 0 <sup>m</sup> ,440.								
Différence 23	—	0 <sup>m</sup> ,430	en plus.								
E) En moins 1	—	0 <sup>m</sup> ,420	: n° 154 dont le diamètre a été porté à 0 <sup>m</sup> ,410.								
F) En plus 1	—	0 <sup>m</sup> ,410	: n° 154 dont le diamètre a été diminué.								
G) En plus 1	—	0 <sup>m</sup> ,393	: n° 265 (le Dragon), laquelle a été transformée à Couillet.								
En moins 1	—	0 <sup>m</sup> ,393	: n° 72 démolie.								
H) En moins 4	—	0 <sup>m</sup> ,381	: n° 2, 62, 67 et 134, démolies.								
I) En plus 2	—	0 <sup>m</sup> ,366	: n° 68 et 88, lesquelles avaient été rangées erronément parmi celles de 0 <sup>m</sup> ,356.								
J) En moins 8	—	0 <sup>m</sup> ,356	<table border="0"> <tr> <td>{</td> <td>n° 99, 260, 10, 31, 9 et 19, démolies.</td> </tr> <tr> <td>{</td> <td>n° 68 et 88 dont le diamètre est de 0<sup>m</sup>,366.</td> </tr> </table>	{	n° 99, 260, 10, 31, 9 et 19, démolies.	{	n° 68 et 88 dont le diamètre est de 0 <sup>m</sup> ,366.				
{	n° 99, 260, 10, 31, 9 et 19, démolies.										
{	n° 68 et 88 dont le diamètre est de 0 <sup>m</sup> ,366.										
K) En moins 4	—	0 <sup>m</sup> ,343	: n° 51, 125, 128 et 159, démolies.								
L) En moins 3	—	0 <sup>m</sup> ,330	: n° 16, 61 et 160, démolies.								
M) En plus 18 tenders . . . . .			<table border="0"> <tr> <td>{</td> <td>n° 274 acheté à Tubize.</td> </tr> <tr> <td>{</td> <td>n° 102, 195, 253, 55, 120, 139, 178, 61, 56, 151, 224, 3, 176, 170, 275, 276, 277 fournis par M. Carls.</td> </tr> </table>	{	n° 274 acheté à Tubize.	{	n° 102, 195, 253, 55, 120, 139, 178, 61, 56, 151, 224, 3, 176, 170, 275, 276, 277 fournis par M. Carls.				
{	n° 274 acheté à Tubize.										
{	n° 102, 195, 253, 55, 120, 139, 178, 61, 56, 151, 224, 3, 176, 170, 275, 276, 277 fournis par M. Carls.										
En moins 12 tenders démolis . . . . .			: n° 102, 56, 253, 55, 120, 139, 151, 178, 61, 170, 176 et 3.								
Différence 6 tenders en plus.											

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

ÉPOQUES.	SERVICE DES VOYAGEURS.						SERVICES DIVERS.										
	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCs.	WAGONS COUVERTS.	VOITURES MIXTES, y compris les voitures américaines.	WAGONS POUR BAGAGES et articles de ménage.	TOTALX.	VOITURES-POSTE.	VOITURES CELLOLAIRES.	WAGONS							CAMIONS-TAPISSIÈRES.	TOTALX.
									DE SECOURS POUR LES BÉNÉV.	A FREINS POUR LES PLANS INCLINÉS.	POUR LE TRANSPORT DU COÛL.	POUR LE TRANSPORT DU COÛL, charge de 10,000 kilog.	Pour l'entretien de la route		POUR LE SERVICE DES ATELIERS.		
								GRANDS.	PETITS.								
AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1865.....	220	217	554	44	382	1,507	38	5	51	18	52	110	52	197	48	24	535
» FÉVRIER » .....	224	215	554	44	388	1,403	38	5	51	18	52	110	52	197	48	24	535
» MARS » .....	229	218	541	44	587	1,419	38	5	51	18	52	110	52	205	48	24	561
» AVRIL » .....	233	220	548	44	575	1,422	38	5	51	18	51	109	52	205	34	27	548
» MAI » .....	235	225	548	44	575	1,427	38	5	51	18	51	109	52	203	35	55	555
» JUIN » .....	233	225	548	45	575	1,424	58	7	51	21	51	109	51	204	55	59	564
» JUILLET » .....	243	225	506	45	575	1,484	42	7	51	25	48	108	51	204	55	59	568
» AOUT » .....	249	225	578	45	575	1,472	45	7	51	27	48	108	51	204	55	59	571
» SEPTEMBRE » .....	252	227	588	48	582	1,497	45	7	51	28	48	108	51	204	55	59	572
» OCTOBRE » .....	258	227	592	50	587	1,514	45	7	51	28	48	108	51	204	55	59	572
» NOVEMBRE » .....	261	228	592	54	591	1,526	45	7	51	28	45	107	51	204	55	59	568
» DÉCEMBRE » .....	260	229	591	58	417	1,535	45	7	51	27	44	105	50	204	55	59	565
» JANVIER 1866.....	250	228	589	59	417	1,552	45	7	51	27	44	105	50	204	55	59	565

Situation du matériel

En bon état.....	221	210	535	56	590	1,450	59	7	51	25	44	101	29	204	55	58	549
En réparation.....	58	18	56	5	27	122	4	»	»	4	»	4	1	»	»	1	14
En construction.....	7	»	»	»	»	7	2	»	»	»	»	»	»	20	»	»	22

Situation du matériel

En bon état.....	197	181	455	59	545	1,197	32	5	51	18	52	107	52	195	48	22	542
En réparation.....	25	56	99	5	37	200	6	»	»	»	»	5	»	2	»	2	15
En construction.....	52	»	14	»	»	46	»	»	»	10	»	»	»	»	»	15	25

Comparaison de la situation au 1<sup>er</sup> janvier 1865 et au

Au 1 <sup>er</sup> janvier 1865.....	220	217	554	44	382	1,507	38	5	51	18	52	110	52	197	48	24	535
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1866.....	250	228	589	59	417	1,552	45	7	51	27	44	105	50	204	55	59	565
Différences																	
au 1 <sup>er</sup> janv. 1866																	
{ en plus.....	59	11	35	15	55	155	5	2	»	9	»	»	»	7	»	15	8
{ en moins.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	5	2	»	15	»	»
	A	B	C	D	E		F	G		H	I	J	K	L	M	N	

voitures, pendant l'année 1865.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.

WAGONS

POUR ÉQUIPAGES.	POUR CHEVAUX. (boxes.)	POUR CHEVAUX ET BÉTAIL.	FERMÉS						PLATS				A HAUSSETTES FIXES pour le charbon.				TOTAL.
			A 4 roues, charge de 3,000 à 7,500 k.	A 4 roues, charge de 10,000 libes.	A 8 roues, charge de 10,000 libes.	A 4 roues, charge de 3,000 à 7,500 k.	A 4 roues, charge de 10,000 libes.	A 8 roues, charge de 10,000 libes.	A 4 roues, charge de 3,000 à 7,500 k.	A 4 roues, charge de 10,000 libes.	A 8 roues, charge de 10,000 libes.	COUVERTS POUR LA CHAUX.	charge de 3,000 à 7,500 k.	charge de 10,000 libes.	charge de 15,000 libes.		
38	60	285	81	1,000	591	8	683	502	42	27	35	2,442	2,055	9	7,850		
38	60	285	81	999	603	8	681	502	42	27	35	2,477	2,151	42	8,053		
38	60	284	80	990	640	8	676	502	42	27	34	2,430	2,265	86	8,188		
32	60	284	78	991	675	8	675	502	41	27	35	2,427	2,506	106	8,356		
32	61	281	74	987	705	8	675	502	41	27	32	2,415	2,516	106	8,478		
32	72	278	71	981	712	8	675	503	41	27	32	2,500	2,364	106	8,312		
32	75	272	67	975	712	8	671	503	40	27	32	2,561	2,651	106	8,551		
32	75	272	67	974	712	8	671	517	40	27	32	2,561	2,675	106	8,587		
31	75	267	64	971	712	7	667	524	40	27	29	2,557	2,750	106	8,607		
31	75	267	64	971	712	7	667	554	40	27	29	2,557	2,740	106	8,627		
31	75	264	62	968	715	7	659	558	40	27	28	2,296	2,782	106	8,618		
31	75	265	62	961	715	7	649	555	40	27	26	2,255	2,855	106	8,623		
31	75	262	61	959	715	7	646	575	40	27	26	2,270	2,866	106	8,644		

Observations.

A) En plus 69 diligences .... 56 fournies par M. Ragheno. id. M. Carels. id. M. Carlier de Saint-Hubert. 7 id. M. Carlier de Saint-Hubert. En moins 30 diligences .... 16 transformées en chars-à-bancs. 14 démolies. Différence 39 diligences en plus.

B) En plus 17 chars-à-bancs 16 provenant de diligences. 1 id. de voiture mixte. 2 démolies. 1 transformé en wagon couvert. En moins 6 id. 3 d'après le recensement, fait en janvier 1865, de la matricule de l'arsenal. Différence 11 chars-à-bancs en plus.

C) En plus 58 wagons couverts 57 fournis par M. Ragheno. 1 provenant de chars-à-bancs. En moins 3 wagons couverts, démolies. Différence 55 wagons couverts en plus.

D) En plus 16 voitures mixtes (pour dames) fournies par M. Evrard. En moins 1 voiture mixte, démolie. Différence 15 voitures mixtes en plus.

E) En plus 42 wagons à bagages 23 fournis par M. Evrard. 20 id. M. Ragheno. 2 démolies. En moins 8 id. 6 d'après le recensement, fait en janvier 1865, de la matricule de l'arsenal. Différence 35 wagons à bagages en plus.

F) En plus 5 voitures-poste fournies par M. Carlier de Saint-Hubert.

G) En plus 2 voitures cellulaires fournies par M. Delcourt.

H) En plus 10 wagons pour plans inclinés, fournis par M. Ragheno. En moins 1 id. démolie. Différence 9 wagons pour plans inclinés en plus.

I) En moins 8 wagons pour transport du coke, démolies.

J) En moins 5 id. id. de 10 tonnes, démolies.

K) En moins 2 wagons pour l'entretien de la route (grands) démolies.

L) En plus 7 wagons pour l'entretien de la route (petits) 6 fournis par M. Delcourt. 1 construit à l'arsenal.

M) En moins 15 wagons pour le service des ateliers, démolies.

N) En plus 15 canions-tapisseries fournis par M. Evrard.

O) En plus 15 wagons pour équipages, fournis par M. Delcourt. En moins 2 wagons pour équipages, démolies. Différence 13 wagons pour équipages en plus.

P) En plus 15 wagons pour chevaux (boxes), fournis par M. Delcourt.

Q) En moins 23 wagons pour chevaux et bétail, démolies.

R) En moins 20 wagons pour bétail, démolies.

S) En moins 41 wagons fermés de 5 à 7 1/2 tonnes, démolies.

T) En plus 124 wagons fermés, 87 fournis par M. Evrard. 37 id. M. Carels. 4 à 4 roues, de 3 id. M. Carlier de Saint-Hubert. 10 tonnes. 3 id. M. Carlier de Saint-Hubert.

U) En moins 1 wagon fermé, à 8 roues, de 10 tonnes, démolie.

V) En moins 37 wagons plats, de 5 à 7 1/2 tonnes, démolies.

W) En plus 71 wagons plats, à 4 roues, de 70 fournis par M. Evrard. 10 tonnes, de 1 construit à l'arsenal.

X) En moins 2 wagons plats, à 8 roues, de 10 tonnes, démolies.

Y) En moins 9 wagons à charbon, démolies.

Z) En moins 252 wagons à charbon de 5 à 7 1/2 tonnes, démolies. En plus 40 wagons à charbon de 5 à 7 1/2 tonnes, 30 fournis par M. Evrard. 10 de 5 à 8 id. M. Ragheno. 7 1/2 tonnes 2 id. M. Delcourt. Différence 212 wagons à charbon, de 5 à 7 1/2 tonnes, en moins

a) En plus 817 wagons à charbon de 10 tonnes 74 fournis par M. Delcourt. 494 id. par M. Pseudhomme. 200 id. par M. Ragheno. 49 id. par M. Evrard. En moins 4 wagons à charbon de 10 tonnes, démolies. Différence 813 wagons à charbon de 10 tonnes en plus.

b) En plus 97 wagons à charbon de 15 tonnes 47 fournis par M. Pseudhomme. 30 id. par M. Pauwels. 20 id. par M. Evrard.

au 1<sup>er</sup> janvier 1866.

31	67	257	55	932	707	6	653	568	54	25	25	2,211	2,831	100	8,548
"	8	5	6	7	8	1	11	5	6	4	1	19	15	"	96
"	"	"	"	"	"	"	"	16	"	"	"	"	54	"	70

au 1<sup>er</sup> janvier 1865.

56	49	277	79	986	581	6	665	491	40	27	35	2,407	2,607	8	7,692
2	11	8	2	14	10	2	20	11	2	"	"	35	46	1	164
15	15	"	"	"	121	"	"	"	"	"	"	40	500	97	788

1<sup>er</sup> janvier 1866 (NON COMPRIS LE MATÉRIEL EN CONSTRUCTION).

38	60	285	81	1,000	591	8	683	502	42	27	35	2,442	2,055	9	7,856
31	75	262	61	959	715	7	646	575	40	27	26	2,250	2,866	106	8,644
13	15	"	"	"	124	"	"	71	"	"	"	"	815	97	788
"	"	23	20	41	"	1	57	"	2	"	9	212	"	"	"
O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	a	b		

N° XVII. — *Tableau du parcours kilométrique*

MOIS.	TRAINS EXPRESS DE VOYAGEURS.					TRAINS ORDINAIRES DE VOYAGEURS.					TRAINS SPÉCIAUX DE		
	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	Total.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	Total.	N.-O.	EST.	S.-O.
JANVIER . . . .	25,916	19,096	2,472	15,748	64,232	80,664	45,012	52,344	91,591	269,611	168	25	17
FÉVRIER . . . .	23,408	17,248	3,136	14,224	58,016	73,716	40,656	47,278	82,756	244,406	264	25	48
MARS . . . . .	25,916	19,096	2,472	15,748	64,232	81,268	45,012	52,344	91,591	270,215	731	1,068	56
AVRIL . . . . .	25,080	18,480	3,260	15,240	62,160	85,370	43,560	50,655	86,683	268,277	639	530	336
MAI . . . . .	25,916	19,096	2,472	15,748	64,232	66,970	49,168	52,344	66,768	269,268	825	945	96
JUIN . . . . .	26,280	24,670	6,720	15,240	73,110	103,018	54,720	53,970	104,676	316,584	814	591	88
JUILLET . . . .	36,828	25,690	7,688	15,748	85,963	115,417	56,544	55,769	106,639	336,569	3,427	897	428
AOUT . . . . .	36,828	25,690	7,688	15,748	85,963	116,114	56,544	56,513	106,765	337,936	4,436	1,752	786
SEPTEMBRE . . .	48,210	42,620	7,440	15,240	93,510	121,300	59,192	56,520	113,760	350,781	4,912	1,938	1,286
OCTOBRE . . . .	38,285	19,406	5,208	15,246	78,645	120,782	58,715	57,412	108,077	344,968	109	66	112
NOVEMBRE . . .	32,490	19,300	6,720	15,240	73,750	113,777	57,464	56,520	104,681	332,442	1,734	130	»
DÉCEMBRE . . .	34,472	19,406	6,944	15,245	76,567	116,021	54,040	58,714	105,561	334,336	3,738	722	219
TOTAL . . . . .	379,620	250,016	65,320	185,415	660,380	1,216,635	620,625	650,363	1,207,968	3,693,611	21,837	8,707	3,472

*des trains, pendant l'année 1865.*

VOYAGEURS.		PARCOURS TOTAL DES TRAINS de voyageurs.	TRAINS ORDINAIRES DE MARCHANDISES.					TRAINS SPÉCIAUX DE MARCHANDISES.					PARCOURS TOTAL DES TRAINS de marchandises	TOTAL GÉNÉRAL.
MIDI.	Total.		N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	Total.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	Total.		
181	411	334,454	84,182	71,283	60,435	133,287	349,167	2,793	4,361	1,583	4,500	13,137	362,304	696,758
12	389	302,791	74,056	63,344	50,454	119,069	307,823	2,757	3,586	1,212	3,760	11,315	319,138	621,929
01	1,966	338,413	82,605	70,576	55,323	131,309	339,813	2,402	6,033	1,160	4,469	14,064	353,897	690,310
332	1,637	332,274	79,062	67,596	52,388	121,349	320,395	1,007	3,585	1,226	4,133	10,551	330,946	663,220
12	1,878	355,378	80,486	69,839	53,806	123,239	327,370	764	2,028	3,647	3,924	10,363	337,733	663,111
807	2,300	391,904	70,729	68,073	50,868	116,615	315,285	1,091	1,785	4,244	7,783	14,903	330,188	722,182
703	5,545	428,077	79,245	70,547	64,132	120,565	324,489	759	2,620	1,770	7,131	12,280	336,769	764,846
1,016	7,990	431,862	80,256	70,902	53,981	122,712	327,831	1,125	3,658	176	6,271	11,230	330,061	770,950
783	8,867	453,158	74,808	68,272	54,263	124,071	311,414	517	834	"	2,279	3,630	315,044	766,202
46	333	423,964	79,549	65,230	57,377	125,289	327,444	246	861	"	638	1,745	329,189	753,153
03	1,927	408,119	80,885	66,625	57,767	126,970	332,238	1,030	1,720	38	641	3,429	335,667	743,786
890	5,569	416,472	83,103	66,813	61,284	136,544	347,744	1,280	1,643	22	1,010	3,055	351,699	768,171
4,976	38,922	4,614,963	958,867	809,079	662,048	1,501,019	3,931,013	16,371	32,634	15,078	46,539	110,622	4,041,635	8,656,618

## N° XVIII. — Tableau du parcours kilométrique

DÉSIGNATION DES VOITURES.	CONVOIS DE VOYAGEURS													
	EXPRESS.					ORDINAIRES.					SPÉCIAUX.			
	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	TOTAL.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	TOTAL.	N.-O.	EST.	S.-O.	
Matériel à voyageurs, chargé.	Diligences et voitures mixtes . . .	635,681	659,219	535,201	145,339	1,975,440	1,521,393	1,129,333	1,865,711	2,218,950	6,735,387	21,109	12,028	17,092
	Chars-à-bancs . . . . .	224,453	95,336	306,470	58,273	684,532	1,387,929	1,210,712	1,511,807	1,378,305	5,488,753	26,680	11,657	21,967
	Wagons . . . . .	37,083	2,032	168	15,589	54,882	2,610,757	2,421,240	3,655,657	4,704,358	13,392,012	93,672	54,653	92,507
	Voitures de poste . . . . .	103,148	155,000	103,296	78,110	500,514	66,224	105,332	105,243	238,226	515,075	»	»	»
	Id. cellulaires . . . . .	270	172	»	1,887	2,329	23,931	22,473	27,869	22,096	97,289	»	129	»
	Id. étrangères . . . . .	34,440	432,660	30,461	413,878	911,445	992	240,211	105,640	93,297	410,146	580	4,226	10,138
TOTAUX . . . . .	1,035,975	1,345,415	1,035,596	713,056	4,129,142	5,611,226	5,129,351	7,271,953	8,656,132	26,668,062	141,441	82,067	141,704	
Matériel à marchandises, chargé.	Wagons fermés, A bagages et à marchandises . . . . .	342,923	812,207	585,678	193,067	1,933,877	1,561,986	1,220,770	2,259,732	1,723,958	6,786,446	21,106	14,820	23,270
	Wagons plats et à haussettes . . . . .	»	25	»	37	62	31,188	11,670	18,181	7,911	69,950	364	774	574
	Id. pour équipages (trucks) . . . . .	310	120	»	185	615	3,859	6,742	1,904	1,477	13,982	220	922	318
	Id. pour chevnux . . . . .	278	»	»	1,208	1,486	19,303	26,451	13,234	17,438	76,426	748	2,942	1,589
	Id. pour service . . . . .	337	240	123	»	700	2,111	3,065	146	339	5,681	39	129	»
	Id. pour étrangers . . . . .	26,563	260,020	72,929	350,386	709,898	8,075	146,763	26,172	174,386	355,398	640	5,054	1,291
TOTAUX . . . . .	370,413	1,072,012	658,730	544,883	2,646,638	1,646,522	1,415,463	2,319,369	1,925,529	7,306,883	23,117	24,641	27,042	
Matériel vide.	Wagons de l'État . . . . .	734	»	»	»	734	5,603	1,732	3,552	1,042	11,929	4,115	1,597	1,004
	Id. étrangers . . . . .	920	»	»	»	920	1,820	2,518	372	376	5,086	138	50	»
	Freins-traineaux . . . . .	»	24,912	»	»	24,912	»	51,426	»	»	51,426	»	756	»
TOTAUX . . . . .	1,654	24,912	»	»	26,566	7,423	55,676	3,924	1,418	68,441	4,253	2,703	1,004	
TOTAUX GÉNÉRAUX . . . . .	1,407,142	2,442,939	1,694,326	1,257,939	6,802,346	7,265,171	6,600,400	9,595,245	10,583,679	34,943,946	168,811	169,431	169,750	

du matériel des transports, pendant l'année 1865.

			CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES										PARCOURS DES WAGONS DE L'ÉTAT SUR LES LIGNES DES COMPAGNIES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
		TOTAL	ORDINAIRES.					SPÉCIAUX.							TOTAL
MIDI.	TOTAL.	GÉNÉRAL.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	TOTAL.	N.-O.	EST.	S.-O.	MIDI.	TOTAL.			GÉNÉRAL.
6,650	56,879	8,767,706	63,319	30,567	153,311	28,467	275,684	80	172	97	253	602	276,286	"	9,043,992
7,668	67,372	6,240,657	74,212	38,878	150,016	20,328	283,434	207	259	856	313	1,635	285,069	"	6,525,726
27,646	277,661	13,724,775	161,097	121,288	345,015	75,891	703,291	8,910	25,191	4,496	1,504	40,101	743,392	"	14,468,167
"	"	1,015,589	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,015,589
"	120	99,738	875	85	84	"	1,044	"	"	"	"	"	1,044	"	100,782
3,471	18,415	1,370,006	55,460	"	"	11	55,474	"	"	"	"	"	55,474	"	1,425,480
55,435	420,667	31,218,471	354,963	100,818	618,426	121,720	1,318,927	9,197	25,622	5,419	2,070	42,338	1,361,265	"	32,579,736
6,115	65,320	9,785,643	4,021,500	6,125,068	5,654,547	5,732,178	21,533,283	34,411	70,283	41,725	119,650	236,075	21,799,258	18,545,370	49,130,371
27	1,739	70,751	5,583,954	8,776,228	10,706,788	17,676,250	42,743,218	19,194	77,754	10,483	169,298	296,729	43,039,917	14,488,571	57,599,269
"	1,460	16,057	31,095	19,494	15,026	33,343	101,950	995	1,376	1,205	469	4,045	106,004	"	122,061
270	5,549	83,461	36,803	30,436	36,341	26,676	130,256	5,203	4,108	4,915	13,080	27,306	157,562	"	241,023
"	159	6,540	148,515	244,207	160,997	232,712	786,431	114,644	108,596	217,982	690,938	1,190,160	1,976,591	"	1,983,131
848	7,833	1,073,129	1,746,551	2,897,469	1,528,463	6,824,605	12,997,088	6,819	74,596	1,815	118,214	201,444	13,198,532	"	14,271,661
7,260	82,000	10,035,581	11,571,419	18,092,890	18,102,162	30,825,764	73,292,235	181,266	394,713	278,125	1,131,655	1,985,759	60,277,994	33,033,941	123,347,516
81	7,097	10,760	1,469,412	4,339,130	5,613,414	8,673,560	20,095,516	24,914	133,131	223,227	619,623	1,000,725	21,096,241	"	21,116,001
159	347	6,353	916,274	1,695,109	1,076,395	4,069,547	7,757,325	13,204	72,931	808	48,756	135,699	7,893,024	"	7,899,377
"	756	77,004	"	321,309	"	"	321,309	"	4,572	"	"	4,572	325,881	"	402,975
240	8,200	103,207	2,385,686	6,355,548	6,689,809	12,743,107	28,174,150	33,148	210,634	224,035	658,179	1,140,996	29,315,146	"	29,418,353
62,935	510,927	41,337,256	14,312,053	24,639,256	25,440,397	43,393,591	107,785,312	228,611	630,969	507,609	1,801,994	3,169,093	110,954,405	33,033,941	185,345,605

N° XIX. — *État récapitulatif, PAR NATURE, des marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État et les sociétés mixtes et internationales, en 1865.*

**N. B.** Les quantités sont exprimées en tonnes de 1,000 kilogrammes.

NATURE DES MARCHANDISES.	BRUXELLES (ALLÉE-VIC)		BRUXELLES (ENTREPÔT)		BRUXELLES (CHARTRE)		BRUXELLES (BOUL. DE WATERLOO).		SCHAERBECK.		HAEREN.		VILVORDE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises. . . . .	20.6	54.9	61.1	59.5	»	»	»	»	»	»	»	»	0.6	»
Bieres, levures. . . . .	995.2	2,281.9	10.0	489.9	18.8	»	0.7	»	»	»	15.0	»	0.8	101.7
Bois de construction, billes, etc. .	2,188.9	4,574.5	20.0	504.4	2.1	»	»	»	»	»	»	»	59.2	281.7
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	1,825.4	1,748.1	15.5	956.0	9.7	»	»	»	»	»	2.2	»	9.5	40.9
Bouteilles. . . . .	551.1	2,145.2	2,525.8	52.5	»	»	»	»	»	»	»	»	141.1	165.1
Céréales, grains, etc. . . . .	3,950.5	8,735.5	»	2,540.5	5.0	»	»	»	0.9	1.0	4.4	»	464.5	528.9
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	485.4	2,494.0	»	»	»	»	»	»	»	»	0.4	»	»	798.0
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	1,056.1	1,706.9	»	22.1	»	»	»	»	»	»	1.4	»	1.1	75.5
Cecka, charbon de bois. . . . .	1,555.4	542.0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Colis vides en retour . . . . .	1,988.5	1,416.1	205.2	27.1	15.9	»	0.5	»	»	1.5	2.1	»	29.2	41.0
Coton en balles. . . . .	166.4	86.5	5.2	118.0	6.6	»	»	»	»	»	»	»	»	2.5
Cuir et peaux, cornes . . . . .	590.4	1,561.5	92.9	166.9	176.2	»	»	»	»	»	1.2	»	100.4	174.0
Denrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	2,296.9	4,879.8	40.4	759.1	219.3	»	4.7	»	0.4	56.9	15.5	»	142.5	280.0
Déchets et chiffons. . . . .	1,745.0	1,770.9	25.5	52.5	2.7	»	5.6	»	»	»	0.6	»	46.7	979.5
Écorces à tan . . . . .	169.9	88.8	»	»	1.4	»	»	»	»	»	»	»	»	4.9
Engrais fins, guano, tourteaux. .	499.8	438.8	»	66.1	1.9	»	»	»	»	»	»	»	»	110.5
Fumiers communs . . . . .	576.8	1,476.7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	60.2	15.5
Fers en barres, poutrelles, etc. .	2,522.2	4,095.4	14.2	160.7	5.4	»	»	»	»	»	2.6	»	0.8	122.5
Fers ouvrés, acier . . . . .	1,789.1	1,514.1	81.5	217.0	17.9	»	16.9	»	0.8	»	1.9	»	10.2	50.7
Fils de lin et autres. . . . .	726.5	998.8	279.9	187.4	22.9	»	1.1	»	»	»	»	»	15.2	75.8
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	609.7	4,231.2	254.5	150.1	0.5	»	»	»	»	»	»	»	15.2	13.1

[N° 205.]

(194)

Fourrages. . . . .	185.5	118.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7.0
Houille, briquettes, tourbe. . . .	516.2	69,848.5	"	553.0	"	"	"	"	"	"	"	"	60.0	12,754.5
Huile en général, graisses. . . . .	2,988.1	5,206.1	273.7	36.9	44.5	"	1.2	"	"	"	"	6.2	52.8	890.5
Luine en balles. . . . .	849.2	169.2	248.5	95.9	12.6	"	"	"	"	"	"	"	"	6.8
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	668.8	705.1	8.2	76.1	5.4	"	0.6	"	"	"	"	0.8	"	25.2
Machines, mécaniques. . . . .	10,626.7	1,818.2	155.2	457.0	"	"	1.6	"	"	2.4	2.5	61.8	22.6	
Métaux bruts autres que le fer. . .	655.5	1,418.5	4.5	272.2	1.5	"	0.9	"	"	"	"	"	"	2.5
Métaux ouvrés autres que le fer. .	463.7	147.5	20.4	45.3	1.0	"	0.6	"	"	"	"	5.5	"	8.8
Minerais, pyrites. . . . .	295.6	212.6	"	251.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16.0
Objets manufacturés. . . . .	5,549.4	5,015.4	585.5	1,042.4	263.8	"	7.5	"	0.7	5.6	8.8	893.9	227.5	
Os. . . . .	526.4	570.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	528.7	893.5
Pavés. . . . .	95.6	4,312.6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.5	200.6
Pierres brutes, castines, etc. . .	920.5	14,961.6	626.6	1,226.1	1.0	"	"	"	"	0.4	3.7	98.8	606.2	
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	593.8	1,161.9	51.1	52.7	"	"	"	"	"	"	"	"	0.8	1.5
Pommes de terre, etc. . . . .	245.1	6,050.1	"	"	"	"	"	330.1	"	5.1	0.7	100.5	745.8	
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	2,196.9	2,178.5	570.9	589.2	131.2	"	12.9	"	1.4	"	7.7	948.8	79.1	
Rails et accessoires. . . . .	470.5	193.5	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	5.6	"
Sel brut. . . . .	197.2	86.0	"	4.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	24.7
Spiritueux. . . . .	595.7	887.5	13.8	183.2	2.9	"	1.5	"	"	"	"	"	"	89.4
Sucres bruts et raffinés. . . . .	538.7	2,008.5	100.1	18.7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17.2
Sulfate de soude, blanc de co- ruse, etc. . . . .	1,960.1	411.0	"	229.7	"	"	9.5	"	"	"	"	"	21.9	451.7
Terrus et sables, brais, etc. . . .	604.1	270.5	511.2	254.5	"	"	"	"	"	0.4	7.0	154.5	122.1	
Tissus. . . . .	590.5	1,546.9	440.4	621.6	123.8	"	0.8	"	"	"	0.6	0.5	7.0	
Tuiles et briques, etc. . . . .	792.0	50.6	112.5	7.0	"	"	0.9	"	"	"	"	68.0	3.0	
Verres à vitre. . . . .	416.6	1,949.4	"	93.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Verreries et poteries, glaces. . .	468.7	402.8	13.5	110.5	15.6	"	0.4	"	"	"	"	"	"	51.5
Vins et vinaigres. . . . .	563.5	857.4	559.9	2,741.8	15.5	"	15.9	"	"	0.4	0.6	28.0	20.5	
Totaux des expéditions. . . . .	59,820.7	"	7,682.5	"	1,144.9	"	79.8	"	530.1	"	55.7	"	5,942.4	"
Totaux des réceptions. . . . .	"	164,516.6	"	15,586.5	"	"	"	"	"	4.2	"	85.0	"	20,768.8
Total des expéditions et réceptions.	224,157.5		25,038.6		1,144.9		79.8		534.5		158.7		24,711.2	

NATURE DES MARCHANDISES.	EPEGHEM.		WEERDE.		MALINES.		WAVRE-S <sup>te</sup> -CATHERINE.		DUFFEL.		CONTICH.		LIERRE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises. . . . .	"	"	"	"	14.4	54.7	"	"	"	5.0	6.0	1.1	"	21.5
Bières, levures. . . . .	"	"	"	1.8	72.7	80.5	"	"	11.8	6.6	6.1	41.7	57.5	82.5
Bois de construction, billes, etc. .	0.7	0.7	"	5.5	839.9	2,044.4	"	"	28.9	114.0	24.0	8.5	1,452.4	556.4
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	"	"	"	"	844.4	1,163.4	"	"	10.7	46.8	28.5	16.8	94.1	59.0
Bouteilles . . . . .	"	"	"	"	14.8	742.2	"	"	27.6	7.9	"	21.4	"	78.1
Céréales, grains, etc. . . . .	0.5	1.4	49.5	2.0	2,478.7	2,121.6	"	5.0	6.8	50.5	68.0	125.5	809.4	588.7
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	"	"	"	"	1.8	1,852.8	"	"	"	21.5	0.5	151.7	"	841.7
Clous, fils de fer, tôles. . . . .	"	"	"	0.7	710.5	1,717.1	"	"	0.7	"	17.1	15.5	8.0	67.4
Coke, charbon de bois. . . . .	"	"	"	"	"	201.2	"	"	"	"	"	"	"	12.0
Colis vides en retour . . . . .	"	"	1.5	0.5	428.4	194.1	"	"	4.0	1.9	8.1	1.9	54.3	70.9
Coton en balles. . . . .	"	"	"	"	"	1.2	"	"	"	"	"	0.4	"	5.1
Cuir et peaux, cornes. . . . .	"	"	"	"	85.8	154.2	"	"	"	0.8	"	"	16.4	9.7
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	2.7	5.1	"	7.5	1,950.5	845.5	"	2.8	20.9	30.4	"	17.2	186.2	110.6
Déchets et chiffons . . . . .	"	"	"	"	1,883.0	531.5	"	"	59.6	727.5	"	2.0	205.2	5.9
Écorces à tan . . . . .	"	"	"	"	11.0	515.5	"	"	19.2	"	"	"	0.7	8.0
Engrais fins, guano, tourteaux . .	"	2.1	"	11.6	144.5	738.5	"	"	6.8	362.0	18.2	59.1	"	545.7
Fumiers communs . . . . .	"	"	"	0.8	"	55.1	"	"	"	"	"	"	"	"
Fers on barres, poutrelles, etc. .	"	"	"	"	15.4	1,549.0	"	"	"	0.9	6.6	9.8	9.6	572.5
Fers ouvrés, acier. . . . .	"	"	"	"	773.6	2,552.0	"	"	0.8	9.7	"	6.2	8.3	81.9
Fils de lin et autres. . . . .	"	"	"	"	1,208.7	142.9	"	"	"	"	1.2	0.7	13.6	60.8
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	0.5	5.5	"	"	2,073.5	178.8	"	"	0.8	0.6	"	"	75.3	0.4
Fourrages . . . . .	"	"	"	"	284.5	808.1	"	"	"	"	"	"	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	"	"	480.0	42.6	20,018.9	"	"	10.0	1,518.6	"	1,194.0	59.0	2,708.3
Huile en général, graisses. . . .	"	"	"	"	48.3	913.4	"	"	0.7	8.4	7.9	16.0	"	28.1

Laine en balles . . . . .	»	»	»	»	56.9	147.4	»	»	1.4	89.4	0.8	»	31.6	0.8
Lin, chanvre, étoupes . . . . .	»	0.5	2.7	»	2,136.9	1,417.5	»	»	197.7	»	5.0	»	72.5	1.5
Machines, mécaniques . . . . .	»	»	»	»	106.6	6,153.9	»	»	12.5	10.9	»	3.5	9.9	15.1
Métaux bruts autres que le fer . . . . .	»	»	»	»	53.7	587.8	»	»	2.0	»	»	»	8.8	23.4
Métaux ouvrés autres que le fer . . . . .	»	»	»	»	46.7	741.5	»	»	»	1.5	»	0.9	»	»
Minerais, pyrites . . . . .	»	»	»	»	76.5	252.4	»	»	»	11.5	»	»	101.0	1.1
Objets manufacturés . . . . .	»	»	»	0.4	1,216.9	330.4	»	»	411.5	55.8	5.7	18.1	21.9	275.0
Os . . . . .	»	»	»	»	171.7	21.5	»	»	»	»	»	»	6.4	14.1
Pavés . . . . .	»	»	»	»	»	67.7	»	»	»	»	»	177.4	»	207.6
Pierres brutes, castines, etc . . . . .	»	»	»	77.2	49.1	1,246.8	»	»	0.8	91.7	»	487.0	6.0	522.6
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	»	»	»	»	2.9	12.0	»	»	»	7.7	»	16.4	»	24.1
Pommes de terre, etc. . . . .	104.1	106.1	586.6	»	5,102.9	74.0	14.0	»	20.5	»	100.8	8.7	241.5	»
Produits chimiques et pharmaceu- tiques . . . . .	»	»	»	»	65.5	210.5	»	»	»	148.8	0.5	2.8	5.7	2.8
Rails et accessoires . . . . .	»	»	»	»	»	673.5	»	»	»	»	»	»	6.7	67.6
Sel brut . . . . .	»	»	»	»	»	53.5	»	»	0.5	»	»	»	0.5	0.5
Spiritueux . . . . .	»	»	»	»	1.2	51.8	»	»	»	0.8	»	1.7	54.0	5.4
Sucres bruts et raffinés . . . . .	»	»	»	»	53.6	53.7	»	»	»	4.1	»	»	»	8.4
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc. . . . .	»	»	»	»	28.0	98.7	»	»	»	29.4	»	0.6	8.0	12.2
Terres et sables, brais, etc. . . . .	»	»	»	»	52.3	266.0	»	»	»	520.5	»	20.5	»	42.7
Tissus . . . . .	»	»	5.8	11.7	55.4	98.4	»	»	6.8	1.5	»	6.5	51.1	34.0
Tuiles et briques, etc. . . . .	»	»	»	»	503.0	110.4	»	»	»	6.5	»	1.0	7.0	9.0
Verres à vitre . . . . .	»	»	»	»	125.9	114.5	»	»	»	4.2	0.5	0.6	»	15.7
Verreries et poteries, glaces . . . . .	»	»	»	»	69.1	497.8	»	»	»	0.9	»	2.7	2.0	9.6
Vins et vinaigres . . . . .	»	0.6	»	»	14.5	191.5	»	»	»	1.4	»	5.3	17.1	57.7
Totaux des expéditions . . . . .	108.1	»	443.7	»	21,158.0	»	14.0	»	502.8	»	502.2	»	5,617.0	»
Totaux des réceptions . . . . .	»	117.6	»	597.5	»	57,810.4	»	5.8	»	5,444.7	»	2,523.8	»	7,006.7
Total des expéditions et réceptions.	223.7		1,041.0		78,948.4		19.8		4,247.5		2,626.0		10,623.7	

NATURE DES MARCHANDISES.	VIEUX-DIEU.		BERCHEM.		ANVERS (STATION ET BASSIN).		LAEXEN.		JETTE.		BERCHEM-SUR-AGATHE.		DILBEEK.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises . . . . .	"	10.0	"	"	"	140.6	"	"	"	"	"	"	"	"
Bières, levures . . . . .	"	42.8	"	11.7	111.0	704.5	"	0.8	"	"	"	"	2.0	"
Bois de construction, billes, etc. .	46.4	54.6	"	"	50,901.2	1,700.0	"	"	"	1.8	"	0.8	"	"
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	26.0	18.0	"	"	8,928.5	887.6	"	"	"	4.0	"	0.4	"	0.8
Bouteilles . . . . .	"	6.0	"	"	15.4	447.3	"	"	"	"	"	"	"	"
Céréales, grains, etc. . . . .	7.5	158.9	"	"	50,885.5	11,258.8	"	1.1	"	1.4	"	"	2.0	0.7
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	8.0	8,199.0	"	"	270.4	5,099.2	"	"	"	70.0	"	"	"	"
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	"	"	"	1.0	525.0	12,076.8	"	"	"	0.7	"	"	"	0.7
Coke, charbon de bois. . . . .	"	"	"	"	109.2	3,179.1	"	"	"	"	"	"	"	"
Colis vides en retour . . . . .	14.5	1.5	"	0.1	1,108.6	1,414.0	"	1.5	"	1.7	"	"	"	1.4
Coton en balles. . . . .	"	"	"	"	4,970.1	94.8	"	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux, cornes. . . . .	"	"	"	"	17,250.0	416.6	"	"	"	"	"	"	"	"
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	5.6	14.7	"	"	24,207.8	11,684.8	"	2.2	2.4	10.8	"	0.4	"	0.5
Déchets et chiffons . . . . .	"	"	"	"	1,779.8	1,468.8	"	"	"	"	"	"	"	"
Écorces à tan . . . . .	"	"	"	"	28.7	471.5	"	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux . .	"	"	"	"	11,988.7	585.8	"	"	"	1.5	"	"	"	"
Fumiers communs . . . . .	"	"	"	"	"	92.6	"	"	"	"	"	"	"	0.4
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	6.8	"	"	868.9	20,504.1	"	"	"	"	"	"	"	"
Fers ouvrés, acier . . . . .	"	17.8	"	"	2,694.5	5,559.2	"	"	"	3.8	"	"	"	"
Fils de lin et autres. . . . .	"	"	"	"	578.6	2,864.9	"	"	"	"	"	"	"	"
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	"	"	18,598.2	1,258.0	"	"	"	"	"	"	"	"
Fourrages . . . . .	"	17.1	"	"	"	744.5	"	"	"	"	"	"	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	5,056.0	"	"	"	94,162.4	"	"	"	120.9	"	"	"	"
Huile en général, graisses . . . .	"	"	"	"	24,256.5	567.5	"	"	"	1.4	"	"	1.0	0.6

Laine en balles. . . . .	"	"	"	"	56,761.9	5,093.5	"	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	"	"	"	"	3,971.0	5,326.2	"	"	"	"	"	"	"	"
Machines, mécaniques. . . . .	319.0	"	"	"	2,669.7	3,071.5	"	"	"	"	"	"	"	"
Métaux bruts autres que le fer. .	"	27.7	"	"	501.8	14,362.2	"	"	"	"	"	"	"	"
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	"	"	"	516.8	11,361.0	"	"	"	"	"	"	"	"
Minerais, pyrites. . . . .	"	"	"	"	47,709.8	7,226.5	"	"	"	"	"	"	"	"
Objets manufacturés . . . . .	1.9	38.9	"	0.6	5,124.4	20,816.1	"	5.5	"	2.2	"	1.0	"	"
Os . . . . .	"	"	"	"	596.4	17.5	"	"	"	"	"	"	"	"
Pavés. . . . .	"	23.0	"	"	22.6	3,669.9	"	"	"	390.0	"	"	"	"
Pierres brutes, castines, etc. . .	2.9	266.1	"	"	1,983.9	18,394.0	"	"	"	20.0	"	"	"	"
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	"	"	"	1,532.3	446.2	"	"	"	"	"	"	"	"
Pommes de terre, etc. . . . .	18.6	118.0	"	"	4,763.2	296.4	"	4.0	"	4.2	2.0	"	32.0	0.6
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	"	"	"	"	2,769.4	1,764.9	"	"	"	"	"	"	"	"
Rails et accessoires . . . . .	"	2.4	"	"	252.9	58,027.0	"	"	"	"	"	"	"	"
Sel brut. . . . .	"	"	"	"	203.6	73.1	"	"	"	"	"	"	"	"
Spiritueux. . . . .	"	5.5	"	"	1,905.8	226.8	"	0.4	"	"	"	"	"	"
Sucres bruts et raffinés . . . . .	"	0.5	"	"	6,815.5	9,146.5	"	"	"	"	"	"	"	"
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc. . . . .	"	16.0	"	"	3,824.1	965.2	"	"	"	"	"	"	"	"
Terres et sables, bruis, etc. . . .	"	11.5	"	"	9,250.4	1,310.6	"	"	"	"	"	"	"	"
Tissus. . . . .	"	"	"	"	777.9	4,016.7	"	"	"	"	"	"	"	"
Tuiles et briques, etc. . . . .	6.1	23,117.5	"	"	634.6	613.0	"	"	"	"	"	"	"	"
Verres à vitre . . . . .	"	5.5	"	0.8	123.0	29,192.9	"	"	"	"	"	"	"	"
Verreries et poteries, glaces . . .	"	0.9	"	0.6	190.1	6,523.1	"	"	"	"	"	"	"	"
Vins et vinaigres . . . . .	"	4.5	"	"	7,563.2	1,019.1	"	"	"	"	"	"	"	"
Totaux des } expéditions . .	451.5	"	"	"	311,804.8	"	"	"	2.4	"	2.0	"	57.0	"
} réceptions . .	"	53,180.8	"	14.8	"	356,468.8	"	13.3	"	633.9	"	3.3	"	8.2
Total des expéditions et réceptions.	53,651.8		14.8		668,550.6		15.5		656.5		5.5		42.2	

NATURE DES MARCHANDISES.	BODEGHEM-S <sup>t</sup> -MARTIN.		TERNATH.		LEDE.		SCHELLEBELLE.		NOMBEEK.		CAPPELLE-AU-BOIS.		LONDERZEEL.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises. . . . .	"	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bières, levures. . . . .	"	"	"	257.2	0.5	1.7	"	"	"	"	9.9	8.6	0.6	15.9
Bois de construction, billes, etc. .	"	"	5.7	4,182.9	125.8	4.5	"	0.7	"	"	59.6	266.9	181.5	7.0
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	"	0.4	10.0	25.7	2.4	25.5	"	5.7	"	"	26.5	1.5	15.6	1.6
Bouteilles . . . . .	"	"	18.0	11.8	"	"	"	"	"	"	"	38.0	5.0	101.9
Céréales, grains, etc. . . . .	"	1.5	594.9	296.8	155.1	209.4	20.8	60.8	"	"	56.7	141.7	149.0	687.6
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	"	"	"	2,648.8	"	272.8	"	2.1	"	"	"	5.4	"	411.9
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	"	"	"	54.1	"	5.9	"	"	"	"	"	"	"	2.1
Coke, charbon de bois. . . . .	"	"	"	"	"	9.0	"	"	"	"	"	"	"	1.0
Colis vides en retour . . . . .	"	"	21.8	5.5	6.7	5.2	"	0.2	"	"	47.5	12.4	8.0	2.8
Coton en balles. . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux, cornes . . . . .	"	"	0.4	1.4	"	"	"	"	"	"	"	"	0.8	6.0
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	"	0.9	1,538.8	116.4	19.7	9.6	4.9	6.8	"	"	56.5	26.9	48.1	100.0
Déchets et chiffons . . . . .	"	"	"	34.1	"	15.5	"	"	"	"	25.0	"	12.1	1.5
Écorces à tan . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.0
Engrais fins, guano, tourteaux . .	"	"	"	125.9	24.8	58.5	19.0	5.4	"	"	"	307.5	"	254.9
Fumiers communs . . . . .	"	"	"	"	20.0	"	"	0.5	"	"	"	"	7.0	"
Fers en barres, pontrelles, etc. .	"	"	"	6.5	0.4	3.1	"	"	"	"	6.4	0.6	"	2.1
Fers ouvrés, acier . . . . .	"	8.3	"	4.8	"	8.0	"	"	"	"	1.0	2.0	"	18.2
Fils de lin et autres. . . . .	"	"	"	7.5	"	6.4	"	2.9	"	"	"	12.3	5.8	8.7
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	1.5	"	5.0	0.4	"	"	"	"	10.3	"	"	"
Fourrages . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	264.5	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	"	5.0	9,421.0	7.1	4,252.5	"	266.0	"	"	"	578.0	10.0	3,871.5
Huile en général, graisses . . . .	"	"	"	2.0	5.9	0.4	"	"	"	"	0.5	5.0	4.6	2.7

Laine en balles. . . . .	»	»	»	2.1	»	»	»	»	»	»	4.2	»	2.4
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	»	»	»	7.5	61.9	»	»	0.4	»	734.2	113.2	109.0	5.0
Machines, mécaniques. . . . .	»	»	»	»	8.1	»	»	1.5	»	»	»	»	4.5
Métaux bruts autres que le fer. .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0.6
Métaux ouvrés autres que le fer. .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Minerais, pyrites. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	28.5	»	»
Objets manufacturés . . . . .	»	»	20.8	59.4	19.5	28.5	3.6	6.5	»	»	16.9	17.6	14.5
Os . . . . .	»	»	»	0.5	»	15.5	»	»	»	»	0.8	»	»
Pavés. . . . .	»	»	»	1,054.5	»	46.4	»	5.0	»	»	5.0	»	216.6
Pierres brutes, castines, etc. . .	»	»	»	1,102.6	»	11.0	»	1.7	»	46.0	5.7	»	5.0
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5.0	»	0.4
Pommes de terre, etc. . . . .	5 8	»	10.8	5.4	59.6	81.4	29.0	24.5	0.8	503.6	4.5	93.9	87.0
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	»	»	»	51.6	»	5.1	»	1.5	»	»	121.7	»	1.5
Rails et accessoires . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Sel brut. . . . .	»	»	»	»	»	20.0	»	»	»	»	0.2	»	»
Spiritueux. . . . .	»	»	»	15.1	»	6.5	»	»	»	»	1.8	»	3.7
Sucres bruts et raffinés . . . . .	»	»	»	2 2	60.6	»	»	0.5	»	»	0.4	»	6.0
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6.0	»	4.8
Terres et sables, bruis, etc. . . .	»	»	»	6.2	»	0.4	7.0	»	»	»	»	»	»
Tissus . . . . .	»	»	»	1.9	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tuiles et briques, etc. . . . .	»	»	»	552.8	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Verres à vitre . . . . .	»	»	»	2.4	0.5	0.8	»	»	»	»	»	6.5	0.5
Verreries et poteries, glaces . . .	»	»	»	0.8	»	»	»	»	»	»	0.8	»	2.8
Vins et vinaigres. . . . .	»	»	»	7.9	»	11.1	»	»	»	»	1.9	1.0	12.5
Totaux des expéditions . .	5.8	»	2,045.2	»	563.7	»	84.3	»	0.8	1,503.7	»	077.9	»
réceptions . .	»	8.1	»	10,849.0	»	5,090.7	»	596.6	»	»	1,998.5	»	5,853.4
Total des expéditions et réceptions.	11.9		21,894.2		5,654.4		480.9		0.8	3,502.2		6,531.5	

NATURE DES MARCHANDISES.	MALDEREN.		BUGGENHOUT.		TERMONDE (STATION).		TERMONDE (ΣΤΑΤΙΟΝ).		ZELE.		LOKEREN.		AUDEGHEM.	
	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions
Ardoises . . . . .	"	"	"	7.0	"	11.2	"	"	"	"	"	"	"	"
Bières, levures . . . . .	"	5.7	4 5	25.5	"	22.2	8.8	"	"	16.2	"	2.9	"	4.8
Bois de construction, billes, etc. .	400.4	5.8	158 0	24 6	259.6	177.9	"	"	7.2	171.4	159.8	1.2	"	"
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	21.7	11.8	14 9	4.4	150.9	89.4	"	"	19.6	108.4	151.2	"	"	"
Bouteilles . . . . .	"	94.6	2 7	84.3	"	53.9	"	"	7.5	"	24.8	"	7.5	"
Céréales, grains, etc. . . . .	13.8	150.2	225.5	286.0	249.2	467.4	13.5	47.4	"	13.2	1,140.9	211.5	657.5	166.4
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	0.4	16.2	5 0	50 4	"	40 0	"	"	"	2.2	0.7	560.1	"	"
Clous, fils de fer, tôles. . . . .	"	8.8	"	1.8	"	168.9	"	"	"	1.0	"	78 4	"	"
Coke, charbon de bois. . . . .	"	"	1.8	23 5	"	6.0	"	"	"	8 0	"	5.0	"	"
Colis vides en retour . . . . .	10.8	2.2	17.5	50.6	516 5	519.2	7.0	"	"	6.1	53.0	277.8	0.4	2.0
Coton en balles. . . . .	18.2	"	"	"	15 1	52.8	"	"	"	2.7	"	9.2	"	"
Cuir et peaux, cornes . . . . .	"	6.4	"	"	"	255.2	2.2	15.5	"	"	8 2	6.9	"	"
Denrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	5 1	7 6	501.5	105.8	1,157 0	244.5	17.5	"	56.7	70.0	119.4	160.8	44.4	73.9
Déchets et chiffons . . . . .	"	"	118.5	66 2	590.9	134.5	"	780.5	75.9	208.4	255.1	23.2	"	55.8
Écorces à tan. . . . .	"	55.4	"	0.9	55.7	175.0	"	"	"	7.2	"	25.4	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux . .	1.5	"	"	21.5	345.1	117.9	"	40 0	"	47.9	220.7	22.1	569.5	558.5
Fumiers communs . . . . .	7.0	"	"	12 5	"	68.0	"	"	45.0	0.4	"	1.4	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	2 5	"	60 9	16.1	244.8	"	366.4	"	1.2	"	137.4	"	5.0
Fers ouvrés, acier . . . . .	"	5.6	"	6.0	105.9	41.5	"	"	"	7 0	7.8	60.1	0.5	2.7
Fils de lin et autres. . . . .	"	8.9	5.5	19.1	608.2	216 6	"	"	141.7	42 0	66.4	59.8	"	0.8
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	"	5.2	59.4	19.1	"	"	"	2.4	49.9	5.0	"	"
Fourrages. . . . .	"	"	"	"	"	4.1	"	"	"	"	"	1.1	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	946.0	"	3,180.0	555.0	7,592.8	"	"	10.0	2,525.2	"	18,658.6	5.0	642.0
Huile en général, graisses . . . .	10.0	4.1	77.8	2.5	5,440.4	1,218.9	"	1.5	"	22.0	1,696.5	1,451.8	117 0	0.7

Laine en balles. . . . .	»	»	1.1	0.8	16.5	8.2	»	»	»	5.2	15.8	25.2	»	»
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	19.9	9.0	107.2	0.5	138.5	224.8	»	»	228.8	820.2	959.1	146.5	169.0	8.0
Machines, mécaniques. . . . .	»	»	4.0	»	9.7	84.9	»	»	»	5.7	5.0	78.9	»	»
Métaux bruts autres que le fer. . . . .	»	»	»	»	»	59.5	»	»	»	»	»	19.4	»	»
Métaux ouvrés autres que le fer. . . . .	»	»	»	»	»	7.7	»	»	»	5.2	»	4.5	»	»
Minerais, pyrites. . . . .	»	»	»	»	»	1.2	»	»	»	»	»	1.0	»	»
Objets manufacturés . . . . .	1.2	5.7	4.5	12.4	501.5	70.9	»	»	»	9.4	25.1	140.9	0.4	»
Os . . . . .	»	»	5.0	0.8	92.5	»	»	»	»	»	55.4	0.9	»	»
Pavés. . . . .	»	189.8	»	0.5	»	838.2	»	535.1	»	8.6	»	581.5	»	»
Pierres brutes, castines, etc. . . . .	»	17.0	»	10.0	109.2	250.5	»	»	»	22.0	4.0	668.6	»	1.0
Pierres, marbre et dalles polies, etc. . . . .	»	»	»	44.6	»	15.9	»	»	»	2.0	»	15.2	»	»
Pommes de terre, etc. . . . .	21.2	150.0	0.9	4.0	9.5	229.2	»	»	»	111.6	6.5	199.9	4.6	20.4
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	»	9.0	8.0	»	16.8	19.1	»	»	»	2.7	0.4	66.5	»	6.0
Rails et accessoires . . . . .	»	»	»	5.5	»	4.8	»	»	»	»	»	297.0	»	»
Sel brut. . . . .	»	»	»	»	»	»	58.0	»	»	»	4.7	»	»	»
Spiritueux. . . . .	»	2.5	»	»	»	16.9	»	»	»	4.4	3.5	12.8	»	1.7
Sucres bruts et raffinés . . . . .	»	»	»	5.1	»	28.0	»	»	»	»	»	2.7	»	»
Sulfate de soude, blanc de cê- ruse, etc. . . . .	»	»	0.4	0.5	»	20.1	»	5.8	»	2.3	»	101.2	»	»
Terres et sables, brais, etc. . . . .	»	»	5.0	5.0	72.8	9.2	»	»	858.8	46.6	»	18.8	5.0	»
Tissus. . . . .	»	4.8	»	»	284.0	19.4	»	»	880.9	8.7	244.2	236.0	»	0.4
Tuiles et briques, etc. . . . .	»	»	»	3.8	0.9	11.8	1,668.4	»	»	7.5	»	27.1	»	»
Verres à vitre . . . . .	»	»	»	»	26.9	2.0	»	»	»	»	5.0	1.1	»	»
Verreries et poteries, glaces . . . . .	»	1.5	»	»	»	59.6	»	»	»	2.7	3.6	10.8	»	0.7
Vins et vinaigres . . . . .	»	0.8	10.9	5.5	»	56.4	»	24.7	»	11.1	»	15.5	»	»
Totaux des { expéditions . .	335.2	»	1,078.0	»	10,720.8	»	1,774.4	»	1,959.8	»	5,167.1	»	1,872.5	»
{ réceptions . .	»	1,690.5	»	4,111.7	»	15,708.9	»	1,654.7	»	4,088.5	»	24,244.0	»	1,577.0
Total des expéditions et réceptions.	2,225.5	»	5,189.7	»	24,429.7	»	3,409.1	»	6,028.1	»	29,411.1	»	2,949.5	»

NATURE DES MARCHANDISES.	GYSEGHEM.		ALOST.		ÈREMBODEGHEM.		DENDERLEEUEW.		NINOVE.		SANTBERGEN.		IDEGHEM.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises . . . . .	"	"	8.0	16.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bières, levures . . . . .	"	"	164.7	268.8	0.4	27.2	"	6.8	"	380.1	"	158.7	"	1.5
Bois de construction, billes, etc. .	189.9	89.9	1,212.2	122.1	500.2	88.6	87.4	108.0	411.8	552.0	86.6	10.5	40.0	182.7
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	"	2.8	141.2	186.9	"	19.2	3.8	38.1	45.1	216.1	4.8	6.0	"	4.4
Bouteilles . . . . .	"	"	"	128.1	"	2.8	14.4	64.6	"	71.6	"	"	"	"
Céréales, grains, etc. . . . .	38.0	4.0	2,422.8	2,528.1	"	99.9	88.9	68.1	2,297.6	1,210.0	99.5	81.9	49.1	356.5
Chaux, plâtre, ciment . . . . .	"	8.0	3.5	982.8	"	708.7	12.1	506.2	"	2,484.1	8.0	271.1	18.0	419.7
Clous, fils de fer, tôles. . . . .	"	0.4	0.9	86.6	"	120.0	"	"	0.8	20.8	"	"	"	"
Coke, charbon de bois. . . . .	"	"	51.2	17.2	"	4.0	"	0.8	"	"	"	"	"	"
Colis vides en retour . . . . .	5.5	2.2	188.6	145.5	7.5	1.6	4.7	24.4	116.2	68.9	29.2	4.5	8.8	8.7
Coton en balles. . . . .	"	"	9.0	58.8	"	"	"	"	"	10.7	"	"	"	"
Cuir et peaux, cornes. . . . .	"	"	57.5	95.8	"	0.8	9.1	"	2.8	1.2	"	"	"	"
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	0.7	2.2	2,875.8	2,068.6	78.4	8.8	62.1	51.1	474.8	589.7	71.2	16.0	"	20.5
Déchets et chiffons . . . . .	7.1	0.4	459.9	159.1	"	"	"	1.4	51.6	22.9	"	"	"	"
Écorces à tan . . . . .	"	61.8	9.8	147.7	"	"	"	"	"	46.8	"	"	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux . .	"	"	66.2	206.0	"	66.2	"	41.4	42.9	144.8	20.1	8.1	84.8	13.0
Fumiers communs . . . . .	"	"	24.4	22.4	"	26.7	"	"	52.0	"	"	"	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	0.7	58.8	251.9	"	12.6	1.4	"	8.5	211.4	"	"	"	"
Fers ouvrés, acier . . . . .	"	6.1	2.7	282.6	"	18.8	6.9	8.0	56.8	86.0	6.0	2.8	"	8.4
Fils de lin et autres. . . . .	"	1.4	1,169.0	1,409.0	"	24.0	"	1.4	508.8	499.7	"	2.8	"	0.8
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	118.6	220.6	"	2.8	"	"	26.6	18.8	"	"	"	"
Fourrages . . . . .	"	"	"	8.1	"	"	4.0	"	18.7	"	"	"	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	597.0	40.0	52,808.6	9.0	6,177.0	20.0	5,120.9	8.0	21,484.6	18.0	2,868.8	18.0	1,780.0
Huile en général, graisses . . . .	"	0.8	528.4	101.1	"	0.9	50.1	8.2	176.6	121.8	11.8	0.8	88.1	0.8

Laine en balles. . . . .	»	»	27.4	10.4	»	»	»	»	20.2	21.5	»	»	»	»
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	»	8.7	99.9	87.7	»	»	»	»	115.7	22.8	0.4	»	0.4	48.4
Machines, mécaniques. . . . .	»	58.8	45.1	120.6	»	»	»	11.7	4.1	29.8	»	»	0.4	1.2
Métaux bruts autres que le fer. .	»	»	14.1	92.7	»	»	»	»	»	7.4	»	»	»	»
Métaux ouvrés autres que le fer. .	»	»	25.8	58.8	»	»	»	»	»	5.4	»	»	»	»
Minerais, pyrites. . . . .	»	»	»	17.2	»	»	»	»	»	1.9	»	»	»	»
Objets manufacturés . . . . .	0.4	1.8	110.8	253.4	0.9	4.1	25.2	8.0	86.2	75.8	20.0	7.7	0.4	5.5
Os . . . . .	»	5.4	154.0	75.8	»	1.2	»	0.9	50.4	»	»	1.2	»	»
Pavés. . . . .	»	1,148.9	»	407.0	»	519.1	»	48.5	»	318.4	»	686.8	18.0	168.8
Pierres brutes, castines, etc. . .	»	16.4	20.9	689.7	»	1,027.8	»	146.0	52.7	1,068.9	»	3.8	»	340.4
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	»	»	2.0	24.5	»	»	»	1.8	»	»	»	»	»	»
Pommes de terre, etc. . . . .	»	»	562.7	88.2	50.8	8.6	81.1	1.1	609.5	10.5	95.6	10.7	45.8	6.1
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	»	»	82.7	186.1	»	1.5	0.4	10.8	2.8	88.6	»	»	»	10.2
Roils et accessoires . . . . .	»	»	»	7.8	»	»	»	41.9	»	»	»	0.6	»	25.0
Sel brut. . . . .	»	»	»	15.0	»	»	»	»	»	63.0	»	13.0	»	»
Spiritueux. . . . .	»	19.0	62.9	48.7	»	8.8	»	5.1	60.2	82.1	»	13.2	»	3.8
Sucres bruts et raffinés . . . . .	»	»	191.0	11.7	»	10.8	»	»	0.8	86.5	»	»	»	0.8
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc. . . . .	»	»	15.9	42.5	»	0.9	»	»	2.8	52.0	»	2.7	»	»
Terres et sables, bruis, etc. . . .	»	»	107.0	16.5	»	14.4	89.0	18.5	18.2	16.7	»	»	9.0	»
Tissus. . . . .	»	1.4	405.6	186.6	»	58.9	»	0.4	39.6	90.4	»	0.8	»	»
Tuiles et briques, etc. . . . .	»	7.0	861.5	514.8	»	»	»	171.4	6.2	498.7	»	5.0	»	70.7
Verres à vitre . . . . .	»	»	117.8	50.4	»	»	»	»	»	22.7	»	»	»	»
Verreries et poteries, glaces . . .	»	»	11.2	192.3	»	8.0	»	»	1.2	54.0	»	1.5	»	»
Vins et vinaigres. . . . .	»	4.7	24.2	88.8	»	5.4	0.4	4.2	1.8	22.0	»	8.0	»	»
Totaux des { expéditions . .	206.4	»	11,679.9	»	424.0	»	447.7	»	8,088.7	»	452.4	»	507.9	»
	»	1,793.9	»	44,800.7	»	8,811.2	»	4,557.1	»	50,487.0	»	4,101.8	»	5,591.8
Total des expéditions et réceptions.	2,000.5		56,280.6		9,258.2		4,784.8		58,845.5		4,555.9		5,739.7	

NATURE DES MARCHANDISES:	SCHENDELBEKE.		GRAMMONT.		ACREN.		LESSINES.		PAPIGNIES.		REBRIX.		WICHELEN.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises . . . . .	»	»	10.5	»	»	»	»	40.0	»	»	»	»	»	»
Bières, levures . . . . .	»	»	56.5	296.1	11.7	57.1	17.6	167.1	»	»	»	7.1	»	»
Bois de construction, billes, etc. .	2.0	8.0	435.8	284.1	133.5	10.0	165.9	268.0	»	6.6	6.2	30.2	»	»
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	»	»	58.2	482.4	18.5	0.7	200.8	117.0	»	»	1.5	10.9	»	»
Bouteilles . . . . .	»	»	»	55.2	»	0.9	»	21.2	»	»	»	0.8	»	»
Céréales, grains, etc. . . . .	9.9	11.4	494.4	1,559.2	26.4	48.9	1,519.7	807.5	42.5	56.5	2.6	10.4	2.0	8.5
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	»	0.5	10.0	5,920.4	»	580.7	»	1,273.1	5.0	57.5	0.1	60.0	»	1.4
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	»	»	2.0	42.5	»	2.4	»	52.0	»	»	»	»	»	»
Coke, charbon de bois. . . . .	»	»	»	23.1	»	22.0	»	10.0	»	50.0	»	9.4	»	»
Colis vides en retour . . . . .	»	0.8	121.2	174.2	11.4	4.6	62.5	95.0	»	1.0	9.4	1.4	0.1	2.2
Coton en balles. . . . .	»	»	1.8	5.5	»	»	»	2.4	»	»	»	»	»	0.4
Cuir et peaux, cornes . . . . .	»	»	5.8	12.9	»	»	4.1	25.5	»	»	»	0.4	»	»
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	»	0.8	104.5	500.1	11.7	7.6	624.5	78.9	67.8	0.8	»	21.4	»	7.1
Déchets et chiffons . . . . .	»	»	147.1	25.2	0.8	»	51.8	0.5	»	»	»	»	»	»
Écorces à tan . . . . .	»	»	5.0	52.4	»	»	»	44.8	»	15.0	»	»	»	»
Engrais fins, guano, tourteaux . .	»	»	77.6	13.7	»	0.0	4.5	83.2	»	5.5	»	0.6	3.0	2.2
Fumiers communs . . . . .	»	»	29.0	6.7	»	»	5.6	45.4	»	0.6	»	»	»	»
Fers en barres, poutrelles, etc. .	»	»	0.5	219.8	»	56.1	»	168.5	»	»	»	»	»	2.8
Fers ouvrés, acier . . . . .	»	0.4	11.7	126.2	24.7	9.5	5.5	120.4	»	»	»	»	»	»
Fils de lin et autres. . . . .	»	»	»	88.5	»	0.5	»	38.2	»	1.1	»	2.0	»	14.1
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	»	»	19.5	15.4	»	40.0	28.7	58.5	»	»	»	»	»	»
Fourrages . . . . .	0.5	»	255.0	»	15.0	»	10.0	»	»	»	»	»	»	»
Houille, briquettes, tourbe. . . .	5.0	741.5	75.0	53,971.2	»	2,124.5	25.0	55,587.2	»	1,570.0	20.0	1,024.0	»	210.0
Huile en général, graisses . . . .	10.0	»	152.0	103.5	2.0	0.4	2.5	30.2	»	»	»	4.7	»	»

Laine en balles. . . . .	"	"	4.4	16.9	0.9	"	"	10.9	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	0.6	"	187.5	5.0	"	"	166.4	54.8	2.0	"	2.0	0.4	"	7.0	
Machines, mécaniques. . . . .	"	"	30.8	76.4	1.0	2.7	52.5	58.0	"	"	"	0.4	"	"	
Métaux bruts autres que le fer. . .	"	"	6.5	1.5	"	"	"	5.8	"	"	"	"	0.4	"	
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	"	5.9	4.3	4.4	5.7	"	0.5	"	0.5	"	"	"	"	
Minerais, pyrites. . . . .	"	"	"	"	"	0.4	0.8	"	"	1.8	"	2.6	"	"	
Objets manufacturés . . . . .	"	5.1	449.2	154.0	18.4	11.4	27.8	122.7	"	0.4	"	14.5	"	1.8	
Os . . . . .	"	"	47.5	6.0	"	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	
Pavés. . . . .	"	"	1.4	1,021.2	"	17.5	49,475.9	"	"	"	"	"	"	"	
Pierres brutes, castines, etc. . .	5.0	"	15.4	1,559.8	"	152.4	4.8	280.4	"	5.0	7.2	1.7	"	"	
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	"	"	2.3	"	8.4	"	20.7	"	"	20.8	"	"	"	
Pommes de terre, etc. . . . .	6.8	"	436.5	15.0	648.5	0.4	4,370.0	280.5	727.1	13.8	252.0	0.5	8.0	1.6	
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	"	"	1,210.5	161.8	30.8	6.9	306.6	65.4	"	"	"	5.0	"	"	
Rails et accessoires. . . . .	"	"	54.9	66.7	"	1.2	51.5	69.4	"	"	"	"	"	"	
Sel brut. . . . .	"	"	"	163.0	"	"	"	73.7	"	"	"	"	"	"	
Spiritueux. . . . .	"	"	0.9	59.3	"	1.8	59.9	56.1	"	4.2	49.9	4.1	"	1.1	
Sucres bruts et raffinés . . . . .	"	"	"	56.5	"	58.1	2.0	259.5	"	5.6	28.5	0.4	"	"	
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc. . . . .	"	0.8	11.8	22.1	"	"	"	1.8	"	2.1	"	2.1	"	"	
Torres et sables, brais, etc. . . .	14.0	"	23.0	1.9	"	"	156.0	243.8	"	118.1	"	91.7	"	"	
Tissus . . . . .	"	"	24.5	24.5	"	0.4	40.5	16.1	"	"	"	"	"	5.6	
Tuiles et briques, etc. . . . .	51.0	"	4.0	654.1	"	59.7	"	141.2	"	14.5	6.5	"	"	"	
Verres à vitre . . . . .	"	"	19.8	11.4	"	1.0	4.0	12.5	"	"	10.0	0.8	"	"	
Verreries et poteries, glaces . . .	"	"	"	35.5	"	3.8	23.7	12.4	"	"	53.2	44.0	"	"	
Vins et vinaigres . . . . .	"	1.6	5.9	60.2	0.4	7.6	1.5	43.2	"	"	0.4	"	"	0.4	
Totaux des { expéditions . .	84.8	"	4,568.5	"	1,001.7	"	37,367.8	"	844.2	"	451.9	"	18.5	"	
{ réceptions . . . . .	"	768.7	"	47,332.9	"	5,264.0	"	58,870.8	"	1,690.4	"	1,551.5	"	270.0	
Total des expéditions et réceptions.	855.5		52,101.4		4,265.7		96,458.6		2,434.6		1,805.4		288.5		

NATURE DES MARCHANDISES.	WETTEREN.		MELLE.		GAND (STATION).		GAND (ENTREPÔT).		TRONCHIENNES.		LANDEGHEM.		HANSBEKE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises . . . . .	5.0	25.1	"	"	"	176.6	1.8	"	"	"	"	"	"	"
Bières, levures . . . . .	55.6	15.8	"	10.0	84.8	125.5	2.2	55.9	0.9	1.0	"	4.5	"	"
Bois de construction, billes, etc. .	448.5	181.4	25.0	175.5	1,000.9	1,150.2	8,117.8	522.6	"	5.0	47.0	47.0	"	12.3
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	22.8	57.8	"	415.4	662.0	745.5	14.8	51.4	"	"	2.8	5.5	"	"
Bouteilles . . . . .	"	"	"	5.4	11.4	1,062.4	1.5	120.2	"	"	"	"	"	12.4
Céréales, grains, etc. . . . .	45.7	295.2	"	58.0	2,157.6	2,441.4	1,565.2	2,259.5	0.5	52.4	12.6	21.5	9.2	59.1
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	"	244.9	"	446.4	595.2	589.7	582.2	440.5	"	"	"	66.6	"	"
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	"	15.2	"	0.4	281.6	696.9	226.5	266.0	"	"	0.4	"	"	"
Coke, charbon de bois. . . . .	"	6.7	"	1.9	491.4	535.0	2,505.0	131.0	"	"	"	"	"	10.0
Colis vides en retour . . . . .	66.5	65.1	6.7	5.7	425.5	700.0	82.7	525.6	"	7.1	4.7	50.2	0.5	6.9
Coton en balles. . . . .	0.4	"	"	0.2	432.8	299.5	745.5	421.5	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux, cornes . . . . .	5.9	9.5	"	"	510.4	590.8	47.5	95.1	"	"	5.8	"	"	"
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	549.5	148.1	18.5	15.5	5,886.5	1,464.9	582.2	1,168.2	115.5	5.4	589.0	25.7	109.5	7.1
Déchets et chiffons . . . . .	16.0	5.4	"	5.8	1,845.5	755.1	957.0	455.5	"	"	51.1	"	"	0.9
Écorces à tan . . . . .	15.0	184.0	"	"	18.9	757.5	"	50.8	"	"	"	"	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux . .	36.1	156.0	"	55.2	2,159.9	187.1	5,920.2	1,221.9	"	55.5	"	88.1	"	40.1
Fumiers communs . . . . .	21.0	4.5	"	"	149.5	159.8	"	"	"	"	15.0	"	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	5.5	100.1	"	1.6	555.9	1,954.2	116.1	1,192.1	"	"	"	4.0	"	"
Fers ouvrés, acier . . . . .	8.1	55.7	"	7.5	1,560.0	994.1	129.1	928.5	"	"	"	"	"	2.9
Fils de lin et autres. . . . .	2.0	29.2	54.2	21.9	9,595.2	2,555.9	1,481.9	244.9	"	0.8	6.6	1.0	"	21.9
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	6.9	5.1	"	10.0	680.5	1,784.6	1,058.1	585.1	"	"	5.1	"	"	"
Fourrages. . . . .	"	"	"	"	"	48.0	"	"	"	"	"	"	8.5	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	5,698.0	"	1,505.5	10,919.5	54,819.2	165.0	40,215.1	"	1,412.0	"	895.2	"	78.5
Huile en général, graisses . . . .	595.2	67.7	15.8	587.8	755.6	749.9	159.0	125.8	"	"	15.8	8.9	"	0.8

Laine en balles. . . . .	"	"	"	6.2	278.8	120.9	412.0	158.8	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	276.0	56.6	11.4	46.4	7,742.5	4,562.6	886.8	1,802.0	"	2.5	1.2	"	18.1	1.0
Machines, mécaniques. . . . .	11.7	21.7	"	150.2	942.6	965.1	2,465.7	1,911.7	"	"	"	"	"	0.8
Métaux bruts autres que le fer . .	"	5.6	"	154.8	205.5	554.1	0.8	100.1	"	"	"	"	"	1.6
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	0.9	"	20.1	91.9	116.7	25.4	23.0	"	"	"	"	"	"
Minerais, pyrites. . . . .	"	"	"	"	"	168.0	99.5	12.1	"	"	"	"	"	"
Objets manufacturés . . . . .	79.8	75.2	3.9	64.9	2,569.2	556.9	284.7	819.7	"	0.4	"	4.1	3.2	3.4
Os . . . . .	6.1	"	"	"	242.5	86.9	"	"	"	"	25.5	"	"	"
Pavés. . . . .	"	607.8	"	216.0	84.9	1,889.1	461.0	205.8	"	"	"	"	"	"
Pierres brutes, castines, etc. . .	0.9	147.7	3.5	80.2	276.6	4,734.8	2,041.6	981.5	4.8	5.5	"	291.6	"	12.4
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	67.7	1.6	"	"	91.8	115.0	"	23.1	"	"	"	"	"	"
Pommes de terre, etc. . . . .	5.2	17.5	1.0	"	155.4	1,192.8	206.4	228.8	"	58.3	"	50.5	139.0	"
Produits chimiques et pharmaco- tiques. . . . .	"	9.9	"	12.6	1,114.8	390.7	123.5	18.9	"	"	"	1.4	"	"
Rails et accessoires . . . . .	"	"	"	994.2	17.0	29.6	128.4	1,155.5	"	"	"	"	"	"
Sel brut. . . . .	"	"	"	"	22.2	234.0	562.5	570.8	"	"	"	"	"	"
Spiritueux. . . . .	"	15.4	"	6.2	287.8	151.2	81.8	26.0	"	"	"	1.0	"	"
Sucres bruts et raffinés . . . . .	"	1.0	"	"	351.5	1,150.5	541.2	102.9	"	"	"	2.5	"	"
Sulfate de soude, blanc de ce- ruse, etc. . . . .	55.8	1.5	"	0.4	181.5	258.6	45.5	64.4	0.6	"	"	"	"	"
Terres et sables, bruis, etc. . . .	"	10.5	"	"	90.9	398.7	262.6	"	"	"	"	"	"	"
Tissus . . . . .	13.0	18.5	54.8	20.6	1,609.7	922.5	916.0	92.8	"	0.8	"	"	15.6	"
Tuiles et briques, etc. . . . .	"	"	"	0.4	259.2	65.9	55.5	"	"	0.8	"	"	"	"
Verres à vitre . . . . .	"	5.7	8.5	"	227.9	447.5	12.5	"	"	"	"	"	"	"
Verreries et poteries, glaces . . .	"	11.5	"	11.1	119.7	497.5	3.5	58.5	"	"	"	0.4	"	4.5
Vins et vinaigres . . . . .	3.2	46.8	0.4	25.4	212.8	125.2	151.7	2,965.1	"	2.0	"	18.5	"	2.5
Totaux des { expéditions . .	2,400.5	"	163.0	"	33,121.7	"	31,751.9	"	120.6	"	780.4	"	298.4	"
{ réceptions . .	"	6,576.9	"	4,872.8	"	74,747.5	"	61,571.8	"	1,568.3	"	1,885.2	"	280.9
Total des expéditions et réceptions.	8,777.2		5,056.7		129,869.0		95,105.7		1,688.9		2,565.6		579.5	

NATURE DES MARCHANDISES.	AELTRE.		BLOEMENDAEL.		OOSTCAMP.		BRUGES (STATION).		BRUGES (BASSIN).		JABBEKE.		PLASCHENDAEL.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	6.6	»	»	»	»	»	»
Bières, levures . . . . .	»	13.9	»	19.4	»	»	12.2	66.2	»	7.1	»	»	0.7	13.5
Bois de construction, billes, etc. .	520.6	17.9	218.5	5.5	»	»	497.6	518.6	511.2	230.1	»	»	»	4.0
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	16.6	54.5	21.2	14.9	»	»	201.4	133.5	»	22.0	»	1.0	1.0	8.1
Bouteilles . . . . .	8.0	»	1.2	5.5	»	»	»	424.8	»	»	»	»	»	5.9
Céréales, grains, etc. . . . .	166.1	44.4	107.6	75.6	2.5	1.0	1,129.6	714.7	4,163.2	1,031.1	578.0	9.8	1,528.1	139.6
Chaux, plâtre, ciment . . . . .	»	5.0	»	142.2	»	»	5.6	1,624.4	»	420.2	»	77.0	»	313.1
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	»	1.0	0.4	»	»	0.4	0.6	67.9	»	54.0	»	»	»	0.6
Coke, charbon de bois . . . . .	»	5.0	»	»	»	»	»	506.0	»	»	»	»	»	»
Colis vides en retour . . . . .	10.8	61.8	12.5	36.2	»	1.0	122.6	206.5	30.9	64.0	»	1.0	8.8	23.3
Coton en balles . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	95.2	»	»	»	1.5	»	»
Cuir et peaux, cornes . . . . .	7.6	»	10.8	»	»	»	5.0	35.8	»	24.0	»	»	1.5	»
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	661.2	125.5	365.1	152.3	0.1	1.9	1,709.8	1,628.5	»	87.8	»	1.6	2.1	67.5
Déchets et chiffons . . . . .	503.8	348.4	»	11.3	»	»	692.2	136.9	9.5	206.9	»	»	»	0.4
Écorces à tan . . . . .	1.5	12.9	»	»	»	»	77.6	266.1	»	2,270.2	»	»	5.0	»
Engrais fins, guano, tourteaux . .	2.2	181.4	»	85.1	»	»	83.5	512.9	403.9	10.2	»	10.1	»	144.9
Fumiers communs . . . . .	49.0	»	5.0	2.6	»	»	11.3	50.4	»	»	»	»	18.0	»
Fers en barres, poutrelles, etc. .	»	5.3	»	»	»	»	79.4	613.2	»	25.2	»	»	»	11.8
Fers ouvrés, acier . . . . .	»	5.1	1.9	40.5	»	»	84.9	426.6	»	15.1	»	»	»	7.9
Fils de lin et autres . . . . .	25.4	48.2	»	13.0	»	»	143.4	146.5	»	0.4	»	»	»	»
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	8.0	7.5	5.0	»	»	»	180.9	187.4	»	5.5	»	»	»	»
Fourrages . . . . .	»	»	20.0	»	»	»	»	25.0	»	»	»	»	»	»
Houille, briquettes, tourbe . . . .	5.0	1,580.0	»	782.8	»	»	10.0	15,785.8	892.0	356.1	»	70.0	»	460.0
Huile en général, graisses . . . .	1.9	5.9	2.1	»	»	»	294.1	27.4	»	14.5	»	»	»	1.5

Laine en balles. . . . .	»	»	0.4	»	»	»	4.0	56.9	1.5	1.6	»	»	»	»
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	80.1	28.7	15.9	57.2	»	»	336.4	155.0	22.4	»	»	»	»	»
Machines, mécaniques. . . . .	5 0	8.9	»	7.8	»	»	561.5	198.9	»	27.2	4.1	»	»	»
Métaux bruts autres que le fer . .	»	»	»	0.9	»	»	6.4	181.4	»	5.0	»	»	»	»
Métaux ouvrés autres que le fer. .	»	»	4.8	»	»	»	»	25.4	»	»	0.4	»	»	0.6
Minerais, pyrites. . . . .	»	»	»	»	»	»	7.5	0.7	»	2.5	»	»	»	»
Objets manufacturés . . . . .	12.9	19.2	46.7	16.9	0.7	»	57.0	173.0	»	72.0	22.0	1.6	»	10.7
Os . . . . .	4 0	»	»	»	»	»	266.5	5.0	»	»	»	»	»	5.5
Pavés. . . . .	»	145.5	20.0	231.5	»	»	10 5	1,089.8	»	1,683.5	»	»	»	»
Pierres brutes, castines, etc. . .	»	16.4	41.0	84.9	»	»	15.4	1,419.4	24.0	150.6	»	10.9	»	50.6
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	»	1.2	»	6 0	»	»	11.6	120.1	»	»	»	»	»	»
Pommes de terre, etc. . . . .	27.6	15.0	16.8	13 0	1.5	»	13.0	286 7	210.9	4,409.2	4.5	»	5.2	»
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	»	12.0	»	»	»	»	22.4	197.7	»	20.8	»	»	»	7.1
Rails et accessoires . . . . .	»	»	»	»	»	»	52.9	949.5	»	»	»	»	»	»
Sel brut. . . . .	»	2.6	»	9.2	»	»	6.9	27.5	514.5	»	»	0.6	»	»
Spiritueux. . . . .	11.7	5.1	2.0	6.2	»	5.7	90.6	43.9	»	7.9	»	»	2.1	5.5
Sucres bruts et raffinés . . . . .	»	6.5	»	0.5	»	»	»	101.5	46.0	15.8	»	»	91.5	»
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	»	»	»	»	»	»	»	46.2	»	8.8	»	»	»	1.0
Terres et sables, brais, etc. . . .	»	10.0	»	»	»	»	0.4	192.5	»	50.0	»	»	»	25.5
Tissus . . . . .	40.0	8.8	»	1.2	»	»	207.1	40.0	»	16.9	»	»	»	5.0
Tuiles et briques, etc. . . . .	»	»	»	»	»	»	4.6	22.9	1,804.9	»	»	»	»	20.0
Verres à vitre . . . . .	4.0	»	»	»	»	»	5.9	43.9	»	»	»	»	»	»
Verreries et poteries, glaces . . .	»	»	»	»	»	»	19.0	81.8	»	15.9	»	»	»	0.9
Vins et vinaigres. . . . .	»	5.5	»	5.8	»	0.8	17.0	145.5	55.0	217.4	»	0.9	»	2.7
Totaux des { expéditions . .	1,945.0	»	1,146.7	»	4.4	»	7,276.7	»	8,387.5	»	608.8	»	1,661.5	»
{ réceptions . .	»	2,984.1	»	1,866.0	»	8.8	»	29,569.1	»	11,528.5	»	186.0	»	1,520.8
Total des expéditions et réceptions.	4,927.1		5,012.7		13.2		36,645,8		19,916.0		794.8		2,982.1	

NATURE DES MARCHANDISES.	OSTENDE.		LA PINTE.		DEURLE.		DEYNZE.		WACHELEN.		OLSENE.		WAAREGHEM.	
	Expéditions.	Réceptions.												
Ardoises . . . . .	52.6	35.2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bières, levures. . . . .	271.6	124.8	»	1.5	»	»	5.8	1.6	»	»	2.6	»	0.8	8.8
Bois de construction, billes, etc. . . . .	5,075.4	1,105.7	66.1	»	»	»	65.8	101.0	59.6	»	7.8	3.0	524.7	12.7
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	51.8	152.2	5.0	12.0	0.4	»	18.7	521.0	»	»	»	»	7.6	79.8
Bouteilles . . . . .	»	177.4	»	»	»	»	»	5.0	»	»	»	»	»	»
Céréales, grains, etc. . . . .	1,505.2	1,118.5	8.0	51.9	»	10.5	302.6	514.1	27.9	72.0	»	208.7	441.5	659.4
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	15.5	574.8	»	5.5	»	25.0	15.0	22.9	»	115.0	»	91.5	5.4	748.7
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	5.1	81.7	»	7.9	»	»	0.4	25.7	»	»	»	»	»	25.5
Coke, charbon de bois. . . . .	5.7	56.8	»	»	»	»	»	1,560.0	»	»	»	15.0	»	25.0
Colis vides en retour . . . . .	482.4	121.5	0.9	»	»	»	22.0	93.2	10.0	6.4	3.5	15.5	28.8	55.0
Coton en balles. . . . .	22.9	18.1	»	»	»	»	»	4.2	»	»	»	»	»	»
Cuir et peaux, cornes. . . . .	58.5	850.8	»	»	»	»	1.1	9.0	»	»	»	»	»	5.6
Denrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	2,709.8	2,857.0	0.8	0.9	0.7	6.0	586.7	117.8	19.0	»	5.4	11.2	84.5	177.7
Déchets et chiffons . . . . .	121.9	1,526.0	»	»	»	»	41.4	1.2	»	»	»	»	60.6	17.0
Écorces à tan . . . . .	56.4	94.6	»	»	»	»	»	17.7	»	»	»	»	»	»
Engrais fins, guano, tourteaux . . . . .	1,417.4	106.6	5.1	50.5	»	52.2	16.4	527.4	10.0	55.8	»	89.4	14.6	697.5
Fumiers communs . . . . .	4.7	9.8	5.0	20.0	»	»	40.0	5.6	»	»	»	»	»	55.0
Fers en barres, poutrelles, etc. . . . .	14.2	186.9	»	0.4	»	0.4	1.7	62.8	0.5	1.8	»	1.7	5.0	86.6
Fers ouvrés, acier. . . . .	9.8	226.8	»	0.5	»	»	2.6	16.9	»	»	»	5.6	0.5	8.4
Fils de lin et autres. . . . .	8.4	89.5	12.4	1.4	»	0.4	1.4	19.6	»	»	»	10.6	15.2	175.7
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	66.4	58.7	»	»	»	»	22.0	49.6	»	»	»	»	»	»
Fourrages . . . . .	10.5	»	»	»	5.0	»	164.4	»	0.5	»	»	»	»	»
Houille, briquettes, tourbe. . . . .	514.0	8,444.0	415.0	55.0	»	550.0	5.0	5,687.5	»	245.0	»	1,040.0	45.0	5,804.5
Huile en général, graisses . . . . .	50.5	57.5	»	»	»	»	402.6	4.9	12.8	»	»	»	192.1	51.1

71

Laine en balles . . . . .	2,089.6	48.8	"	"	"	"	10.1	0.5	"	"	"	"	2.9	"
Lin, chanvre, étoupes . . . . .	218.2	51.8	"	"	"	1.3	281.8	52.4	51.0	"	29.4	"	1,781.6	110.9
Machines, mécaniques . . . . .	117.1	69.4	0.8	"	8.0	"	8.8	1.5	"	"	"	"	1.4	10.9
Métaux bruts autres que le fer . . . . .	57.2	681.2	"	"	"	"	0.8	5.8	"	"	"	"	"	0.4
Métaux ouvrés autres que le fer . . . . .	21.2	117.4	"	"	"	"	"	8.7	"	"	"	"	"	17.1
Minerais, pyrites . . . . .	287.1	1.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Objets manufacturés . . . . .	1.0	212.5	2.0	10.5	"	8.2	"	17.8	"	"	2.9	0.0	4.8	56.6
Os . . . . .	20.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Payés . . . . .	"	77.8	"	"	"	"	"	124.0	"	"	"	"	"	150.9
Pierres brutes, castines, etc. . . . .	17.2	686.5	"	"	"	"	"	113.9	"	"	"	"	5.0	157.8
Pierres, marbre et dalles polies, etc. . . . .	0.4	64.8	"	"	"	58.9	"	15.2	"	"	"	0.4	"	1.9
Pommes de terre, etc. . . . .	12.9	62.4	0.8	0.5	"	5.1	202.4	21.4	53.0	30.0	5.8	10.0	76.2	0.8
Produits chimiques et pharmaceutiques . . . . .	505.6	46.4	"	"	"	9.5	68.3	17.9	"	"	"	"	"	26.1
Rails et accessoires . . . . .	25.9	438.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.2
Sel brut . . . . .	425.2	1.2	"	"	"	"	"	2.4	"	"	"	"	"	19.4
Spiritueux . . . . .	12.1	55.5	2.0	"	"	"	86.0	18.5	"	"	10.2	0.4	0.9	51.1
Sucres bruts et raffinés . . . . .	"	15.1	"	"	"	"	"	0.4	"	"	"	"	0.4	14.2
Sulfate de soude, blanc de cuisine, etc. . . . .	32.2	16.0	"	"	"	"	19.8	2.1	"	"	"	0.9	"	55.6
Terres et sables, brais, etc. . . . .	18.6	5.5	"	"	"	"	58.0	26.1	"	2.4	"	"	4,515.0	"
Tissus . . . . .	20.1	265.2	"	5.6	"	"	63.0	11.1	"	"	0.5	1.4	117.5	19.5
Tuiles et briques, etc. . . . .	0.4	25.9	"	19.4	"	"	"	6.0	"	"	"	"	"	"
Verres à vitre . . . . .	"	9.2	"	0.5	"	7.9	4.5	4.0	"	"	"	"	"	2.8
Verreterie et poteries, glaces . . . . .	5.8	76.5	"	"	"	"	"	16.0	"	"	"	"	"	6.1
Vins et vinaigres . . . . .	10.5	177.6	"	"	"	"	5.7	10.5	"	"	64.9	"	0.4	21.4
Totaux des expéditions . . . . .	15,745.6	"	516.6	"	14.1	"	2,468.2	"	186.5	"	150.5	"	7,699.0	"
Totaux des réceptions . . . . .	"	20,928.8	"	201.6	"	472.0	"	9,422.5	"	806.4	"	1,804.5	"	9,269.8
Total des expéditions et réceptions . . . . .	54,674.4		718.2		486.1		11,887.3		692.7		1,634.8		16,968.8	

( 213 )

[ N° 205. ]

NATURE DES MARCHANDISES.	HAERLEBEKE.		COURTRAI.		MOUSCRON.		NÉCHIN.		TEMPLEUVE.		TOURNAI.		BLANDAIN.	
	Expéditions.	Réceptions.												
Ardoises. . . . .	"	24.8	54.7	0.5	"	181.8	"	10.0	"	"	"	64.7	"	"
Bières, levures. . . . .	"	"	14.2	"	"	6.9	"	0.4	"	23.8	9.8	118.4	"	"
Bois de construction, billes, etc. .	4.0	5.0	211.2	"	272.7	814.8	6.7	43.7	"	81.6	1,020.1	1,806.8	5.0	"
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	6.1	60.7	875.5	51.9	25.0	5,751.7	8.5	76.7	7.8	52.2	457.1	842.5	4.9	"
Bouteilles. . . . .	"	"	"	582.8	"	12.1	"	2.0	"	8.1	"	64.7	"	"
Céréales, grains, etc. . . . .	1,755.6	997.1	1,887.2	4,485.0	2,837.1	1,898.2	652.7	790.8	1,266.0	451.6	5,088.4	5,569.8	0.7	"
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	"	728.6	"	5,540.7	5.0	10,661.5	"	64.7	"	"	55,789.9	267.5	"	"
Clous, fils de fer, tôles. . . . .	"	0.8	1,023.6	168.8	"	143.7	"	6.4	"	5.6	163.2	586.7	"	"
Coke, charbon de bois. . . . .	"	52.9	"	511.2	123.0	95.0	"	"	"	"	50.0	61.6	"	"
Colis vides en retour. . . . .	12.5	84.5	428.0	794.2	585.0	83.9	7.4	7.4	6.4	7.5	611.0	534.6	"	"
Coton en balles. . . . .	"	7.4	72.0	"	145.5	267.9	"	0.2	"	0.6	72.2	165.0	"	"
Cuirs et peaux, cornes. . . . .	"	"	62.5	5.8	18.5	119.8	4.5	0.9	0.8	"	175.2	209.8	"	"
Dentrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	0.5	55.5	584.4	620.8	404.5	469.4	2.1	61.3	"	43.5	439.4	917.3	"	"
Déchets et chiffons. . . . .	"	"	132.1	"	568.0	107.5	50.6	1.6	"	1.5	968.4	269.5	"	"
Écorces à tan. . . . .	"	50.7	"	210.0	43.5	252.9	"	93.0	"	"	"	204.5	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux. .	537.2	645.5	2,246.8	4,789.5	796.2	442.4	29.0	547.7	"	260.0	557.2	707.5	"	13.0
Fumiers communs. . . . .	20.0	"	13.0	"	94.0	"	"	203.0	"	5.0	215.0	89.6	50.0	49.6
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	5.8	175.1	1,277.1	"	165.0	0.9	80.0	"	5.1	1.5	552.8	"	"
Fers ouvrés, acier. . . . .	0.5	10.2	427.6	515.4	55.7	45.4	"	102.7	"	10.2	28.5	590.4	"	"
Fils de lin et autres. . . . .	2.5	57.7	840.6	2,128.8	45.4	1,129.7	"	18.4	"	0.4	1,420.2	755.8	"	"
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	294.2	449.6	21.4	74.2	5.0	24.5	"	7.6	151.2	268.5	"	"
Fourrages. . . . .	"	"	46.5	80.0	"	461.5	"	"	"	"	5.0	17.5	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	5,219.3	219.6	50,227.5	120.0	20,799.6	"	2,926.4	"	564.0	511.5	4,650.9	"	"
Huile en général, graisses. . . . .	709.9	20.5	6,214.6	536.6	587.5	107.5	"	14.0	2.7	4.8	898.9	552.7	"	0.9

Laine en balles . . . . .	"	48.1	59.5	51.8	539.9	562.2	"	"	"	"	589.5	1,150.0	"	"
Lin, chanvre, étoupes . . . . .	10.0	79.5	7,659.2	1,845.5	1,118.8	2,955.1	"	86.7	4.8	91.5	477.2	2,542.8	74.5	75.2
Machines, mécaniques . . . . .	"	"	927.9	557.1	257.1	145.5	7.5	296.2	"	21.5	512.0	452.8	"	"
Métaux bruts autres que le fer . .	1.1	"	645.4	526.0	"	251.7	"	0.9	"	0.9	5.6	166.7	"	"
Métaux ouvrés autres que le fer . .	"	"	42.5	170.0	5.2	4.7	"	8.8	"	"	"	29.0	"	"
Minerais, pyrites . . . . .	"	"	"	75.0	1.9	42.7	"	"	"	"	1,052.4	6.5	"	"
Objets manufacturés . . . . .	7.0	42.0	150.1	755.5	56.5	592.2	66.1	15.2	4.1	1.4	2,508.9	1,589.8	"	"
Os . . . . .	"	"	84.5	20.0	6.2	48.5	"	55.5	"	"	19.2	65.5	"	"
Pavés . . . . .	"	74.9	"	7,400.0	"	6,810.5	"	1,194.6	5.5	178.1	1,627.6	8,455.7	101.4	124.7
Pierres brutes, castines, etc . .	16.4	124.2	114.5	4,125.8	490.0	4,045.1	"	81.7	"	"	9,568.1	2,855.2	"	"
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	"	15.5	40.0	"	17.4	"	2.4	"	"	4.8	41.0	"	"
Pommes de terre, etc. . . . .	186.4	0.4	416.0	155.7	165.2	170.7	166.6	"	1,199.9	8.5	105.5	595.5	218.9	"
Produits chimiques et pharmaceu- tiques . . . . .	"	5.9	465.4	407.5	21.1	158.2	"	5.8	"	0.4	75.5	499.4	"	0.5
Rails et accessoires . . . . .	"	"	0.4	400.0	0.6	0.7	"	18.9	"	7.5	901.5	1,684.5	"	0.4
Sel brut . . . . .	"	8.0	"	91.6	"	1.5	"	"	"	20.0	91.4	280.6	6.2	6.2
Spiritueux . . . . .	"	29.8	175.7	66.0	1.9	102.0	"	5.6	"	"	419.4	551.8	"	"
Sucres bruts et raffinés . . . . .	0.6	5.0	125.9	219.8	21.6	157.5	278.4	1.1	"	"	2,848.5	565.6	"	"
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc. . . . .	"	"	712.5	725.5	146.8	17.1	"	0.6	"	4.2	"	561.2	2.0	"
Terres et sables, bruis, etc. . . .	"	10.0	544.0	254.5	928.0	1,188.4	"	"	"	"	52.5	22,515.4	"	"
Tissus . . . . .	66.0	5.4	607.5	576.4	505.0	200.8	8.8	5.5	"	0.7	371.8	619.5	"	"
Tuiles et briques, etc. . . . .	17.8	"	52.4	50.0	0.4	145.9	510.4	7.5	"	"	144.5	556.0	"	"
Verres à vitre . . . . .	"	"	141.6	42.2	"	64.9	5.0	"	"	"	12.9	99.1	"	"
Verreries et poteries, glaces . . .	"	"	127.7	150.0	3.7	64.1	"	2.4	"	2.9	508.7	95.1	"	"
Vins et vinaigres . . . . .	61.5	88.5	427.1	910.5	99.0	44.6	2.1	51.1	"	12.9	159.6	843.8	0.9	1.5
Totaux des expéditions . .	5,195.0	"	28,745.4	"	10,229.5	"	1,572.1	"	2,498.7	"	90,149.6	"	444.5	"
{ réceptions . .	"	8,500.5	"	69,667.5	"	59,296.2	"	6,849.6	"	1,640.5	"	64,595.5	"	275.6
Total des expéditions et réceptions.		11,695.5		98,410.7		69,525.5		8,421.7		4,159.2		154,745.1		718.1

( 215 )

[ N° 203. ]

NATURE DES MARCHANDISES.	BOORTMEERBEEK.		HAECHT.		WESPELAER.		HERENT.		LOUVAIN (STATION).		LOUVAIN (BASSIN).		VERTRYCK.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	18.6	15.0	"	26.0	"	"
Bières, levures . . . . .	132.8	44.4	"	51.5	"	5.2	"	"	3,565.3	186.9	370.4	"	"	7.5
Bois de construction, billes, etc. . .	57.0	"	21.7	"	162.0	16.9	"	"	2,766.9	1,035.5	6,857.7	14.9	389.0	"
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	"	"	1.1	4.0	5.0	"	"	"	532.9	571.1	176.0	0.4	4.9	0.5
Bouteilles . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	205.0	"	"	"	"
Céréales, grains, etc. . . . .	131.8	218.9	295.7	1,616.1	74.7	75.5	59.1	1.0	3,805.0	12,503.9	4,542.5	1,041.2	2.8	106.0
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	"	10.2	"	148.6	"	112.7	"	"	11.3	1,712.0	41.3	"	"	90.7
Clous, fils de fer, tôles. . . . .	"	"	0.8	0.5	"	1.2	"	"	0.7	375.6	"	"	"	0.8
Coke, charbon de bois. . . . .	"	"	"	7.5	"	"	"	"	"	55.4	50.7	"	"	0.8
Colis vides en retour . . . . .	2.8	16.9	18.5	7.0	"	50.0	1.9	4.5	428.7	1,388.7	48.0	6.2	4.5	2.9
Coton en balles. . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	2.4	6.5	"	1.5	"	"
Cuir et peaux, cornes . . . . .	"	2.8	"	8.1	0.4	"	2.8	"	75.1	109.1	"	0.4	"	"
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	"	22.5	49.5	43.6	54.4	7.1	321.7	2.5	1,755.5	305.1	1,590.1	"	33.2	15.0
Déchets et chiffons . . . . .	"	"	"	"	5.1	"	"	"	539.5	278.0	78.1	"	"	"
Écorces à tan. . . . .	"	"	"	"	10.0	"	"	"	209.5	300.5	300.2	525.5	"	1.0
Engrais fins, guano, tourteaux . .	"	25.1	"	160.0	"	72.7	18.1	"	555.6	339.5	41.3	"	4.0	7.5
Fumiers communs . . . . .	5.0	60.0	"	"	15.0	95.8	"	"	321.5	146.2	"	"	"	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	"	"	"	"	4.9	"	"	15.2	384.7	"	"	"	"
Fers ouvrés, acier . . . . .	"	0.4	0.4	5.5	"	19.2	"	"	105.6	376.6	1.4	"	"	"
Fils de lin et autres. . . . .	"	"	"	5.0	"	"	"	"	179.2	106.6	"	"	"	"
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	"	"	"	"	"	"	"	479.7	296.8	5.8	"	"	"
Fourrages. . . . .	"	"	"	"	15.8	"	"	"	6.0	15.8	96.3	"	11.5	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	"	333.3	"	986.0	"	1,490.0	"	"	1,695.6	34,832.1	72.0	4,013.2	20.0	3,942.0
Huile en général, graisses . . . .	"	1.9	"	1.5	"	0.3	"	"	731.7	442.7	312.9	35.1	"	"

Laine en balles. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	68.6	52.1	»	»	»	»
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	27.5	»	15.2	»	2.0	»	»	»	699.2	26.1	»	»	»	»
Machines, mécaniques. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	134.4	494.3	»	»	»	»
Métaux bruts autres que le fer. .	»	»	»	»	»	»	»	»	96.2	368.8	»	»	»	»
Métaux ouvrés autres que le fer. .	»	»	0.6	»	»	»	»	»	27.9	53.8	»	»	»	»
Minerais, pyrites. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	1,259.3	166.0	»	»	»	»
Objets manufacturés . . . . .	»	5.1	0.9	7.5	»	51.5	»	5.8	988.9	685.0	24.8	4.6	1.3	13.1
Os . . . . .	»	»	»	»	10.0	»	»	»	205.4	22.1	»	»	»	»
Pavés. . . . .	»	»	»	121.4	»	3.1	»	»	»	1,842.0	»	»	»	121.2
Pierres brutes, castines, etc. . .	»	»	0.4	5.1	»	6.6	»	»	224.0	655.9	689.0	89.5	»	5.8
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	»	5.0	»	3.0	»	15.0	»	»	214.8	75.0	»	»	»	»
Pommes de terre, etc. . . . .	432.6	»	138.5	»	245.2	6.2	2.1	»	432.4	198.0	622.0	3.0	1,987.9	56.4
Produits chimiques et pharmaceuti- ques. . . . .	»	5.9	»	»	»	9.4	»	»	147.5	278.1	»	10.0	»	4.6
Rails et accessoires . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	50.5	47.4	»	»	»	»
Sel brut. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	103.5	44.4	1,952.9	»	»	1.5
Spiritueux. . . . .	»	»	5.6	6.5	0.5	0.4	»	»	49.5	232.9	»	»	4.0	1.3
Sucres bruts et raffinés . . . . .	»	1.7	»	0.4	»	0.8	»	»	»	232.7	»	»	»	»
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	79.8	181.0	16.0	»	»	»
Terres et sables, brais, etc. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	171.5	2,435.6	71.9	»	»	»
Tissus . . . . .	»	»	»	1.9	»	»	»	»	729.3	779.1	»	5.0	»	»
Tuiles et briques, etc. . . . .	»	»	»	0.5	»	12.0	»	»	»	168.1	5,064.4	»	»	58.1
Verres à vitre . . . . .	»	»	2.2	1.3	»	»	»	»	118.2	51.2	»	0.7	»	»
Verrieres et poteries, glaces . . .	»	0.5	»	7.5	»	1.5	»	»	61.6	172.2	66.8	»	»	»
Vins et vinaigres. . . . .	»	1.6	»	4.3	»	4.2	»	0.7	174.4	534.3	18.1	150.6	0.6	11.6
Totaux des { expéditions . .	849.0	»	564.5	»	575.9	»	605.7	»	27,639.0	»	21,430.8	»	2,665.5	»
{ réceptions . .	»	1,272.4	»	5,486.1	»	2,024.2	»	12.1	»	86,337.3	»	5,630.6	»	6,441.5
Total des expéditions et réceptions.	2,121.4		5,730.6		2,600.1		617.8		114,246.5		27,151.4		9,106.6	

122

NATURE DES MARCHANDISES.	TIRLEMONT.		ESEMAEL.		LANDEN.		GINGELOM.		ROSOUX-GOYER.		WAREMME.		FEXHE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises . . . . .	»	58.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bières, levures . . . . .	69.9	119.4	18.1	5.8	49.0	78.9	0.8	25.4	»	151.8	15.6	127.6	»	7.2
Bois de construction, billes, etc. . .	5,657.5	750.1	85.7	68.8	536.5	511.5	28.6	173.2	547.6	27.6	442.7	486.0	10.0	378.4
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	129.5	88.8	7.8	8.9	81.8	182.5	8.1	1.8	»	5.5	191.2	81.4	12.1	51.5
Bouteilles . . . . .	»	57.1	»	»	»	22.2	0.1	5.8	»	»	»	8.8	»	»
Céréales, grains, etc. . . . .	4,277.5	1,944.9	2,609.7	232.6	2,945.9	1,564.2	981.5	204.4	1,165.4	146.9	5,881.9	829.0	1,414.7	280.2
Chaux, plâtre, ciment . . . . .	18.0	2,416.7	5.0	514.4	»	495.8	56.9	808.8	»	188.5	1.0	72.7	60.0	71.4
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	15.9	354.4	»	»	»	40.2	0.5	»	»	»	»	16.5	»	5.1
Coke, charbon de bois . . . . .	40.0	67.0	»	29.7	»	10.0	»	»	»	»	14.0	»	»	»
Colis vides en retour . . . . .	196.2	502.1	9.7	58.6	48.7	161.6	15.7	59.4	57.7	58.1	66.1	117.9	40.7	17.4
Coton en balles . . . . .	»	5.0	»	»	»	»	»	»	»	»	0.4	»	»	»
Cuir et peaux, cornes . . . . .	86.4	81.7	»	5.0	0.4	11.1	»	»	»	1.6	45.0	14.6	»	0.4
Denrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	868.5	916.2	142.5	41.1	1,109.9	408.6	71.6	81.7	24.4	101.1	665.8	222.5	82.4	153.7
Déchets et chiffons . . . . .	38.9	67.5	»	12.5	15.1	77.8	»	»	»	0.6	19.6	0.8	3.1	»
Écorces à tan . . . . .	43.7	198.2	»	»	116.4	1.5	»	»	»	»	»	22.7	»	»
Engrais fins, guano, tourteaux . .	47.0	368.6	»	28.6	180.8	61.0	4.7	61.6	10.8	8.1	122.7	148.5	»	66.0
Fumiers communs . . . . .	62.7	6.0	123.1	»	»	11.6	12.5	13.5	15.0	5.7	6.6	»	»	»
Fers en barres, poutrelles, etc. .	12.5	614.0	»	5.0	»	58.8	»	22.9	»	10.1	»	126.9	»	27.9
Fers ouvrés, acier . . . . .	187.5	539.7	»	4.6	4.0	68.5	»	54.8	»	25.5	56.8	72.6	»	13.6
Fils de lin et autres . . . . .	81.5	40.6	»	»	»	10.0	»	»	»	»	0.5	»	»	»
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	212.1	5,600.9	15.0	»	28.0	11.1	»	0.5	»	20.4	15.0	33.8	5.0	9.8
Fourrages . . . . .	102.1	72.2	»	»	20.0	»	»	5.0	5.0	21.5	41.8	»	38.0	»
Houille, briquettes, tourbe . . .	10.0	77,566.8	28.0	8,896.5	»	14,545.6	13.0	6,942.7	20.0	5,286.0	»	2,516.4	45.0	248.0
Huile en général, graisses . . . .	281.7	492.7	»	8.8	35.0	4,081.2	»	10.6	»	7.0	46.5	120.0	»	1,581.0

Laine en balles . . . . .	67.2	192.4	2.6	8.2	0.5	2.0	"	"	"	"	17.4	"	11.5	15.1
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	90.8	8.7	59.2	"	56.1	"	"	"	"	"	67.4	"	"	"
Machines, mécaniques . . . . .	1,418.6	484.0	5.9	0.7	259.9	507.4	11.0	11.1	4.8	159.4	"	5.9	20.9	2.6
Métaux bruts autres que le fer . .	"	102.0	"	"	10.1	1.0	"	1.0	"	"	"	"	"	1.6
Métaux ouvrés autres que le fer. .	1.	51.1	"	"	4.9	"	"	"	"	"	10.0	4.5	"	"
Minerais, pyrites. . . . .	"	1.5	"	"	"	1.5	"	"	"	"	"	"	"	"
Objets manufacturés . . . . .	137.5	547.8	"	15.6	2.6	117.2	"	23.2	"	38.2	17.7	73.0	12.0	56.1
Os . . . . .	10.1	177.4	8.0	61.0	72.0	538.8	5.1	90.5	"	48.4	17.5	44.5	"	81.6
Pavés. . . . .	2,496.1	85.5	"	"	"	518.2	"	154.8	"	"	20.0	"	150.0	"
Pierres brutes, castines, etc. . .	269.5	465.0	4.9	57.8	45.4	518.2	"	145.5	"	877.7	2,632.8	60.8	145.2	"
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	126.5	"	"	1.0	4.5	"	1.0	"	0.1	20.0	29.7	"	1.0
Pommes de terre, etc. . . . .	5,520.6	56.1	1,115.0	7.7	656.1	257.7	1,550.0	262.8	1,562.4	71.9	5,603.0	12.4	"	1.7
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	0.4	114.2	"	5.2	0.5	57.4	"	11.9	"	5.0	"	54.4	147.6	55.9
Rails et accessoires . . . . .	57.5	698.5	"	6.8	5.0	745.5	"	22.9	"	"	"	"	"	"
Sel brut. . . . .	"	257.8	"	5.4	"	157.0	"	25.7	"	0.9	0.8	4.5	"	"
Spiritueux. . . . .	181.5	107.4	"	10.1	15.5	19.6	"	21.5	0.4	67.0	2.0	106.9	120.4	174.2
Sucres bruts et raffinés . . . . .	2,025.6	534.9	716.0	"	2,224.6	19.9	571.7	29.1	511.5	5.5	1,505.9	15.0	548.1	2.5
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc. . . . .	"	101.5	0.5	6.9	"	18.6	"	126.0	"	"	125.9	25.2	"	1.7
Terres et sables, brais, etc. . . .	25.8	60.6	26.0	"	81.8	340.0	"	5.4	"	10.5	5.5	20.7	"	5.0
Tissus . . . . .	55.5	89.2	"	0.4	"	9.8	"	5.7	"	"	"	2.0	"	"
Tuiles et briques, etc. . . . .	"	505.8	"	285.4	"	555.6	5.9	896.6	"	61.5	"	145.2	5.0	4.4
Verres à vitre . . . . .	10.0	52.1	"	1.7	"	9.5	"	2.4	"	"	"	5.2	"	"
Verreries et poteries, glaces . . .	54.8	104.9	"	"	4.6	18.1	"	4.9	"	4.4	"	26.1	"	2.0
Vins et vinaigres. . . . .	191.8	248.1	1.8	82.4	7.2	58.0	"	11.8	"	5.1	18.5	21.0	"	12.0
Totaux des { expéditions . .	20,924.2	"	4,988.5	"	8,860.4	"	5,594.5	"	5,705.0	"	15,697.0	"	2,845.5	"
{ réceptions . .	"	98,592.0	"	7,241.0	"	23,588.1	"	9,953.5	"	7,388.9	"	5,446.9	"	5,448.6
Total des expéditions et réceptions.	116,316.2		12,196.5		55,945.5		15,548.0		11,038.9		19,153.9		6,290.1	

NATURE DES MARCHANDISES.	ANS.		HAUT-PRÉ.		LIÈGE (STATION).		LIÈGE (MEUSR ET POSTE).		CHÉNÉE.		CHAUDFONTAINE.		TROOZ-AVAL.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises. . . . .	"	"	"	"	17.5	5.7	18.7	"	"	"	"	"	"	"
Bières, levures. . . . .	"	50.9	"	45.0	196.5	583.8	"	"	"	19.0	"	"	"	"
Bois de construction, billes, etc. .	2,945.4	1,625.5	55.5	1,115.8	5,895.2	8,490.9	590.7	59.4	285.1	1,525.5	"	14.8	563.5	5.0
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	25.0	112.4	19.5	15.2	1,576.1	954.1	274.2	67.1	53.7	167.9	908.0	8.5	2.1	10.8
Bouteilles. . . . .	"	"	"	5.6	5.6	544.5	"	"	173.5	"	"	"	"	"
Céréales, grains, etc. . . . .	5,154.3	2,867.8	293.4	1,090.1	12,971.9	9,458.6	77.6	11.9	75.0	915.8	5.0	526.5	105.5	1,150.7
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	"	1,547.7	"	25.7	180.4	170.5	"	"	127.2	5.6	4,370.4	"	"	"
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	"	58.0	"	18.3	5,769.5	205.9	"	"	2,506.1	26.5	66.5	5.1	"	"
Coke, charbon de bois. . . . .	"	0.6	"	2.5	50.0	458.6	"	"	"	1,045.5	"	"	32.6	2,155.0
Colis vides en retour . . . . .	90.5	115.8	80.5	55.5	1,558.2	561.9	"	"	132.6	40.4	20.9	2.3	51.8	4.1
Coton en balles. . . . .	"	"	"	"	52.8	22.5	"	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux, cornes. . . . .	"	8.0	"	24.2	262.5	435.8	"	"	19.6	12.4	"	"	"	"
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	240.1	1,517.5	55.4	192.5	1,875.6	5,502.4	54.0	8.9	37.1	504.0	0.5	46.5	7.0	2.0
Déchets et chiffons. . . . .	16.8	0.5	"	0.5	129.6	249.4	"	"	"	17.9	"	"	"	"
Écorces à tan . . . . .	"	53.5	"	"	611.4	5.7	475.8	"	"	"	61.9	"	"	"
Engrais fins, guano, tourteaux . .	24.1	22.1	16.8	145.6	140.1	116.9	"	"	5.0	2.9	"	2.8	"	4.7
Fumiers communs . . . . .	21.0	"	"	"	155.0	0.6	"	"	17.4	"	"	"	7.7	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	4.0	1,925.5	10.6	"	7,050.2	1,555.8	15.2	"	537.5	881.0	23.5	159.5	28.5	151.5
Fers ouvrés, acier . . . . .	26.5	292.1	2.2	15.2	1,912.0	1,442.5	"	"	596.7	481.6	6.0	1.1	23.9	75.9
Fils de lin et autres. . . . .	0.4	24.6	8.2	1.4	1,558.4	5,171.7	"	"	"	8.4	22.5	"	"	"
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	43.2	70.2	"	20.7	1,410.4	8,514.0	"	"	457.0	2,488.5	16.1	726.9	5.0	13.5
Fourrages . . . . .	211.9	53.0	"	1.8	526.0	51.8	"	"	1.5	"	"	100.0	"	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	86,266.7	2,298.6	77,458.8	70.4	67,979.2	4,746.5	455.5	5.0	22,977.5	9,390.1	"	1,928.0	5.0	1,557.0
Huile en général, graisses . . . .	118.9	916.2	27.5	245.2	516.0	2,974.8	"	"	"	221.7	"	59.8	"	258.0

Laine en balles. . . . .	60.8	5.2	"	"	359.7	2,193.5	"	"	"	14.6	"	7.0	68.9	467.2
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	"	08.4	"	0.8	40.2	2,151.9	"	"	"	1.2	"	4.5	"	5.8
Machines, mécaniques. . . . .	20.0	40.4	4.0	16.9	2,930.0	807.7	"	"	"	62.7	"	1.3	"	14.8
Métaux bruts autres que le fer. . .	"	"	"	18.3	4,085.1	573.8	"	"	11,830.7	3,697.5	548.6	277.1	155.0	10.0
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	11.3	"	3.2	2,057.8	228.8	"	"	"	5.7	"	"	"	"
Minerais, pyrites. . . . .	"	"	"	"	105.7	33,102.2	1,495.1	44.3	7.2	16,763.7	"	10.0	857.8	1,758.1
Objets manufacturés . . . . .	96.2	210.5	27.1	70.2	2,318.0	2,353.8	"	4.3	158.3	277.1	6.7	18.0	"	19.6
Os . . . . .	20.0	14.9	"	8.2	110.2	18.5	"	"	"	"	"	"	"	"
Pavés. . . . .	"	3,080.1	"	56.3	785.6	20.1	2,120.2	"	2,507.9	"	465.0	"	370.6	"
Pierres brutes, castines, etc. . .	3.8	236.4	"	26.1	839.1	842.6	317.1	"	751.4	81.8	1.0	4.6	232.3	29.3
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	22.3	"	4.6	460.2	54.9	"	"	"	14.0	"	3.6	"	"
Pommes de terre, etc. . . . .	572.2	306.7	24.3	1,083.2	196.0	606.5	"	"	"	328.2	"	0.3	5.0	11.1
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	"	40.3	32.0	21.0	337.3	910.3	"	"	"	30.3	"	10.1	13.3	13.9
Rails et accessoires . . . . .	63.1	708.8	"	0.9	2,138.2	42.3	"	"	"	33.9	"	"	"	3.6
Sel brut. . . . .	"	107.3	"	223.0	987.3	363.0	"	"	1.0	4,160.3	"	"	"	0.6
Spiritueux. . . . .	57.8	528.7	17.1	13.1	347.0	1,343.3	"	"	111.3	369.9	1.3	30.0	"	24.0
Sucres bruts et raffinés . . . . .	10.1	47.6	"	4.6	77.6	1,051.9	"	"	"	21.7	"	3.7	"	"
Sulfate de soude, blanc de sé- FUSO, etc. . . . .	"	33.9	"	32.6	132.6	201.0	"	"	33.6	30.4	3.3	1.8	"	9.3
Terres et sables, brais, etc. . . .	40.6	1,039.0	23.0	31.1	924.4	2,913.9	711.3	"	"	339.4	100.3	22.6	7.8	"
Tissus. . . . .	2.4	42.4	"	6.1	39.0	391.3	"	"	"	33.9	"	0.4	"	"
Tuiles et briques, etc. . . . .	143.0	78.0	"	9.0	1,714.7	316.2	1,130.9	20.2	9.3	49.6	10.4	30.2	"	3.0
Verres à vitre . . . . .	1.0	0.3	"	2.4	16.3	206.3	"	"	"	101.3	"	"	"	"
Verreries et poteries, glaces . . .	"	0.3	"	3.4	92.9	631.3	"	"	17.3	11.3	"	1.0	"	"
Vins et vinaigres . . . . .	"	24.4	"	4.3	231.1	1,670.3	"	"	"	61.3	0.3	38.3	"	0.3
Totaux des expéditions . . . . .	94,263.6	"	78,133.3	"	131,716.0	"	7,332.3	"	43,033.2	"	6,140.6	"	2,303.3	"
réceptions . . . . .	"	19,472.1	"	4,731.1	"	103,930.2	"	221.3	"	44,331.3	"	4,026.0	"	7,499.0
Total des expéditions et réceptions.	113,735.7		82,864.4		235,646.2		7,553.6		43,454.4		10,166.6		9,802.3	

NATURE DES MARCHANDISES.	NESSONVAUX.		PEPINSTER.		ENSIVAL.		VERVIERS.		DOLHAIN.		HERBESTHAL.		BRUXELLES (Midi).	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.										
Ardoises . . . . .	»	6.7	»	»	»	»	2.0	10.6	»	»	»	6.0	»	109.8
Bières, levures . . . . .	»	»	»	25.7	1.8	11.5	39.4	514.6	506.4	507.1	0.6	2.7	780.0	1,088.8
Bois de construction, billes, etc. .	553.9	»	554.0	1,839.5	9.8	2,069.0	270.2	7,457.2	17.2	»	6.5	401.0	1,178.1	1,393.7
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	22.2	150.2	56.9	86.5	2.6	58.5	423.8	935.9	»	94.2	55.1	112.7	1,055.2	1,064.5
Bouteilles . . . . .	»	»	»	12.2	0.9	5.0	2.6	145.6	5.0	4.0	»	»	26.8	537.2
Céréales, grains, etc. . . . .	»	771.7	11.1	1,262.2	6.7	1,618.5	757.5	11,766.0	»	2,065.4	100.5	2,918.5	1,461.4	4,096.1
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	»	18.1	»	69.0	»	27.6	2.5	242.5	»	1.6	»	20.9	167.8	10,548.6
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	0.8	»	»	29.5	»	2.9	50.0	178.7	»	5.2	»	61.6	207.4	844.5
Coke, charbon de bois. . . . .	»	5.0	5.9	1,078.0	0.8	»	2,207.5	117.9	»	291.5	»	253.0	49.8	1,988.4
Colis vides en retour . . . . .	52.2	14.0	102.7	25.0	44.6	49.2	905.5	248.1	45.5	5.6	50.9	50.0	872.8	1,274.7
Coton en balles. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	55.0	»	»	»	»	14.6	18.5
Cuir et peaux, cornes . . . . .	»	34.3	»	1,559.1	»	15.0	105.2	234.4	»	4.0	2.7	17.5	705.5	538.7
Denrées coloniales, houblon, épices, etc.	»	58.6	142.6	257.6	8.4	190.1	560.5	2,069.7	3.6	154.0	113.4	160.8	4,755.9	1,079.2
Déchets et chiffons . . . . .	8.5	2.2	6.7	55.5	6.4	8.4	1,830.5	1,216.8	»	19.0	12.5	»	522.1	537.9
Écorces à tan . . . . .	»	55.8	10.7	»	»	»	»	104.7	58.5	»	»	»	6.5	461.5
Engrais fins, guano, tourteaux . .	10.1	»	»	5.0	»	2.1	588.8	11.9	»	»	»	20.0	110.0	10.1
Fumiers communs . . . . .	»	»	»	»	55.0	4.5	211.0	5.0	»	»	3.0	»	280.5	»
Fers en barres, poutrelles, etc. .	»	96.9	48.1	158.5	»	64.7	40.1	820.9	»	152.6	»	261.7	485.8	0,164.6
Fers ouvrés, acier . . . . .	8.5	72.0	29.5	95.4	»	28.1	110.5	947.6	8.4	68.5	0.4	56.0	575.4	1,549.3
Fils de lin et autres. . . . .	60.7	1.8	5.6	9.0	109.0	4.5	1,952.4	219.2	»	0.4	»	5.5	72.0	137.7
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	1.1	»	129.2	17.1	5.0	»	668.4	2,075.5	5,521.9	10.2	61.5	650.0	1,120.8	1,515.5
Fourrages. . . . .	»	9.0	»	9.0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	28.6
Houille, briquettes, tourbe. . . .	24.0	1,652.7	10.0	20,650.2	»	9,222.5	281.7	68,223.2	»	28,958.2	»	17,812.7	434.5	87,239.1
Huile en général, graisses . . . .	»	51.0	4.7	509.4	»	61.4	285.8	1,858.2	55.0	168.8	0.4	62.1	4,487.4	476.4

Laine en balles. . . . .	70.8	1,505.1	186.6	11,206.2	16.2	1,201.4	4,088.6	25,216.5	582.6	1,766.8	48.8	55.5	84.8	129.7
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	"	6.7	"	0.4	"	87.8	7.1	785.7	"	672.0	"	"	7.1	183.5
Machines, mécaniques. . . . .	"	50.7	65.9	80.2	12.2	56.4	1,216.5	921.5	118.1	59.6	9.4	84.8	1,933.8	299.8
Métaux bruts autres que le fer. .	19.3	204.2	19.8	1.5	"	"	69.8	802.0	352.2	50.1	6,329.8	20.4	126.1	7.5
Métaux ouvrés autres que le fer. .	54.5	"	0.6	8.0	"	0.7	16.4	281.5	"	2.7	"	"	816.4	45.2
Minerais, pyrites. . . . .	152.5	"	161.9	0.8	"	2.8	250.8	128.6	11,160.6	5,971.0	17,948.5	235.2	60.7	"
Objets manufacturés . . . . .	2.0	46.8	9.8	180.9	16.5	48.4	281.5	961.2	281.4	57.6	58.2	88.6	2,444.6	1,244.8
Os . . . . .	5.5	"	55.9	"	"	"	154.7	49.2	"	8.0	"	6.2	1,255.9	291.7
Pavés. . . . .	"	78.0	165.2	98.7	"	"	22.4	1,406.8	"	42.8	"	"	79.0	5,896.9
Pierres brutes, castines, etc. . .	1.0	12.7	51.0	68.2	"	26.4	105.1	470.9	92.7	885.5	9.4	94.1	241.1	16,682.5
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	43.0	0.7	28.8	"	"	11.4	154.0	"	15.1	"	18.6	124.6	128.8
Pommes de terre, etc. . . . .	151.0	88.4	4.0	424.5	17.1	206.8	61.6	5,280.7	8.2	276.0	"	97.6	59.5	1,554.5
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	"	59.9	0.6	145.6	1.2	5.8	82.8	737.2	"	50.0	14.1	92.1	1,856.9	586.9
Rails et accessoires . . . . .	"	18.0	80.2	480.8	"	"	"	168.5	"	"	"	"	"	104.7
Sel brut. . . . .	"	8.0	"	58.7	"	168.5	"	166.8	"	15.8	"	"	15.0	16.6
Spiritueux. . . . .	2.0	108.8	4.9	244.6	"	26.7	15.8	893.5	8.5	82.0	"	40.9	926.8	828.8
Sucres bruts et raffinés . . . . .	0.4	6.9	"	8.2	1.2	5.1	161.5	261.5	"	5.7	"	0.7	528.8	1,601.1
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc. . . . .	4.7	18.4	0.4	74.6	7.6	70.5	85.2	1,767.1	"	64.6	40.0	14.7	971.6	815.6
Terres et sables, brais, etc. . . .	"	178.1	150.8	55.4	"	284.8	2,026.7	521.7	"	26.4	145.0	5,022.1	291.5	626.4
Tissus. . . . .	"	54.9	14.9	520.8	51.0	1.6	2,185.4	518.8	"	6.2	5.2	12.8	528.5	539.5
Tuiles et briques, etc. . . . .	66.5	292.8	"	572.7	18.0	883.4	7.7	2,836.1	"	548.8	6.8	2,875.2	257.4	898.4
Verres à vitre . . . . .	"	"	"	4.8	"	9.7	24.0	186.6	"	5.5	"	6.8	882.5	897.0
Verreries et poteries, glaces . . .	"	0.4	"	7.5	"	5.4	61.9	80.8	"	1.4	"	26.6	808.7	1,031.5
Vins et vinaigres. . . . .	"	7.4	1.2	74.6	0.9	25.8	15.7	579.2	"	2.4	11.9	12.9	288.9	116.4
Totaux des expéditions . .	1,206.5	"	1,975.6	"	549.4	"	21,952.7	"	16,900.6	"	23,009.8	"	52,258.8	"
Totaux des réceptions . .	"	5,672.6	"	41,160.9	"	16,148.7	"	141,867.9	"	40,827.8	"	29,606.7	"	185,661.2
Total des expéditions et réceptions.	6,878.9		43,154.8		16,498.1		163,800.6		57,428.4		54,616.2		188,897.0	

NATURE DES MARCHANDISES.	FOREST.		RUYSBROECK.		LOTH.		BUYSINGEN.		HAL.		LEMBECQ.		TUBIZE.	
	Expéditions.	Réceptions.												
Ardoises . . . . .	»	10.2	»	19.5	»	»	»	»	»	21.0	»	10.0	»	16.0
Bières, levures . . . . .	265.7	65.9	55.8	2.5	»	24.0	0.2	»	55.	580.2	»	164.3	»	220.7
Bois de construction, billes, etc. .	»	175.1	30.6	75.0	30.0	137.9	»	»	1,048.6	255.0	5.8	11.1	646.0	95.1
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	7.5	46.0	5.9	2.9	36.5	71.7	»	»	80.9	128.1	7.5	5.5	7.5	28.9
Bouteilles . . . . .	»	76.1	104.0	24.0	15 ↓	»	»	»	»	1.2	»	»	»	30.7
Céréales, grains, etc. . . . .	14.2	575.8	86.1	1,877.8	9.0	106.9	0.7	29.6	1,360.6	2,801.7	246.4	728.4	778.7	1,155.2
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	»	459.2	»	915.9	»	550.4	»	»	55.1	2,048.5	»	441.9	»	697.0
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	»	»	»	»	»	1.5	»	»	41.8	25.6	»	»	2,625.9	96.0
Coke, charbon de bois. . . . .	»	35.0	»	»	»	15.0	»	»	»	55.0	»	27.7	»	58.6
Colis vides en retour . . . . .	2.8	59.7	54.9	180.5	15.9	21.5	2.5	5.6	127.7	268.2	114.5	189.2	106.2	191.1
Coton en balles. . . . .	»	22.0	»	»	»	109.7	62.0	12.6	68.0	41.7	»	0.1	»	80.0
Cuir et peaux, cornes . . . . .	»	»	»	»	»	7.9	»	»	92.5	28.7	»	27.0	»	15.5
Denrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	2.7	119.5	»	125.5	1.7	165.4	2.7	24.4	162.5	252.2	5.6	225.7	510.2	115.8
Déchets et chiffons . . . . .	»	20.8	55.5	129.0	20.6	239.9	19.2	1.2	9.2	80.6	24.7	417.4	»	588.9
Écorces à tan . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	95.1	»	»	45.9	»
Engrais fins, guano, tourteaux . .	119.7	15.9	41.5	0.4	»	»	»	»	7.1	26.1	8.4	0.6	»	30.0
Fumiers communs . . . . .	»	2.6	»	10.0	»	15.2	»	»	189.4	»	»	»	»	44.5
Fers en barres, poutrelles, etc. .	»	52.7	»	12.4	2.5	12.1	»	6.0	44.7	146.5	»	»	11,671.6	475.5
Fers ouvrés, acier . . . . .	»	41.1	»	107.5	»	115.8	»	2.2	18.1	207.5	0.8	41.4	2,870.9	678.9
Fils de lin et autres. . . . .	»	87.1	598.6	556.7	27.7	15.9	»	24.4	»	»	»	4.0	119.0	99.7
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	»	5.9	»	51.6	21.1	6.8	»	»	72.2	66.7	»	29.4	25.0	22,515.4
Fourrages . . . . .	»	4.9	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15.0	»	51.0
Houille, briquettes, tourbe. . . .	0.4	9,551.8	5.0	5,255.0	50.0	4,475.8	»	»	19.7	15,776.7	»	5,258.2	115.0	43,726.9
Huile en général, graisses . . . .	10.9	78.5	»	25.5	1.5	100.1	»	1.2	2.6	116.8	»	17.6	70.2	90.1

87

Laine en balles. . . . .	"	2.6	"	0.8	380.5	508.1	"	"	2.6	0.4	"	"	"	"
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	"	"	"	41.5	"	"	"	"	53.5	61.6	"	5.7	520.2	18.0
Machines, mécaniques. . . . .	"	23.1	17.7	62.5	14.2	168.5	"	1.4	228.0	265.1	9.8	40.5	828.1	250.1
Métaux bruts autres que le fer. .	"	"	"	"	"	"	"	"	1.1	10.9	"	"	"	55.8
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	18.5	4.2	11.9	"	"	"	"	0.4	13.6	"	14.0	"	35.1
Minerais, pyrites. . . . .	"	"	10.0	15.5	"	0.5	"	"	"	0.8	"	15.0	5.0	260.5
Objets manufacturés . . . . .	"	90.7	168.8	528.8	272.1	521.6	2.6	15.6	40.7	108.4	843.2	136.3	576.9	153.7
Os . . . . .	"	"	"	7.0	"	7.0	"	"	2.1	81.0	"	"	"	0.8
Pavés. . . . .	"	17.1	"	68.8	"	15.4	"	"	81.8	2,290.9	140.0	27.5	11,044.0	782.4
Pierres brutes, castines, etc. . .	"	1,164.8	6.1	814.0	"	58.8	"	"	505.5	1,149.1	1,718.5	211.9	60.0	477.6
Pierres, marbré et dalles polies, etc.	9.0	408.0	"	"	"	5.5	"	"	78.0	13.4	"	82.8	"	"
Pommes de terre, etc. . . . .	"	28.0	517.7	90.6	"	22.8	"	"	1,605.2	18.0	553.0	6,808.9	172.5	19.1
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	"	147.0	"	560.2	"	220.2	"	"	18.9	43.5	"	99.0	"	100.7
Rails et accessoires. . . . .	"	"	"	7.1	"	"	"	"	"	1,116.4	"	11.0	"	155.2
Sel brut. . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47.8	"	"	606.4	193.0
Spiritueux. . . . .	"	"	779.1	1.8	"	7.2	"	"	979.0	69.8	908.4	52.0	181.8	85.0
Sucres bruts et raffinés . . . . .	"	2.9	227.6	28.1	"	"	"	"	600.2	20.1	610.7	219.9	2.0	10.5
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc.	"	1.1	1.3	147.9	2.1	62.6	"	"	1.7	8.5	"	28.1	755.5	10.1
Terres et sables, brais, etc. . . .	"	9.8	"	686.4	"	28.0	"	"	21.6	44,025.5	"	150.0	"	521.9
Tissus . . . . .	169.0	608.4	531.9	465.2	217.5	512.8	"	11.7	9.9	7.5	"	49.4	185.2	4.9
Tuiles et briques, etc. . . . .	"	95.8	52.0	11.9	1.2	59.5	"	"	641.1	51.4	"	5.0	5.0	340.4
Verres à vitre . . . . .	"	"	"	0.4	"	1.5	"	"	"	18.2	"	1.7	"	"
Verreries et poteries, glaces . . .	"	"	"	8.5	"	0.7	"	"	18.5	50.9	"	"	"	19.9
Vins et vinaigres . . . . .	"	14.4	"	7.0	0.9	5.5	"	"	7.4	45.8	"	4.0	"	20.9
Totaux des { expéditions . .	599.7	"	2,912.1	"	1,103.7	"	89.9	"	8,610.1	"	5,239.6	"	55,606.3	"
{ réceptions . .	"	15,868.5	"	12,679.4	"	7,935.7	"	151.9	"	71,219.3	"	15,508.9	"	76,177.5
Total des expéditions et réceptions.		14,465.0		15,591.5		9,039.4		221.8		78,829.6		18,763.5		109,784.0

( 225 )

[ N° 203. ]

NATURE DES MARCHANDISES.	HENNUYÈRES.		BRAINE-LE-COMTE.		ÉCAUSSINES.		MARCHE-LEZ-ÉCAUSSIN.		MANAGE.		BASCOUP.		L'ÉTOILE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises. . . . .	»	»	»	26.0	5.0	11.0	»	51.0	»	56.0	»	8.9	»	12.0
Bières, levures. . . . .	»	10.2	58.5	154.5	123.8	55.3	92.5	21.6	195.0	56.2	»	2.5	»	»
Bois de construction, billcs, etc. .	»	10.3	859.1	1,378.2	66.6	274.6	0.7	44.5	618.9	1,301.9	58.8	194.6	24.4	5,725.1
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	»	6.7	199.8	228.8	121.2	57.6	5.2	9.5	74.5	112.7	1.3	53.2	51.9	5.5
Bouteilles . . . . .	»	»	»	17.8	5.4	»	»	»	»	0.4	»	»	»	»
Céréales, grains, etc. . . . .	2.6	90.5	465.0	174.9	488.8	358.6	100.8	95.4	478.5	865.1	79.3	409.1	45.4	144.6
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	»	2.1	»	181.0	9,050.5	248.0	»	1.8	124.7	244.1	»	»	»	16.2
Clous, fils de fer, tôles. . . . .	»	1.0	»	119.9	»	45.2	»	»	76.8	19.6	5.1	»	3.7	0.6
Coke, charbon de bois. . . . .	»	»	»	5.6	10.0	5.0	»	»	»	5.0	»	»	»	103.1
Colis vides en retour . . . . .	6.2	22.2	106.1	79.9	52.5	75.3	9.2	18.5	154.7	44.5	23.9	0.4	16.0	2.2
Coton en balles. . . . .	»	»	»	1.5	»	1.1	»	»	»	»	»	»	»	»
Guiris et peaux, cornes. . . . .	5.0	0.5	15.0	27.4	0.4	0.5	»	0.9	8.1	5.1	»	0.4	»	8.2
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	222.2	54.0	525.4	584.1	»	94.0	3.7	19.8	44.5	244.0	0.7	59.8	»	23.5
Déchets et chiffons . . . . .	»	1.5	352.0	909.7	25.4	202.8	»	0.5	47.0	296.2	0.5	5.2	15.8	2.4
Écorces à tan . . . . .	»	9.9	»	54.9	»	5.0	11.6	51.4	»	42.4	»	»	»	»
Engrais fins, guano, tourteaux . .	»	2.2	»	6.7	1.0	16.8	»	22.1	»	15.6	»	»	»	»
Fumiers communs . . . . .	3.0	»	86.0	»	»	»	20.0	15.0	»	»	»	»	10.2	»
Fers en barres, poutrelles, etc. .	»	»	205.1	822.5	49.5	97.6	»	»	26.9	1,792.5	»	120.2	14.5	244.8
Fers ouvrés, acier. . . . .	»	15.0	908.5	289.5	149.9	84.0	12.0	42.9	15.4	574.8	»	21.9	15.7	227.4
Fils de lin et autres. . . . .	»	»	»	16.5	»	3.1	»	»	4.8	»	»	10.5	»	5.4
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	0.6	26.9	123.0	648.8	4.0	159.8	»	»	96.5	51.9	83.8	14.1	61.5	30.7
Fourrages . . . . .	»	»	»	19.1	»	45.5	»	125.0	»	»	»	»	»	»
Houille, briquettes, tourbe. . . .	»	10.0	25.0	21,522.5	246.0	14,699.2	»	1,046.0	120.0	25,604.8	88,110.0	525.5	78,559.0	10,246.0
Huile en général, graisses. . . .	»	7.9	18.5	129.2	»	57.4	»	41.2	45.4	324.0	1.0	27.0	»	110.0

Laine en balles. . . . .	»	2.1	59.4	26.6	5.8	»	»	»	55.9	0.4	11.2	»	»	»
Lin, chanvre, étoupés. . . . .	1.2	»	25.0	3.3	28.2	0.8	141.6	»	284.0	19.5	1.1	0.6	»	1.5
Machines, mécaniques. . . . .	»	»	71.2	98.5	44.6	545.8	»	57.9	507.1	649.6	»	58.6	150.2	88.9
Métaux bruts autres que le fer. . . . .	»	»	14.9	10.8	0.7	»	»	»	»	»	»	0.4	»	1.4
Métaux ouvrés autres que le fer. . . . .	»	»	»	24.5	»	21.0	»	»	»	6.5	»	0.4	»	7.5
Minerais, pyrites. . . . .	»	7.5	40.0	10.0	»	1.0	»	1.7	»	2.3	»	»	»	»
Objets manufacturés. . . . .	6.2	18.9	772.0	166.1	»	59.0	»	69.0	89.5	61.9	»	7.7	»	0.5
Os. . . . .	»	1.4	539.7	158.0	»	14.2	»	»	7.5	»	»	»	»	5.5
Pavés. . . . .	»	»	»	55.8	9,570.4	»	»	»	144.4	5.1	»	52.4	»	»
Pierres brutes, castines, etc. . . . .	»	7.0	204.1	125.8	44,911.4	104.7	180.5	»	3,800.8	265.2	»	18.1	»	17.7
Pierres, marbre et dalles polies, etc. . . . .	»	»	»	4.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pommes de terre, etc. . . . .	6.0	»	424.6	188.4	59.5	181.5	636.5	277.8	15.6	119.5	66.8	226.5	581.6	112.7
Produits chimiques et pharmaceutiques. . . . .	»	2.1	»	44.9	»	0.9	»	25.5	0.8	175.6	0.6	2.8	»	0.8
Rails et accessoires. . . . .	»	»	566.9	1,216.0	»	82.8	»	»	45.5	95.0	»	257.0	59.9	25.1
Sel brut. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	5.0	»	41.0	»	»	»	»
Spiritueux. . . . .	»	»	52.6	104.4	1.5	69.7	0.8	18.4	27.6	154.8	»	6.1	0.6	5.6
Sucres bruts et raffinés. . . . .	»	1.6	»	60.0	»	4.5	»	1.5	24.0	20.2	»	1.5	»	»
Sulfate de soude, blanc de céruse, etc. . . . .	»	»	15.8	81.7	»	8.1	»	2.8	»	198.4	»	2.7	»	0.4
Terres et sables, brais, etc. . . . .	»	1.4	94.8	86.4	»	15.0	»	2,785.0	709.8	2,549.2	»	2,134.8	»	58.0
Tissus. . . . .	»	»	222.0	166.6	»	1.7	»	0.8	»	14.9	»	1.2	»	1.0
Tuiles et briques, etc. . . . .	»	48.5	259.7	591.7	»	47.2	14.2	9.8	»	115.5	»	11.0	»	102.8
Verres à vitre. . . . .	»	0.5	10.6	54.4	»	2.5	»	»	»	126.4	»	2.2	»	5.9
Verreries et poteries, glaces. . . . .	»	1.9	»	25.4	»	9.5	»	0.4	688.0	520.5	»	10.6	»	4.7
Vins et vinaigres. . . . .	»	1.5	»	95.2	2.0	6.7	5.2	4.7	41.4	43.0	»	5.5	»	0.8
Totaux des expéditions. . . . .	281.0	»	6,825.1	»	64,990.8	»	1,235.9	»	8,017.0	»	88,425.8	»	79,148.2	»
Totaux des réceptions. . . . .	»	582.5	»	51,600.0	»	18,028.9	»	4,820.5	»	56,462.2	»	4,193.0	»	17,520.0
Total des expéditions et réceptions. . . . .	635.5		58,425.1		83,019.4		6,074.4		44,479.2		92,616.8		96,468.8	

NATURE DES MARCHANDISES.	L'OLIVE.		MARIEMONT.		BEAUME.		LA CROYÈRE.		LA LOUVIÈRE.		LA PAIX.		BOIS-DU-LUC.	
	Expéditions.	Réceptions.												
Ardoises . . . . .	»	»	»	»	»	5.0	»	»	»	10.0	»	»	»	»
Bières, levures . . . . .	»	»	»	1.6	1.0	14.6	»	0.8	1.5	138.4	»	»	»	»
Bois de construction, billes, etc. .	»	23.4	59.7	2,598.1	176.1	1,108.5	53.2	107.7	15.9	3,412.8	»	1,153.0	102.4	2,770.2
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	»	»	4.4	84.9	7.8	29.3	8.5	50.1	44.4	121.2	»	22.0	1.2	0.9
Bouteilles . . . . .	»	»	»	0.4	»	»	»	»	1,001.9	1.0	»	»	»	»
Céréales, grains, etc. . . . .	5.4	3.0	»	269.0	74.5	406.9	»	85.1	196.1	1,282.5	23.8	216.6	57.9	168.4
Chaux, plâtre, ciment . . . . .	»	»	»	1.0	»	21.7	»	0.5	»	189.7	»	»	50.0	1.2
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	5.9	»	153.5	8.2	20.0	41.4	610.8	379.8	95.4	578.2	180.0	6.8	0.8	5.5
Coke, charbon de bois . . . . .	»	»	»	»	11,259.9	97.4	»	21.0	16,589.8	143.4	653.0	»	14,351.0	»
Colis vides en retour . . . . .	0.2	0.8	7.9	20.0	56.8	52.5	»	0.4	80.8	145.4	»	1.2	13.2	0.2
Coton en balles . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0.4	»	»	»	»
Cuir et peaux, cornes . . . . .	0.4	»	»	»	»	1.5	»	0.6	»	12.6	»	»	24.2	»
Denrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	4.8	7.6	»	75.6	»	192.2	»	51.6	»	184.7	»	5.9	4.1	13.1
Déchets et chiffons . . . . .	»	»	»	0.5	14.3	3.0	»	»	»	2.0	»	58.0	»	»
Écorces à tan . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13.0	»	»
Engrais fins, guano, tourteaux . .	»	»	»	»	»	15.0	»	»	»	197.0	20.0	8.0	»	»
Fumiers communs . . . . .	16.0	»	»	»	42.0	14.2	13.0	»	»	1.1	10.1	»	»	20.0
Fers en barres, poutrelles, etc. .	1.0	5.0	»	145.6	1,298.2	219.6	7,261.1	1,153.8	5,756.6	1,121.7	»	6.0	3,419.1	158.4
Fers ouvrés, acier . . . . .	13.0	4.6	2,596.5	104.3	1,566.4	101.6	470.5	229.1	1,956.8	1,233.5	»	23.8	592.1	15.9
Fils de lin et autres . . . . .	»	»	»	7.2	»	16.8	»	0.4	»	43.3	»	»	»	179.8
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	»	»	»	410.0	422.1	4,234.9	124.9	1,623.7	2,692.6	4,555.6	»	1,256.0	59.5	4,277.8
Fourrages . . . . .	»	»	»	5.0	»	»	»	5.0	»	»	»	13.0	»	»
Houille, briquettes, tourbe . . . .	17,610.0	»	35,597.0	208.0	62,977.7	12,531.6	612.0	11,529.4	76,589.8	59,561.9	55,703.7	10.0	32,472.3	59.7
Huile en général, graisses . . . .	0.8	0.8	»	96.7	7.3	171.2	»	14.4	»	183.6	8.0	1.6	»	52.1

Laine en balles. . . . .	"	"	"	1.0	0.9	0.4	"	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	"	"	11.4	"	0.9	"	"	"	"	6.6	"	"	0.4	"
Machines, mécaniques. . . . .	6.5	0.5	5,412.2	243.9	453.6	275.2	1,241.2	187.0	386.5	227.6	0.8	7.0	"	6.3
Métaux bruts autres que le fer . .	"	"	"	6.7	"	24.8	"	4.0	"	5.1	"	"	"	6.4
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	"	"	2.4	11.5	18.4	"	15.7	"	20.5	"	"	"	"
Minerais, pyrites. . . . .	"	"	"	25.0	"	"	"	"	"	21,108.7	"	20.2	"	"
Objets manufacturés . . . . .	"	"	"	21.5	"	49.7	"	57.2	90.0	61.2	"	"	"	5.8
Os . . . . .	"	"	"	"	"	1.2	"	"	"	0.4	"	"	"	"
Pavés. . . . .	"	"	"	"	"	55.2	"	"	20.1	22.0	"	"	"	"
Pierres brutes, castines, etc. . .	4.2	4.2	"	51.4	"	290.4	"	71.0	"	8,883.1	"	0.4	"	109.3
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	"	"	"	"	"	0.4	"	"	286.6	"	"	"	"
Pommes de terre, etc. . . . .	10.1	25.5	"	56.5	121.1	229.6	163.0	11.8	26.5	120.5	50.6	2,250.5	"	89.0
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	"	"	"	5.4	"	132.4	"	"	"	90.4	"	4.0	"	"
Rails et accessoires . . . . .	10.2	"	"	27.5	17.7	235.5	354.5	55.1	1,466.5	1,129.3	"	100.4	7.0	17.0
Sel brut. . . . .	"	"	"	"	"	"	"	2.7	"	2.0	"	0.4	"	"
Spiritueux. . . . .	"	1.5	"	29.7	"	22.9	"	7.5	"	126.9	"	0.5	"	2.4
Sucres bruts et raffinés . . . . .	"	"	"	2.8	205.0	"	"	"	"	0.8	175.4	"	"	"
Sulfate de soude, blanc de ce- ruse, etc. . . . .	"	"	"	21.0	"	244.6	"	4.5	12.2	533.5	"	64.5	"	"
Terres et sables, brais, etc. . . .	"	"	"	7.2	858.4	234.5	250.5	85.0	2,760.5	2,422.1	2,848.0	176.2	1,308.9	"
Tissus . . . . .	"	1.5	"	1.8	"	5.5	"	8.1	"	5.5	0.4	2.1	"	"
Tuiles et briques, etc. . . . .	5.0	"	"	29.1	435.6	115.8	"	552.2	45.0	1,299.1	"	1,051.8	2,595.0	213.2
Verres à vitre . . . . .	"	"	"	"	235.6	44.9	"	"	5,505.0	501.0	"	5.8	"	"
Verreries et poteries, glaces . . .	0.5	"	"	5.0	186.9	1.8	"	5.5	1,602.5	67.6	"	"	"	0.6
Vins et vinaigres . . . . .	"	4.4	"	16.6	"	15.6	"	4.5	1.5	27.7	"	"	"	"
Totaux des { expéditions . .	17,696.0	"	39,624.2	"	80,267.5	"	11,103.6	"	112,514.9	"	57,690.8	"	75,041.5	"
{ réceptions . .	"	36.8	"	4,385.4	"	21,114.5	"	16,005.6	"	89,468.6	"	6,598.3	"	8,195.6
Total des expéditions et réceptions.	17,732.8		64,207.6		101,581.6		27,109.2		201,985.5		44,089.5		85,254.9	

58

( 229 )

[ N° 203. 1

NATURE DES MARCHANDISES.	BRACQUEGNIES.		HAVRÉ-VILLE.		OBOURG.		NIMY.		GOUY-LEZ-PIÉTON.		PONT-A-CELLES.		LUTTRE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises . . . . .	»	85.4	6.0	»	»	»	»	7.2	»	8.0	7.0	14.0	»	»
Bières, levures. . . . .	0.8	1.4	10.0	22.6	»	»	»	19.0	3.4	2.8	1.0	29.4	»	»
Bois de construction, billes, etc. .	7.4	1,658.8	162.8	179.6	32.0	108.0	290.5	530.2	»	90.1	167.6	22.4	»	88.4
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	18.0	76.7	27.4	16.8	1.9	0.8	11.4	11.0	27.2	19.2	»	16.8	»	12.2
Bouteilles . . . . .	»	1.0	»	»	»	1.4	»	»	»	»	8.0	»	»	2.0
Céréales, grains, etc. . . . .	64.1	227.6	539.4	878.8	104.4	1,071.9	71.8	843.9	490.4	89.7	308.2	119.6	584.5	59.9
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	248.2	89.8	»	187.2	41.2	105.0	»	62.0	»	0.4	»	»	1,187.4	1.1
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	0.6	4.2	»	4.7	»	5.4	»	8.9	421.2	58.8	265.7	8.0	174.5	»
Coke, charbon de bois. . . . .	28,818.0	18.2	»	»	»	60.0	17.0	11.7	»	0.1	»	»	»	»
Colis vides en retour . . . . .	19.6	60.5	8.9	5.5	5.0	11.7	12.7	78.7	11.4	11.4	15.0	4.9	1.5	1.2
Coton en balles. . . . .	»	»	»	»	»	508.0	»	0.8	»	»	»	»	»	»
Cuir et peaux, cornes. . . . .	1.5	1.5	»	»	»	»	57.9	59.2	»	2.5	»	»	15.8	1.7
Denrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	2.8	44.1	121.9	38.6	»	52.4	48.0	50.0	0.4	80.4	»	56.5	2.4	25.6
Dechets et chiffons . . . . .	20.4	»	»	»	42.1	0.6	18.1	82.7	8.9	»	22.0	»	»	0.8
Écorces à tan . . . . .	»	»	»	»	29.4	»	»	188.2	»	»	19.2	5.1	»	»
Engrais fins, guano, tourteaux . .	»	»	»	42.8	»	»	125.7	8.7	»	20.2	»	»	»	»
Fumiers communs . . . . .	22.7	»	45.0	»	5.7	»	187.0	»	»	»	80.0	»	54.0	114.9
Fers en barres, poutrelles, etc. .	8.9	158.5	11.5	»	»	46.1	»	70.1	9.5	550.1	»	644.9	»	415.7
Fers ouvrés, acier. . . . .	14.1	34.0	»	594.6	»	12.8	»	51.7	48.0	1.8	144.7	12.1	97.8	90.0
Fils de lin et autres. . . . .	»	15.9	»	8.1	568.8	6.5	»	7.7	»	»	»	»	»	»
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	14,167.8	11.7	101.2	»	»	0.6	41.0	208.9	18.0	8.0	»	»	»	5.0
Fourrages . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Houille, briquettes, tourbe. . . .	48,189.2	1,258.6	8.0	6,876.2	»	6,279.1	»	9,180.5	»	296.9	»	545.7	»	498.2
Huile en général, graisses . . . .	8.5	181.8	8.9	24.9	0.6	21.2	25.6	21.0	»	44.0	»	3.0	»	4.7

Laine en balles. . . . .	4.0	1.2	"	20.6	"	8.0	117.9	87.3	3.5	"	"	"	51.9	"
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	7.7	"	12.5	"	0.8	7.0	"	6.0	214.5	2.1	89.8	"	222.4	"
Machines, mécaniques. . . . .	"	146.2	10.4	249.5	4.0	22.8	110.0	4.6	1.5	9.7	"	12.6	"	6.8
Métaux bruts autres que le fer. . .	"	4.0	"	"	"	"	"	1.0	"	"	"	"	"	"
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	"	"	11.0	"	"	"	2.1	"	2.0	"	"	"	0.5
Minerais, pyrites. . . . .	"	46,605.1	"	"	"	"	"	10.3	"	"	"	"	"	"
Objets manufacturés . . . . .	"	54.7	26.0	56.9	6.1	24.0	11.3	10.0	"	6.9	"	4.9	5.9	30.8
Os. . . . .	"	14.7	"	"	"	"	15.1	24.2	"	"	"	"	"	"
Pavés. . . . .	"	"	"	965.2	"	57.2	20.0	515.9	"	40.0	"	"	"	"
Pierres brutes, castines, etc. . .	91.5	16,272.9	"	57.7	46.4	488.1	19.9	593.1	"	502.2	"	17.9	"	0.8
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	0.4	"	0.4	"	"	"	2.6	"	0.6	"	"	"	"
Fommes de terre, etc. . . . .	579.0	2,752.2	562.1	5.5	1,155.5	5,331.6	"	65.0	53.5	48.5	72.0	25.0	"	2.0
Produits chimiques et pharmaceutiques.	"	4.7	"	15.4	22.0	1.6	4.5	26.8	"	6.5	"	5.2	"	6.2
Rails et accessoires. . . . .	"	26.0	"	2.2	7.5	"	"	2.1	"	"	"	0.4	"	"
Sel brut. . . . .	"	"	"	"	"	"	"	0.8	"	"	"	"	"	"
Spiritueux. . . . .	"	52.2	"	56.0	12.1	6.7	"	5.4	1.5	14.7	"	55.0	57.7	9.5
Sucres bruts et raffinés . . . . .	434.4	0.5	270.8	1.5	558.5	"	508.1	13.0	"	10.8	"	0.1	0.8	1.7
Sulfate de soude, blanc de céruse, etc.	18.9	"	"	5.0	"	"	"	6.8	"	1.0	"	10.0	"	5.2
Terres et sables, brais, etc. . . .	5.0	2,227.5	10.8	70.5	"	5.0	175.2	837.5	"	"	195.0	0.4	70.9	5.4
Tissus . . . . .	"	829.5	"	"	"	5.5	"	10.2	"	4.2	"	5.9	"	1.6
Tuiles et briques, etc. . . . .	230.8	548.5	"	259.5	50.7	10.9	1,955.2	767.8	"	2.4	"	0.2	"	"
Verrres à vitre . . . . .	"	"	"	9.8	7.4	8.8	"	8.7	0.6	1.0	"	"	"	"
Verreries et poteries, glaces . . .	0.4	86.5	"	2.4	"	2.2	800.5	20.9	"	1.2	"	5.7	"	2.1
Vins et vinaigres . . . . .	1.2	5.7	"	0.4	"	16.0	1.5	11.9	1.5	11.9	"	16.0	"	5.1
Totaux des expéditions . .	89,932.2	"	1,750.2	"	2,504.9	"	4,578.7	"	1,511.0	"	1,378.6	"	2,202.0	"
Totaux des réceptions . .	"	75,419.6	"	9,769.5	"	12,062.5	"	13,390.1	"	1,512.5	"	1,307.0	"	1,542.1
Total des expéditions et réceptions.	165,401.8		11,519.7		14,567.4		17,968.8		2,823.5		2,778.6		3,605.0	

NATURE DES MARCHANDISES.	GOSSELIES-COURCELLES		COURCELLES-NORD.		ROUX.		MARCHIENNES.		CHARLEROI.		COUILLET.		CHATELIEAU.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises. . . . .	8.0	74.0	»	»	»	9.8	1,410.5	10.5	999.0	11.0	»	8.0	31.9	45.1
Bières, levures. . . . .	19.2	8.8	»	16.6	»	9.9	60.0	83.5	15.5	180.8	»	11.4	89.2	58.9
Bois de construction, billes, etc. .	79.9	1,898.8	»	938.4	800.4	4,140.7	9,138.2	6,218.5	9,818.5	3,904.2	242.1	839.9	2,889.4	6,888.1
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	95.7	172.1	»	76.9	72.7	59.6	206.8	132.2	397.1	244.8	20.0	26.2	218.8	390.4
Bouteilles. . . . .	74.8	»	»	»	5.8	62.6	»	»	1,706.7	15.2	»	»	70.6	7.8
Céréales, grains, etc. . . . .	1,006.1	1,721.8	58	94.8	62.5	668.8	1,287.4	4,774.4	1,817.2	4,482.5	26.7	504.7	1,562.1	5,475.1
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	64.5	56.6	»	»	»	14.1	54.5	68.4	221.2	225.1	»	10.8	14.6	118.4
Clous, fils de fer, tôles. . . . .	5,012.2	255.6	»	17.6	1,701.0	142.0	890.8	899.2	1,524.7	1,255.2	5,826.8	82.6	1,422.6	826.6
Coke, charbon de bois. . . . .	»	7.0	»	»	»	»	10,557.8	4,153.4	28,095.5	870.5	10,154.2	437.7	367.7	13,897.5
Colis vides en retour. . . . .	288.4	88.2	0.5	1.9	51.2	7.4	128.5	48.5	410.6	100.5	72.8	817.9	562.2	89.9
Coton en balles. . . . .	»	0.8	»	0.2	»	»	14.9	»	»	»	»	»	»	4.2
Cuir et peaux, cornes. . . . .	14.8	18.9	»	»	0.9	18.0	25.4	17.5	86.1	8.6	»	»	186.7	88.6
Denrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	44.7	576.2	»	2.0	2.6	295.8	9.6	427.8	118.8	1,289.9	5.4	190.5	64.4	1,012.9
Déchets et chiffons. . . . .	18.6	5.4	»	2.1	56.5	4.9	78.7	10.0	304.4	1,218.6	»	5.9	357.4	51.6
Écorces à tan. . . . .	»	52.6	»	»	6.6	»	1,559.0	»	120.0	12.1	16.7	11.8	17.0	190.8
Engrais fins, guano, tourteaux. .	»	9.2	»	»	»	3.6	71.0	82.5	25.0	1,166.2	»	105.4	»	10.0
Fumiers communs. . . . .	87.0	»	»	»	»	»	»	5.0	19.4	4.0	»	»	»	»
Fers en barres, poutrelles, etc. .	»	622.8	»	191.5	9.0	1,086.9	14,745.8	642.9	638.7	1,689.9	14,872.1	116.6	17,187.0	921.7
Fers ouvrés, acier. . . . .	180.5	96.8	»	172.1	58.5	86.4	1,442.8	147.1	1,489.8	648.7	861.0	147.7	739.6	430.2
Fils de lin et autres. . . . .	»	6.4	10.0	»	»	3.8	26.7	102.1	9.6	196.8	»	5.9	16.9	29.6
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	61.2	70.8	57.4	2.5	69.5	461.0	8,548.1	8,194.6	6,608.4	4,294.2	22,050.8	10,541.8	28,196.0	19,412.7
Fourrages. . . . .	»	6.4	85,563.4	»	»	16.0	27.7	»	125.9	28.8	»	»	0.4	10.0
Houille, briquettes, tourbe. . . .	166,112.4	14,747.2	»	43.0	145,898.8	2,031.0	64,156.2	29,509.9	78,967.0	57,169.7	30,270.6	82,651.2	118,165.5	151,486.8
Huile en général, graisses. . . . .	101.9	169.0	»	51.7	0.4	89.1	11.8	581.7	18.2	867.1	1.7	212.7	44.5	816.8

Laine en balles. . . . .	2.0	"	"	"	"	"	85.5	0.4	8.0	16.9	"	"	7.6	58.4
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	35.6	"	"	"	4.0	0.8	21.5	16.6	49.0	24.0	1.0	0.4	73.8	7.7
Machines, mécaniques. . . . .	30.4	19.1	2.5	9.0	6.1	21.0	541.9	140.5	725.5	546.9	885.6	174.5	585.4	295.1
Métaux bruts autres que le fer . .	"	55.4	"	"	"	"	0.9	5.2	48.6	51.8	2.8	25.7	5.7	18.5
Métaux ouvrés autres que le fer . .	2.9	12.1	"	"	0.4	2.8	1.4	15.5	54.7	72.4	"	60.9	"	5.5
Minerais, pyrites. . . . .	"	0.5	"	"	"	296.0	138.0	85,222.1	642.5	2,805.5	77.5	68,935.9	2,614.2	113,620.8
Objets manufacturés . . . . .	67.5	40.7	"	4.4	25.2	55.5	29.0	185.0	537.1	127,291.6	4.7	56.2	274.5	508.9
Os . . . . .	6.4	"	"	"	2.1	"	7.2	2.2	170.2	19.5	"	0.4	13.5	1.6
Pavés. . . . .	"	"	"	"	"	"	179.1	28.0	45.0	16.6	448.4	"	"	148.5
Pierres brutes, castines, etc. . .	"	195.6	"	17.5	55.2	624.7	8,265.0	428.5	2,768.9	1,860.7	18.7	989.5	2,140.4	1,898.5
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	24.8	"	"	"	10.9	72.1	22.7	164.7	104.0	"	19.9	90.6	19.5
Pommes de terre, etc. . . . .	25.7	155.6	2.0	0.6	16.5	570.1	159.5	619.5	518.8	1,814.7	21.5	485.8	85.5	644.0
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	"	50.4	"	1.2	0.4	14.8	2.4	48.2	22.5	147.8	"	4.5	0.6	159.7
Rails et accessoires . . . . .	0.4	91.8	273.5	150.9	92.7	108.3	5,821.7	772.6	4,765.9	544.0	9,680.5	809.7	50,533.8	4,546.6
Sel brut. . . . .	"	"	"	"	4.6	"	"	"	1.8	18.1	"	150.5	150.5	"
Spiritueux. . . . .	5.4	50.8	"	0.4	1.6	95.2	5.1	149.0	42.6	241.2	2.7	169.8	50.2	415.5
Sucres bruts et raffinés . . . . .	0.6	4.8	"	"	2.0	5.1	5.9	45.9	59.1	45.5	"	5.8	2.1	206.7
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc. . . . .	4.0	370.9	"	2.1	0.4	285.9	23.5	195.7	59.7	295.4	75.5	850.1	3.7	140.5
Terres et sables, bruis, etc. . . .	1.8	898.0	"	80.0	95.1	907.0	2,188.4	1,285.6	77,351.0	2,728.0	240.0	5,124.4	1,188.0	5,259.2
Tissus. . . . .	0.6	15.9	"	"	0.4	12.2	2.8	21.0	111.7	86.5	"	2.5	1.2	57.1
Tuiles et briques, etc. . . . .	78.6	48.0	"	15.5	66.6	25.5	1,058.0	27.5	6,552.1	1,082.9	2,516.9	1,037.6	472.0	429.1
Verres à vitre . . . . .	1,616.2	5.9	"	"	1,081.9	6.4	2,122.5	55.5	5,638.1	546.1	"	5.5	207.7	57.4
Verreries et poteries, glaces . . .	585.6	86.8	"	"	5.5	29.7	"	12.5	119.0	214.1	"	4.5	109.4	94.2
Vins et vinaigres . . . . .	5.8	78.7	"	1.6	1.1	20.4	17.6	22.5	65.4	137.5	0.9	7.0	21.4	124.5
Totaux des expéditions . .	175,494.2	"	85,696.4	"	147,929.6	"	152,470.5	"	251,996.0	"	93,235.1	"	210,057.5	"
Totaux des réceptions . .	"	22,897.2	"	1,870.9	"	12,093.7	"	142,990.9	"	219,841.0	"	172,773.1	"	512,015.1
Total des expéditions et réceptions.	196,591.4		87,567.5		160,025.5		273,461.4		471,857.0		268,028.2		822,050.4	

NATURE DES MARCHANDISES.	LE CAMPINAIRE.		FARCIENNES.		TAMINES.		AUVELAIS.		MOUSTIER.		ELOREFFE.		NAMUR (STATION).	
	Expéditions.	Réceptions	Expéditions.	Réceptions	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions	Expéditions	Réceptions	Expéditions.	Réceptions
Ardoises. . . . .	"	"	"	"	5.5	15.6	"	11.5	"	"	"	10.0	26.6	10.8
Bières, levures. . . . .	"	"	"	11.5	8.1	18.0	"	5.6	"	1.5	9.2	5.7	7.7	17.5
Bois de construction, billes, etc. .	5.8	1,678.0	24.2	551.1	449.4	610.4	14.7	747.6	37.8	168.5	80.8	446.4	7,767.0	1,000.6
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	1.0	1.7	"	1.4	37.4	40.8	7.0	54.0	28.7	99.2	47.2	16.9	598.9	301.8
Bouteilles. . . . .	"	1.4	"	1.4	"	48.2	"	204.5	"	11.6	"	98.9	50.1	590.2
Céréales, grains, etc. . . . .	18.7	83.6	110.2	271.2	806.5	1,164.6	80.5	278.5	354.2	682.2	855.4	488.0	4,558.2	1,636.4
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	"	51.4	"	1.9	419.9	155.0	13.0	140.5	6.4	18.1	"	55.8	434.4	706.0
Clous, fils de fer, tôles. . . . .	"	15.6	"	9.6	"	20.4	7.4	21.5	"	1.2	"	14.6	608.7	147.5
Coke, charbon de bois. . . . .	"	"	"	17.5	"	55.2	"	5.6	928.0	1,029.5	2.8	5.0	157.9	1,910.6
Colis vides en retour. . . . .	14.1	1.8	54.5	21.4	6.8	218.9	52.8	566.0	58.4	106.0	88.8	253.2	170.5	230.9
Coton en balles. . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.2	"	0.9
Cuir et peaux, cornes. . . . .	2.0	0.5	"	"	26.7	5.5	"	1.9	5.0	4.5	8.4	19.0	84.9	256.6
Débris coloniaux, houblon, épicerie, etc.	584.5	15.0	"	22.1	1.7	16.9	"	53.5	98.6	58.6	111.6	89.0	840.2	285.9
Déchets et chiffons. . . . .	"	0.4	1.4	"	15.0	"	"	5.2	12.8	"	28.2	1.9	48.0	560.7
Écorces à tan. . . . .	"	"	"	5.7	"	5.0	"	"	"	"	"	"	1,158.7	21.6
Engrais fins, guano, tourteaux. .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4.5	59.8	6.8
Fumiers communs. . . . .	"	"	17.0	"	5.0	"	12.0	"	53.0	"	"	56.6	5.5	22.7
Fers en barres, poutrelles, etc. .	"	4.6	"	50.8	5.6	151.6	"	51.8	5.5	47.6	"	11.2	251.7	2,095.5
Fers ouvrés, acier. . . . .	2.6	21.2	54.8	24.1	15.1	150.9	35.5	102.8	11.0	79.5	5.5	94.0	616.8	753.4
Fils de lin et autres. . . . .	"	"	"	"	"	10.1	"	15.6	"	"	"	11.6	0.1	24.9
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	"	1.6	24.7	68.0	55.2	146.9	"	52.0	21.2	6.0	5.4	18.6	5,656.8	2,765.7
Fourrages. . . . .	"	"	"	"	"	5.0	"	0.4	"	"	"	"	5.0	215.5
Houille, briquettes, tourbe. . . .	111,277.0	41.5	47,802.9	82.0	72,197.6	1,764.4	50,618.5	507.0	1,150.5	1,712.6	7.8	15,537.8	88.0	89,099.5
Huile en général, grosses. . . . .	"	89.5	2.6	61.1	2.2	60.9	"	31.4	1.5	12.8	0.7	76.9	61.0	257.4

[ N° 205. ]

( 234 )

Laine en balles. . . . .	»	»	2.3	17.6	10.9	5.0	»	»	0.9	0.7	0.6	»	77.4	66.7
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	»	»	»	»	68.1	15.1	»	»	23.0	»	10.1	»	466.6	6.2
Machines, mécaniques. . . . .	»	6.8	»	»	59.0	18.1	101.5	9.0	»	26.9	7.8	21.9	74.6	388.7
Métaux bruts autres que le fer. .	»	»	»	»	»	10.7	»	4.6	28.2	26.7	8.8	28.7	882.0	53.5
Métaux ouvrés autres que le fer. .	»	»	»	»	»	13.4	»	56.6	»	»	»	4.1	590.4	48.8
Minerais, pyrites. . . . .	»	»	»	»	5.0	756.7	67.4	201.6	58.6	1,908.8	447.0	547.6	86,128.5	72.9
Objets manufacturés . . . . .	»	8.8	1.6	7.7	1.0	35.5	»	40.5	22.0	50.2	0.5	50.3	543.8	288.8
Os . . . . .	»	»	»	»	»	»	13.0	»	»	5.0	2.8	»	172.8	5.4
Pavés. . . . .	»	»	»	»	170.7	»	»	»	2,728.7	»	715.0	»	516.4	»
Pierres brutes, castines, etc. . .	»	0.9	»	»	883.0	104.0	»	1.2	904.9	9.0	52.9	61.3	1,481.5	734.5
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	»	»	»	»	25.4	1.8	»	8.5	»	»	54.5	»	48.9	6.8
Pommes de terre, etc. . . . .	0.4	1.5	»	281.5	7.4	103.5	2,698.9	81.0	88.8	26.3	9.3	66.0	157.5	530.5
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	4.2	4.9	»	15.4	1,199.2	51.7	»	13.5	788.7	100.8	595.8	94.7	1,952.2	1,064.2
Rails et accessoires . . . . .	»	15.6	»	56.1	»	52.1	»	12.5	»	0.5	»	11.8	109.7	4,492.8
Sel brut. . . . .	»	481.4	»	»	»	2,090.4	»	»	»	2,540.0	»	2,088.0	2.7	0.8
Spiritueux. . . . .	»	1.9	»	7.9	14.4	54.2	»	44.4	3.2	59.7	0.4	114.6	118.6	79.2
Sucres bruts et raffinés . . . . .	»	»	»	»	»	0.4	5,280.0	3.4	»	0.8	»	1.6	79.5	20.0
Sulfate de soude, blanc de cé- ruse, etc. . . . .	»	14.4	»	0.4	2,128.6	85.5	»	23.5	5,815.5	240.2	1,888.8	40.2	1,930.5	542.8
Terres et sables, bruis, etc. . . .	»	»	11.0	10.1	103.8	1,152.8	»	21.0	»	0.7	610.8	1,575.5	4,742.8	1,196.5
Tissus . . . . .	»	0.4	»	»	»	27.5	»	2.1	5.8	0.4	»	2.7	53.2	129.2
Tuiles et briques, etc. . . . .	5.5	51.6	»	5.1	»	61.6	»	75.0	»	65.3	70.4	243.1	68.9	306.0
Verres à vitre . . . . .	»	»	1.1	0.4	80.5	5.5	»	2.1	6.0	2.0	56.6	8.8	101.5	249.1
Verreries et poteries, glaces . . .	»	2.6	»	25.4	1,290.5	20.7	»	49.0	»	9.0	1,486.9	22.2	155.0	186.0
Vins et vinaigres. . . . .	0.5	9.0	56.9	97.5	»	17.5	»	8.8	57.9	8.4	4.4	9.1	47.5	115.0
Totaux des { expéditions . .	114,716.1	»	48,105.2	»	79,772.8	»	36,984.4	»	11,536.0	»	7,192.5	»	92,681.5	»
{ réceptions . .	»	2,582.2	»	1,486.9	»	9,234.5	»	5,033.0	»	9,115.1	»	22,052.1	»	82,928.8
Total des expéditions et réceptions.	114,298.5		49,562.1		89,027.1		59,989.4		20,451.1		29,224.6		178,610.1	

NATURE DES MARCHANDISES.	NAMUR (MEUSE).		SOIGNIES.		NEUFVILLES.		JURBISE.		LENS.		BRUGELETTE.		CHIEVRES ET ATTRES.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises. . . . .	»	»	»	150.8	»	7.7	»	»	»	0.0	»	6.0	»	»
Bières, levures. . . . .	»	»	42.8	98.5	185.3	18.0	23.7	5.8	48.1	5.5	98.0	11.2	0.8	19.0
Bois de construction, billes, etc. .	478.0	»	7.3	152.2	20.0	59.4	40.7	19.2	207.6	8.1	87.8	126.9	81.6	7.3
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	»	»	»	88.5	»	0.4	52.8	19.9	14.5	52.5	35.6	51.2	19.3	8.0
Bouteilles . . . . .	»	»	»	8.8	»	12.5	»	»	»	0.8	»	1.9	»	12.2
Céréales, grains, etc. . . . .	»	»	4,291.4	982.9	78.3	30.4	1,793.3	169.8	1,202.4	298.4	992.2	244.4	176.3	380.2
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	»	»	9,744.3	140.4	10.0	31.4	»	51.7	»	»	5.0	25.6	477.5	16.3
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	»	»	»	15.5	»	4.0	»	0.4	»	8.2	»	13.9	1.3	9.8
Coke, charbon de bois. . . . .	»	»	»	8.0	»	»	»	0.5	»	»	»	5.1	»	»
Colis vides en retour . . . . .	»	»	85.4	102.7	9.7	27.3	7.6	13.8	6.9	9.2	10.4	32.0	18.0	20.2
Coton en balles. . . . .	»	»	»	3.5	»	»	»	»	»	»	»	2.4	»	»
Cuir et peaux, cornes . . . . .	»	»	50.5	238.1	»	»	»	»	1.0	»	1.4	0.8	15.8	»
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	»	18.8	851.1	581.8	»	18.2	4.8	63.6	18.1	86.3	11.8	528.6	58.4	96.0
Déchets et chiffons . . . . .	»	9.1	»	21.9	»	»	2.1	»	»	4.0	»	4.9	»	0.5
Écorces à tan . . . . .	»	»	»	740.0	»	»	10.0	»	»	5.0	23.2	»	5.0	»
Engrais fins, guano, tourteaux . .	»	»	»	27.3	»	»	9.6	19.8	5.0	0.6	19.8	12.8	»	8.0
Fumiers communs . . . . .	»	»	15.0	»	»	»	9.0	1.1	0.6	0.1	»	35.1	18.7	»
Fers en barres, poutrelles, etc. .	»	18.5	»	177.1	»	10.2	»	15.8	0.8	29.1	»	105.8	»	26.4
Fers ouvrés, acier . . . . .	»	»	»	49.5	»	8.2	»	8.8	»	10.2	»	0.5	0.4	20.1
Fils de lin et autres. . . . .	»	»	»	26.9	»	»	»	»	»	»	»	3.9	»	»
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	»	55.0	»	5.1	0.7	»	»	»	»	»	5.5	6.7	24.2	6.5
Fourrages . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Houille, briquettes, tourbe. . . .	»	929.5	5.0	22,724.4	»	947.5	»	775.5	6.5	2,147.2	10.0	6,517.5	5.0	6,424.2
Huile en général, graisses . . . .	»	»	2.8	146.8	»	»	»	1.5	»	1.9	29.9	22.8	10.1	12.1

Laine en balles. . . . .	»	»	6.6	»	»	1.2	»	5.5	»	1.2	»	»	»
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	»	»	280.0	88.7	87.8	»	50.8	»	15.6	5.5	494.5	12.1	0.7
Machines, mécaniques . . . . .	»	»	»	105.4	»	0.9	»	8.8	486.0	5.1	18.8	14.1	16.5
Métaux bruts autres que le fer . .	»	»	»	0.4	»	»	»	»	7.0	2.5	0.8	»	»
Métaux ouvrés autres que le fer. .	»	»	»	46.7	»	»	»	»	0.4	»	»	0.5	1.4
Minerais, pyrites. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2.0	»	»	»
Objets manufacturés . . . . .	»	»	6.9	191.4	6.4	6.8	5.8	7.3	7.9	9.8	1.2	60.5	1.7
Os . . . . .	»	»	»	»	»	»	5.5	10.0	»	»	»	71.4	14.6
Pavés. . . . .	»	»	270.7	5.0	1.0	1,125.8	»	117.6	121.1	20.0	»	»	18,100.5
Pierres brutes, castines, etc. . .	»	7.5	27,861.8	1,520.5	57.6	226.9	0.8	5.8	8.0	75.0	»	8.0	1,232.2
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5.0
Pommes de terre, etc. . . . .	»	»	524.6	122.0	272.6	274.7	244.4	155.4	96.7	66.3	453.0	696.8	418.1
Produits chimiques et pharmaceutiques.	»	»	»	28.2	84.4	»	»	»	»	5.5	»	21.8	4.4
Rails et accessoires . . . . .	»	»	»	58.7	»	»	»	»	»	28.8	»	2.9	18.2
Sol brut. . . . .	»	»	»	70.0	»	»	»	»	»	2.0	»	»	»
Spiritueux. . . . .	»	»	44.4	107.7	210.7	0.4	1.1	76.0	»	19.5	6.8	25.9	49.5
Sucres bruts et raffinés . . . . .	»	»	»	18.2	»	»	»	0.4	»	0.7	220.1	2.8	675.3
Sulfate de soude, blanc de céruse, etc.	»	»	»	26.8	»	»	»	0.5	»	15.3	»	8.0	0.7
Terres et sables, brais, etc. . . .	»	»	343.4	0.8	»	»	»	0.5	12.6	»	»	»	5.0
Tissus . . . . .	»	»	»	20.2	»	0.4	»	2.5	8.0	25.2	»	0.4	1.1
Toiles et briques, etc. . . . .	»	»	7.5	387.0	»	60.9	»	6.8	»	»	109.8	0.4	10.0
Verres à vitre . . . . .	»	»	»	5.8	»	»	27.5	50.4	»	3.0	»	0.8	11.4
Verreries et poteries, glaces . . .	»	»	»	16.1	»	0.4	»	»	0.4	»	»	5.7	10.2
Vins et vinaigres. . . . .	»	»	»	141.7	»	5.0	»	7.2	0.6	8.2	»	11.2	1.4
Totaux des expéditions . .	478.0	»	44,404.8	»	1,012.4	»	2,288.3	»	2,272.8	»	2,685.0	»	18,537.9
Totaux des réceptions . .	»	958.4	»	20,015.2	»	2,869.6	»	1,846.7	»	2,902.4	»	8,288.9	12,200.6
Total des expéditions et réceptions.	1,415.4		75,419.7		5,882.0		5,856.0		5,175.2		10,873.9		50,838.8

NATURE DES MARCHANDISES.	MAFFLES.		ATH.		LIGNE.		LEUZE.		BARY-MAULDE.		HAVINNES.		MONS (STATION).	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.										
Ardoises . . . . .	»	»	2.4	28.4	»	8.3	0.6	10.8	»	»	»	»	»	133.7
Bières, levures . . . . .	196.9	47.0	0.8	184.3	»	6.6	65.7	23.3	»	11.4	»	»	298.5	511.7
Bois de construction, billes, etc. .	8.3	30.8	165.9	293.2	169.1	57.1	111.3	143.2	194.1	»	»	»	295.7	1,302.2
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	5.6	5.4	158.2	170.3	53.1	43.9	135.6	63.9	16.5	11.5	»	0.4	253.3	360.2
Bouteilles . . . . .	»	0.9	1.4	38.3	»	4.9	0.8	9.2	0.4	0.4	»	»	»	95.7
Céréales, grains, etc. . . . .	93.3	401.7	2,269.0	1,736.7	747.2	172.8	2,686.2	2,914.6	52.6	125.1	4.8	1.3	3,333.7	4,229.0
Chaux, plâtre, ciment . . . . .	840.7	1,036.9	1,467.6	1,680.6	»	12.2	533.8	1,973.8	10,641.3	11.3	»	»	0.3	263.3
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	»	2.1	33.6	78.6	»	7.4	7.4	21.2	»	»	»	1.2	33.3	224.4
Coke, charbon de bois . . . . .	»	0.2	5.0	28.6	»	»	33.7	»	»	»	»	»	414.0	115.7
Colis vides en retour . . . . .	29.3	39.1	94.9	93.2	3.6	6.1	36.3	33.0	73.1	4.4	0.2	0.1	394.4	289.4
Coton en balles . . . . .	»	»	»	»	»	»	0.3	23.8	»	»	»	»	»	36.1
Cuir et peaux, cornes . . . . .	»	»	30.9	17.1	»	»	42.3	32.3	»	0.4	»	»	475.6	64.2
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	29.2	35.9	475.1	646.9	44.1	23.3	332.3	463.3	0.9	18.3	3.3	7.1	311.3	606.1
Déchets et chiffons . . . . .	»	»	38.8	10.3	100.2	6.4	103.3	137.0	7.3	33.4	»	»	40.1	133.3
Écorces à tan . . . . .	»	»	9.8	73.2	»	»	193.3	23.0	1.0	»	»	»	»	101.2
Engrais fins, guano, tourteaux . .	63.3	14.3	29.0	62.2	»	34.3	13.3	333.1	»	23.3	»	»	10.6	19.3
Fumiers communs . . . . .	»	»	36.3	46.6	6.0	3.0	3.0	6.3	»	20.0	»	»	»	30.3
Fers en barres, poutrelles, etc. .	»	23.3	»	193.6	»	16.1	»	141.9	»	13.9	»	4.0	303.9	3,321.3
Fers ouvrés, acier . . . . .	»	42.7	23.2	163.3	6.1	3.3	31.0	63.1	3.0	1.3	»	0.7	23.9	473.3
Fils de lin et autres . . . . .	»	»	42.3	21.3	»	0.6	4.3	37.0	»	0.6	»	»	33.7	27.7
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	»	3.1	32.3	13.7	1.6	»	34.3	31.2	7.0	3.6	»	»	377.1	333.9
Fourrages . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Houille, briquettes, tourbe . . .	6.2	7,233.4	10.0	13,937.4	»	4,113.0	2,363.6	3,164.0	»	12,903.0	»	303.0	10,022.3	9,233.0
Huile en général, graisses . . . .	6.3	7.3	74.3	139.2	0.3	2.1	73.1	301.3	»	2.3	»	»	230.3	2,304.1

Laine en balles. . . . .	"	"	199.4	142.8	"	0.8	10.6	278.4	"	"	"	"	982.8	28.2
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	"	51.7	5,914.1	988.7	13.8	"	1,488.8	638.2	48.9	22.9	6.1	"	40.1	68.3
Machines, mécaniques. . . . .	10.9	18.0	183.2	260.8	0.7	207.1	40.6	80.6	"	15.2	"	"	126.8	387.4
Métaux bruts autres que le fer. .	"	"	9.9	36.2	0.8	"	"	8.8	"	"	"	"	18.4	14.1
Métaux ouvrés autres que le fer. .	"	0.8	2.1	14.8	"	0.4	10.0	9.8	1.4	"	"	"	"	198.8
Minerais, pyrites. . . . .	"	"	1.8	"	"	"	5.1	50.8	"	"	"	"	"	5.7
Objets manufacturés . . . . .	"	0.8	77.4	139.6	0.8	10.1	29.8	125.5	"	58.8	"	1.0	94.4	1,150.8
Os . . . . .	"	10.0	8.0	10.9	6.3	11.8	12.8	105.6	"	60.9	"	"	11.0	57.3
Parés. . . . .	1,068.0	"	252.0	1,729.1	6.8	1,092.4	"	4,341.2	"	1,131.6	"	388.0	"	808.4
Pierres brutes, castines, etc. . .	4,483.1	1,200.9	1,314.8	1,315.8	"	95.2	1,922.5	1,914.1	1,804.7	52.9	"	6.6	439.8	1,488.2
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	"	10.6	"	6.5	498.9	58.2	1.5	9.9	"	"	"	"	44.9	126.8
Pommes de terre, etc. . . . .	1,008.8	9.4	981.0	268.2	"	58.1	660.6	188.8	"	1,070.4	469.4	"	4,118.5	1,554.1
Produits chimiques et pharmaceutiques.	"	82.4	48.5	79.5	"	1.6	1.8	65.8	"	5.1	"	"	"	284.6
Rails et accessoires . . . . .	"	1,358.5	369.6	1,405.6	"	"	"	10.5	"	2.5	"	0.7	47.9	177.4
Sel brut. . . . .	"	0.4	"	108.0	"	"	0.4	58.0	"	"	"	"	"	28.5
Spiritueux. . . . .	91.8	1.7	45.1	201.4	1.4	28.0	0.8	165.6	"	11.4	"	59.7	1,065.8	336.1
Sucres bruts et raffinés . . . . .	"	"	478.8	78.8	141.5	158.4	500.2	163.7	856.0	1.2	"	0.8	51.5	409.9
Sulfate de soude, blanc de céruse, etc.	"	"	2.5	45.4	"	"	"	45.6	"	"	"	"	"	180.5
Terres et sables, brais, etc. . . .	"	549.2	22.8	54,188.7	"	0.3	56.5	1.1	5.0	164.8	"	"	10,757.8	108.8
Tissus. . . . .	"	9.8	288.0	541.9	"	1.3	225.7	20.5	"	5.6	"	7.4	121.4	140.5
Tuiles et briques, etc. . . . .	69.9	7.9	6.4	824.4	"	10.0	75.4	82.9	"	5.0	"	"	7.9	42.7
Verres à vitre . . . . .	"	"	5.4	14.1	"	1.8	2.9	28.8	"	"	"	"	58.6	207.2
Verreries et poteries, glaces . . .	"	11.8	1.0	21.8	"	9.8	7.6	27.6	"	"	"	1.0	"	101.4
Vins et vinaigres . . . . .	"	1.2	51.2	127.8	"	8.8	9.7	88.0	"	2.0	"	1.4	818.2	664.1
Totaux des expéditions . . . . .	7,981.4	"	15,186.8	"	1,785.7	"	11,793.0	"	13,073.4	"	488.8	"	56,987.7	"
Totaux des réceptions . . . . .	"	12,164.0	"	66,788.6	"	6,188.3	"	18,768.8	"	16,688.9	"	761.6	"	52,878.0
Total des expéditions et réceptions.	20,148.4		79,912.4		7,972.0		50,888.8		29,752.5		1,247.4		69,868.7	

NATURE DES MARCHANDISES.	MONS (BASSIN).		JEMMAPES.		QUAREGNON.		SAINT-GHISLAIN.		BOUSSU.		THULIN.		QUIÉVRAIN.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6.0	»	6.5	»	106.0
Bières, levures . . . . .	»	»	»	281.1	4.2	2.3	»	155.6	10.0	46.5	3.2	58.8	5.2	12.4
Bois de construction, lilles, etc. .	184.0	17.5	596.8	15,828.8	»	6.1	155.9	4,082.6	184.7	549.5	20.5	615.8	89.2	228.6
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	»	4.0	»	82.8	»	1.8	205.1	154.4	54.2	25.5	50.1	18.5	105.2	141.6
Bouteilles . . . . .	»	»	105.5	125.0	»	»	»	82.8	»	14.0	»	2.1	»	8.9
Céréales, grains, etc. . . . .	1,400.4	50.1	1,412.2	2,959.5	1.0	5.2	1,626.3	5,402.3	856.1	1,186.9	461.4	561.5	2,275.7	1,490.5
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	155.6	»	»	529.7	»	1.6	»	161.6	8.0	70.2	»	5.6	17.9	56.5
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	»	»	»	782.9	»	1.5	18.6	906.2	24.2	440.0	»	5.6	54.0	125.8
Coke, charbon de bois. . . . .	»	187.5	7,506.2	5.8	»	»	7,057.6	56.5	»	250.8	2,806.1	164.4	»	58.2
Coils vides en retour . . . . .	12.1	0.4	270.9	255.5	1.7	1.5	95.1	89.6	87.5	27.1	94.5	75.9	398.0	56.1
Coton en balles. . . . .	»	»	»	0.5	»	»	»	2.5	»	»	0.5	»	0.2	12.4
Cuir et peaux, cornes . . . . .	»	»	»	25.0	0.5	»	57.7	254.7	50.9	4.5	1.0	12.8	43.6	156.5
Denrées coloniales, houblon, épi- ceries, etc.	»	21.8	»	501.8	0.4	12.1	194.8	512.1	5.5	267.6	54.9	182.2	295.4	290.7
Déchets et chiffons . . . . .	»	»	711.6	755.2	»	»	1,404.1	431.7	8.0	62.1	74.0	462.1	15.1	89.4
Écorces à tan . . . . .	»	»	»	8.4	»	»	»	52.4	»	»	»	9.2	758.5	52.7
Engrais fins, guano, tourteaux . .	»	8.4	»	4.0	»	»	»	14.7	»	7.9	2.6	5.5	5.0	46.5
Fumiers communs . . . . .	»	49.5	»	»	»	»	»	16.7	40.6	4.0	271.5	4.0	76.0	45.9
Fers en barres, poutrelles, etc. .	»	45.0	»	698.2	»	7.7	20.4	646.7	129.7	559.5	»	37.8	»	1,900.5
Fers ouvrés, acier . . . . .	»	55.0	»	152.2	5.4	1.8	211.4	280.5	95.7	86.5	»	15.7	548.0	109.2
Fils de lin et autres. . . . .	»	»	»	56.1	»	0.8	57.4	14.9	152.6	59.0	1.5	1.5	17.5	110.6
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	»	100.0	745.0	5.1	»	»	55.8	415.2	164.1	424.8	496.4	45.2	8.5	4,057.7
Fourrages . . . . .	»	»	»	5.0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Houille, briquettes, tourbe. . . .	1,107.8	178,865.2	518,179.6	20,568.9	7.9	»	129,629.1	499.0	10.0	95.0	11,694.5	10.0	»	469.5
Huile en général, graisses . . . .	»	»	536.0	549.1	»	5.2	50.4	565.7	5.0	150.4	560.7	104.4	1,571.5	57.7

[ N° 205. ]

( 240 )

Laine en balles. . . . .	"	"	"	0.6	"	"	3.1	2.5	"	61.8	2.5	11.5	51.2	6.8
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	"	"	"	2.4	1.8	0.4	3.0	54.2	7.0	50.2	23.5	12.2	168.4	9.6
Machines, mécaniques. . . . .	"	60.8	758.5	267.6	"	"	411.5	1,951.5	1,157.6	500.7	15.7	10.5	118.7	1,128.6
Métaux bruts autres que le fer. . . . .	"	"	"	4.0	"	"	2.1	0.6	1.5	15.0	"	8.6	91.2	65.5
Métaux ouvrés autres que le fer. . . . .	"	"	"	18.6	"	"	"	19.6	1.1	5.4	"	2.2	18.8	65.0
Minerais, pyrites. . . . .	18,820.1	"	"	"	"	"	"	"	"	0.7	"	2,797.0	"	7,429.1
Objets manufacturés . . . . .	"	77.0	"	137.6	0.4	2.9	44.8	249.8	1.0	105.8	414.7	62.4	58.9	192.4
Os . . . . .	40.7	"	259.0	555.0	"	40.0	259.5	650.9	"	15.9	175.1	52.8	78.2	524.6
Pavés. . . . .	"	500.5	"	202.7	"	"	"	506.7	"	592.0	"	"	"	580.4
Pierres brutes, castines, etc. . . . .	72.4	95.6	"	1,036.8	0.5	"	169.7	642.6	2.0	778.7	16.9	50.6	1,032.4	1,602.8
Pierres, marbre et dalles polies, etc. . . . .	1.0	"	"	20.7	"	"	112.6	29.0	"	0.8	"	"	5.9	5.9
Pommes de terre, etc. . . . .	994.2	1.5	"	289.0	2.0	0.8	551.0	905.1	59.5	62.8	754.5	72.1	448.4	198.6
Produits chimiques et pharmaceutiques. . . . .	"	"	"	68.0	"	2.1	25.5	149.2	"	22.5	267.0	309.9	29.6	38.9
Rails et accessoires . . . . .	"	"	"	547.5	"	0.5	"	347.1	"	21.5	"	0.6	91.2	0.6
Sel brut. . . . .	"	"	"	2.0	"	"	1.5	"	15.0	45.0	"	12.0	"	"
Spiritueux. . . . .	"	"	25.5	887.6	"	1.5	42.1	256.7	11.5	121.7	"	155.1	5.5	77.5
Sucres bruts et raffinés . . . . .	"	"	"	27.0	"	6.0	825.9	112.0	659.4	54.6	699.9	9.2	857.9	2,559.0
Sulfate de soude, blanc de céruse, etc. . . . .	"	1.7	"	147.5	"	"	"	47.5	"	170.5	"	45.8	158.5	7.9
Terres et sables, brais, etc. . . . .	"	21.6	7,149.0	905.5	0.6	"	7,820.2	465.5	1,885.6	447.2	130.0	6.0	405.1	1,585.4
Tissus. . . . .	"	9.5	"	54.5	"	"	5.5	21.6	4.7	7.7	1.8	5.6	17.5	117.2
Tuiles et briques, etc. . . . .	"	257.5	"	66.5	"	"	10,758.4	356.4	26.5	80.6	"	100.1	50.0	1,194.7
Verres à vitre . . . . .	"	40.0	484.1	66.6	"	"	5.5	82.1	9.0	28.9	5.0	0.6	1.0	"
Verreries et poteries, glaces . . . . .	"	"	772.2	142.8	"	1.1	106.8	50.8	564.5	197.4	"	27.5	17.5	25.5
Vins et vinaigres. . . . .	"	"	55.8	169.6	0.9	"	15.5	49.5	8.5	11.4	"	48.9	255.7	15.0
Totaux des expéditions . . . . .	22,766.5	"	358,925.4	"	27.1	"	161,745.7	"	5,885.2	"	19,079.6	"	10,177.5	"
Totaux des réceptions . . . . .	"	180,415.5	"	46,758.1	"	100.7	"	19,559.5	"	7,087.5	"	6,160.9	"	26,579.9
Total des expéditions et réceptions. . . . .	205,181.6		585,663.5		127.8		181,085.0		12,942.7		25,250.5		56,757.2	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES MIXTES.													
	FLANDRE OCCIDENTALE.		HAINAUT ET FLANDRES.		LIERRE A TURNHOUT.		PEPINSTER A SPA.		GRAND CENTRAL.		MANAGE A WAVRE.		NORD BELGE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises. . . . .	"	12.5	"	78.4	"	14.9	"	12.5	115.5	"	"	52.0	245.2	0.8
Bières, levures. . . . .	9.7	702.5	4.4	45.9	"	81.6	50.6	44.5	69.5	144.0	1.8	0.8	7.9	156.7
Bois de construction, billes, etc. .	657.7	1,155.2	664.2	66.7	525.6	8.9	140.8	156.9	4,110.7	1,592.2	569.3	809.0	1,401.6	662.4
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	188.2	514.5	106.7	95.0	9.1	95.0	51.4	198.2	580.6	209.7	212.1	47.8	512.5	499.1
Bouteilles. . . . .	455.9	54.1	6.5	28.1	5.0	4.5	"	6.8	526.9	0.5	"	"	11.2	77.1
Céréales, grains, etc. . . . .	7,308.0	8,605.5	1,319.9	1,731.7	271.0	871.6	76.8	2,559.9	5,525.7	2,549.0	172.6	415.8	10,754.0	7,694.9
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	149.8	1,955.2	1,153.0	256.2	510.4	45.8	0.5	2,202.8	98.4	21.2	128.7	49.5	1,805.0	507.2
Clous, fils de fer, tôles. . . . .	2.5	503.5	12.5	130.0	"	45.2	5.0	124.1	205.4	1,466.6	0.6	117.4	7,416.2	400.5
Coke, charbon de bois. . . . .	52.2	709.5	28.0	347.0	86.9	"	"	50.0	2,697.8	11,965.5	"	554.0	1,219.7	1,595.9
Colis vides en retour. . . . .	261.7	565.9	127.6	175.9	187.5	52.4	107.5	67.9	275.9	539.2	30.4	54.6	686.5	401.1
Coton en balles. . . . .	25.5	46.1	1.7	59.0	"	0.7	1.7	52.9	4.5	12.0	0.5	26.0	8.6	5.7
Cuir et peaux, cornes. . . . .	161.4	111.5	54.4	35.2	0.8	27.4	140.1	121.2	5,316.0	284.2	10.1	15.9	185.1	169.4
Dentrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	1,422.8	2,522.1	564.8	531.8	0.6	447.6	7.9	236.9	1,261.7	1,181.4	94.8	152.1	448.6	1,108.8
Déchets et chiffons. . . . .	1,100.8	98.5	346.4	56.8	105.8	11.1	25.9	31.9	451.9	671.2	248.4	698.0	748.0	1,467.9
Écorces à tan. . . . .	14.5	"	956.4	45.9	"	"	9.1	423.1	520.8	2.0	"	29.7	796.6	"
Engrais fins, guano, tourteaux. .	77.8	8,770.8	10.0	881.9	1.5	172.2	"	15.0	85.1	119.0	16.0	72.9	94.0	89.9
Fumiers communs. . . . .	20.0	10.0	55.6	557.2	"	0.6	"	"	17.2	30.1	15.5	40.8	11.5	"
Fers en barres, poutrelles, etc. .	0.1	608.4	2.6	734.1	"	50.8	"	248.4	516.6	1,142.7	59.4	668.1	5,925.0	1,569.6
Fers ouvrés, acier. . . . .	51.6	421.8	12.1	224.5	58.0	208.5	5.8	199.4	507.5	505.1	218.5	959.7	5,542.5	1,098.5
Fils de lin et autres. . . . .	254.2	2,472.5	103.1	352.1	121.5	485.9	7.1	51.2	22.5	240.8	"	100.0	141.2	119.0
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	72.2	198.6	507.1	464.7	95.5	5.0	7.5	72.1	5,911.5	2,027.4	170.5	57.7	27,716.2	8,335.4
Fourrages. . . . .	69.1	5.1	"	"	"	"	"	20.0	8.2	8.0	"	"	25.9	58.1
Houille, briquettes, tourbe. . . .	50.7	11,729.4	21,008.5	27,542.1	540.6	5.0	284.0	15,209.4	17,750.8	69,979.6	20,530.1	58,741.0	114,140.9	24,502.7
Huile en général, graisses. . . . .	1,408.7	567.5	802.6	192.7	18.4	106.5	1.5	5.8	52.9	789.7	6.1	69.9	527.1	1,595.6

[ N° 205. ]

( 242 )

Laine en balles . . . . .	307.6	124.5	17.2	161.7	8.9	161.2	10.6	"	194.9	901.4	23 6	15.3	251.4	272 6
Lin, chanvre, étoupes . . . . .	1,238.7	946.2	123.0	798.5	19.8	14.7	1.3	1.1	2,458.7	58.7	49.4	57.6	311.4	38.1
Machines, mécaniques . . . . .	167.9	663.8	43.6	286.4	154.5	21.3	"	12.6	60.2	748.9	230 9	109.5	5,061.5	618.6
Métaux bruts autres que le fer . .	14.7	95.0	"	5.5	"	28.5	"	0 5	186.8	127.2	"	6.1	17,540.4	1,109.5
Métaux ouvrés autres que le fer . .	10.5	48.9	0.6	18.8	"	4.5	407.1	2.1	122.4	151.4	780.1	12.1	177.1	72.5
Minerais, pyrites . . . . .	20.0	11.2	87.0	"	"	212.5	27,168.3	"	49,098.0	2,225.0	572.6	"	182,907.6	54,844.1
Objets manufacturés . . . . .	984.5	1,035.5	87.8	164.6	451.3	"	20.7	22.1	185.5	505 1	275.0	65.2	9,148.8	92.1
Os . . . . .	185.7	149.6	52.8	617 0	"	"	"	10.8	270.7	64.2	71.1	128.6	79.1	54 9
Pavés . . . . .	0.6	7,480.5	58.6	616.0	"	15.5	"	"	28.6	10.0	87.2	52.0	5,506.2	163.0
Pierres brutes, castines, etc. . .	540.0	1,415.8	3,529.5	744.7	188.1	"	0.9	15.8	1,695.2	1,558.4	5,892.5	64.7	4,047.5	1,590.8
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	551.1	55.2	76.7	40.9	79.1	5.1	12.0	8.1	191.0	29.6	453.5	13.8	1,167.8	81.2
Pommes de terre, etc. . . . .	1,542.4	95.2	147.1	174.6	8.2	62.0	0.8	22 0	596.5	182.5	821.0	238 8	575 4	161.4
Produits chimiques et pharmaceu- tiques.	156.7	276.3	114.4	140.5	"	5.9	85.7	9.7	48.4	547 2	26.1	204.8	586.1	1,319.1
Roils et accessoires . . . . .	"	1.1	"	63.8	"	56.4	"	1,992.4	1,066.7	151.8	410.9	154.1	4,859.8	270.7
Sel brut . . . . .	15 4	557.2	"	202.2	"	27.4	0.1	0.1	5,539.7	15 2	0.7	12.8	152.8	52.2
Spiritueux . . . . .	188.6	158.5	7.5	263.1	6.7	6.4	57.0	141.8	410.8	502.9	193.0	248 5	794.9	569.2
Sucres bruts et raffinés . . . . .	8.9	242.1	1,618.2	297.0	"	45.9	11.6	1.5	8.8	103.2	77.5	286.0	763.5	1,936.2
Sulfate de soude, blanc de ce- ruse, etc.	40.4	547.8	"	76.5	"	1.9	"	56 8	97.6	2,050 0	"	23.4	1,544.6	1,979 9
Terres et sables, brais, etc. . . .	69.7	39 5	46 5	145.5	1.9	82.8	15.6	601.4	5,226 8	1,076.4	680.9	54.7	11,255.4	2,796.9
Tissus . . . . .	727.0	232 5	30.0	152.0	7.1	14.5	8.0	"	151.6	572.5	1.1	59.5	2,010.1	573.8
Tuiles et briques, etc. . . . .	88.2	1,845.0	62.0	503.5	"	5.4	0.4	23 6	55.1	756.5	5.9	47.2	1,651.7	151.8
Verres à vitre . . . . .	79.0	118.1	16.5	74.1	"	"	"	4.0	510.1	282.9	31.1	28.2	198.8	248.7
Verreries et poteries, glaces . . .	21.8	262.1	37.5	218.4	"	11.2	"	7.9	185 4	274.8	0 8	78.0	1,045.9	238.5
Vins et vinaigres . . . . .	68.3	228.2	6.4	194.2	"	20.1	0.1	15.0	288.9	246.6	18.3	87.5	203.2	416.7
Totaux des { expéditions . .	20,605.1	"	55,668.1	"	5,191.9	"	28,647.0	"	107,920.9	"	55,088.5	"	426,945.8	"
{ réceptions . .	"	87,661 2	"	40,507.6	"	3,480.6	"	24,814.1	"	107,175.1	"	45,548.5	"	100,939.4
Total des expéditions et réceptions.	108,264.3		76,175.7		6,652.5		55,461.1		215,094.0		78,656.6		527,905.2	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES MIXTES.										SERVICES INTERNATIONAUX.			
	CENTRE.		LUXEMBOURG.		MONS A MAUMONT.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS		SAND A EECLOO.		HOLLANDO-NORD-BELGE.		PRUSSO-NÉERLANDO-BELGE.	
	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Ardoises. . . . .	110.8	14.0	509.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bières, levures. . . . .	5.8	155.5	2.1	"	"	15.0	"	"	"	2.5	89.7	5.2	91.8	166.7
Bois de construction, billes, etc. .	1,670.1	1,832.1	12,065.3	5,767.2	25.5	501.2	1,012.5	27.6	"	3.0	862.9	18.6	2,277.7	249.6
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	520.9	201.0	189.2	501.5	1.1	1.5	12.0	5.5	"	2.9	19.1	24.0	129.7	1,058.5
Bouteilles. . . . .	385.4	0.5	0.5	88.5	"	"	"	"	"	"	"	18.6	12.4	17.6
Céréales, grains, etc. . . . .	2,708.7	2,492.5	6,780.8	1,630.7	1.5	198.4	431.4	112.5	52.5	"	582.4	1,585.5	3,048.5	7,477.7
Chaux, plâtre, ciment. . . . .	435.7	72.2	5,875.5	116.8	"	26.9	"	582.6	"	"	58.0	198.7	"	626.8
Clous, fils de fer, tôles. . . . .	985.1	706.5	99.8	287.5	2,222.1	"	"	2.5	"	"	"	158.8	185.8	78.0
Coke, charbon de bois. . . . .	2,545.0	132.1	252.6	2,366.1	6.7	10.0	"	"	"	"	"	155.6	10.5	110.7
Colis vides en retour. . . . .	215.5	100.5	155.0	144.2	"	0.7	5.4	77.4	"	17.4	41.1	18.2	265.1	547.8
Coton en balles. . . . .	2.5	20.5	"	18.8	1.2	"	"	24.5	"	"	"	0.5	2.2	54.0
Cuir et peaux, cornes. . . . .	109.0	436.6	50.2	706.0	51.5	5.4	"	0.5	"	"	158.0	15.9	221.0	591.2
Denrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	87.9	702.7	541.0	1,764.7	"	25.9	1.2	61.7	44.0	"	847.7	5.5	668.4	1,716.7
Déchets et chiffons. . . . .	514.8	241.1	324.5	1,048.5	"	"	12.5	85.2	"	0.6	5.5	16.2	547.2	104.1
Écorces à tan. . . . .	29.1	16.5	2,149.5	11.0	"	"	15.1	0.6	"	"	"	15.4	80.8	22.9
Engrais fins, guano, tourteaux. .	1,017.5	59.9	69.2	244.7	"	"	"	8.2	"	"	"	19.6	647.4	151.4
Fumiers communs. . . . .	11.0	18.2	56.5	34.8	77.0	"	"	"	74.0	"	"	0.9	"	10.2
Fers en barres, poutrelles, etc. .	5,810.5	2,658.0	75.7	890.0	"	5.0	"	"	"	"	"	5.4	4.4	67.5
Fers ouvrés, acier. . . . .	1,629.7	615.7	136.5	236.6	2.5	6.8	"	"	"	"	54.4	87.4	327.8	141.1
Fils de lin et autres. . . . .	1.5	69.5	1.4	157.5	"	"	"	15.2	"	"	15.4	1.7	125.1	150.4
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	5,957.2	5,995.1	2,509.6	1,157.9	"	15.5	"	70.8	"	"	15.0	26.1	360.7	251.5
Fourrages. . . . .	101.5	11.9	368.2	165.5	"	"	"	"	"	"	"	"	295.4	"
Houille, briquettes, tourbe. . . .	248,822.6	1,225.0	40.0	51,422.4	40,655.1	50.0	425.0	2,255.0	"	275.5	10,576.4	1,716.5	"	22,575.0
Huile en général, graisses. . . . .	59.7	984.8	2.1	786.7	5.1	20.5	5.5	196.1	"	"	12.8	151.0	15.4	1,226.1

[ N° 205. ]

( 244 )



NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTERNATIONAUX.										Observations.
	FRANCE.		ALLEMAGNE.		BELGE - BAVAROIS - AUTRICHIEN.		GUILLAUME-LUXEMB.		SUISSE.		
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	
Ardoises . . . . .	533.2	1,112.0	12.5	400.2	"	"	"	"	"	"	
Bières, levures . . . . .	6.0	267.4	1,117.4	15.2	4.6	17.6	"	"	2.4	2.9	
Bois de construction, billes, etc. . .	1,044.9	2,846.0	415.5	266.4	51.6	9.5	622.5	4.8	"	1.6	
Bois ouvrés, bois de teinture, bois d'ébénisterie.	759.7	850.5	142.7	1,455.0	15.5	229.7	25.5	"	5.9	101.0	
Bouteilles . . . . .	45.9	201.2	55.9	7.2	"	"	"	"	"	"	
Céréales, grains, etc. . . . .	27,659.4	9,068.1	12,554.0	15,918.0	774.1	577.2	170.8	147.8	118.1	514.1	
Chaux, plâtre, ciment . . . . .	558.8	8,959.4	62.0	144.7	"	"	"	91.9	"	0.4	
Clous, fils de fer, tôles . . . . .	59.5	6,812.1	128.5	450.2	"	0.8	"	0.2	0.2	148.4	
Coke, charbon de bois . . . . .	141.0	47,772.6	"	20.5	"	"	"	15,110.4	"	15,429.7	
Colis vides en retour . . . . .	548.5	595.5	265.5	2,579.2	6.2	24.1	51.8	0.5	0.2	7.7	
Coton en balles . . . . .	774.6	277.0	164.4	755.9	"	95.7	"	96.9	"	2,690.6	
Cuir et peaux, cornes . . . . .	587.0	2,738.4	1,674.6	9,055.2	1.8	146.6	126.7	2,297.9	"	140.1	
Denrées coloniales, houblon, épiceries, etc.	957.5	5,452.1	1,202.5	5,257.2	575.5	595.6	55.9	407.7	2.7	536.4	
Déchets et chiffons . . . . .	4,110.1	1,499.9	849.8	3,811.7	8.6	5.2	495.4	"	46.4	11.2	
Écorces à tan . . . . .	888.0	45.6	"	1,507.8	"	"	5.0	"	"	"	
Engrais fins, guano, tourteaux . .	1,255.4	1,144.4	1,168.6	1,053.5	"	"	"	54.9	"	5.0	
Fumiers communs . . . . .	278.1	506.0	5.0	"	"	"	"	"	"	"	
Fers en barres, poutrelles, etc. . .	84.7	4,975.5	158.4	255.5	"	"	"	19.8	5.2	670.9	
Fers ouvrés, acier . . . . .	745.9	1,157.7	1,219.7	786.6	25.5	210.9	85.6	7.0	"	272.7	
Fils de lin et autres . . . . .	1,061.7	841.7	269.5	1,989.0	"	22.6	"	"	0.4	527.2	
Fonte brute, mitraille de fer et de fonte.	151.2	6,505.5	748.6	10,058.7	"	50.0	66.0	"	"	87.5	
Fourrages . . . . .	95.6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Houille, briquettes, tourbe . . . .	1,108.5	484,986.5	1,245.2	2,754.1	"	"	"	1,729.0	480.0	12,817.4	
Huile en général, graisses . . . .	1,456.1	5,592.4	254.8	11,086.5	10.7	1,005.2	"	1,216.4	"	5,636.6	

Laine en balles. . . . .	1,639.7	6,096.4	4,689.5	1,070.4	543.8	59.8	»	109.7	59.5	528.5
Lin, chanvre, étoupes. . . . .	3,043.8	12,399.8	1,922.8	438.4	16.0	28.8	»	50.7	»	36.7
Machines, mécaniques. . . . .	1,498.8	1,644.2	808.9	846.7	»	43.8	»	57.6	»	41.9
Métaux bruts autres que le fer. . .	732.6	20,312.4	6,718.4	482.2	0.4	22.7	»	64.8	»	910.1
Métaux ouvrés autres que le fer. .	159.0	508.5	421.8	258.8	0.2	»	0.6	7.0	»	179.8
Minerais, pyrites. . . . .	44,079.0	103,269.5	6,924.0	4,192.8	2.8	»	29,208.6	70.7	4.0	75.0
Objets manufacturés . . . . .	6,772.0	3,116.8	4,805.9	5,784.9	533.8	502.5	50.4	»	512.0	17.0
Os . . . . .	46.0	1,087.6	»	150.7	»	2.1	»	»	»	»
Pavés. . . . .	»	2,005.8	»	12.0	»	»	»	»	»	»
Pierres brutes, castines, etc. . .	2,026.6	18,514.9	799.2	2,939.8	63.6	16.2	1,214.8	1.4	»	20.1
Pierres, marbre et dalles polies, etc.	308.9	178.6	57.5	1,118.8	»	»	75.9	1.0	0.4	»
Pommes de terre, etc. . . . .	253.8	244.2	536.5	544.4	»	»	8.8	»	5.1	»
Produits chimiques et pharmaceu- tiques. . . . .	1,881.7	1,885.9	1,292.8	1,294.1	11.0	45.9	4.7	53.6	73.4	70.8
Rails et accessoires. . . . .	0.6	147.9	116.8	0.2	»	»	»	255.6	»	15.0
Sel brut. . . . .	3,242.6	0.2	1.1	397.2	»	6.5	»	»	50.0	»
Spiritueux. . . . .	856.6	516.9	278.9	511.8	»	»	»	1.1	2.0	12.2
Sucres bruts et raffinés . . . . .	887.8	8,822.5	4,867.2	1,160.7	»	2.6	»	711.5	»	76.5
Sulfate de soude, blanc de cœ- ruse, etc. . . . .	1,518.4	2,517.0	945.6	1,035.0	»	»	»	2.5	6.0	774.9
Terres et sables, brais, etc. . . .	5,287.8	11,688.8	6,584.4	619.7	64.4	13.9	»	25.5	»	43.7
Tissus . . . . .	1,207.4	2,444.8	5,211.1	1,058.4	0.9	17.2	6.1	28.8	9.1	317.5
Tuiles et briques, etc. . . . .	548.0	2,423.5	572.6	8,887.5	»	9.7	»	0.9	»	456.7
Verres à vitre . . . . .	215.7	207.5	55.8	485.4	123.0	50.4	»	90.7	»	80.2
Verreries et poteries, glaces . . .	1,647.8	248.1	1,887.2	517.4	25.0	210.5	1.1	5.0	»	2.8
Vins et vinaigres . . . . .	8,533.4	466.8	924.6	2,679.8	6.6	1.6	»	0.6	14.2	7.6
Totaux des { expéditions . .	129,749.0	»	70,984.3	»	2,267.0	»	52,228.7	»	1,123.0	»
{ réceptions . .	»	794,003.2	»	96,786.5	»	5,536.0	»	22,658.5	»	58,883.0
Total des expéditions et réceptions.	925,782.2		167,740.8		5,625.0		54,867.2		40,008.0	

## N° XX. — Relevé des quantités de houille et de coke expédiées des stations

(Les quantités sont exprimées

STATIONS D'EXPÉDITION.	PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		PAR QUÉVY.		PAR ATHUS.	
	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.
Bascoup. . . . .	260.0	»	6,180.0	»	1,520.0	»	12,190.0	»	»	»
L'Étoile . . . . .	3,830.0	»	180.0	»	60.0	»	3,430.0	»	»	»
L'Olive . . . . .	»	»	40.0	»	30.0	»	720.0	»	»	»
Mariemont. . . . .	330.0	»	40.0	»	»	»	»	»	»	»
Beaume. . . . .	330.0	930.0	160.0	100.0	260.0	360.0	380.0	110.0	»	»
La Louvière . . . . .	1,491.0	176.0	610.0	1,300.3	15.0	23.0	»	»	»	»
La Paix. . . . .	»	»	20.0	»	»	»	»	»	»	»
Bois-du-Luc . . . . .	600.0	220.0	1,040.0	140.0	»	»	»	»	»	706.0
Bracquignies. . . . .	»	20.0	»	»	»	70.0	»	910.0	»	»
Gosselies - Courcelles .	13,120.0	»	2,710.0	»	16,314.0	»	»	»	»	»
Courcelles-Nord . . . .	18,430.0	»	390.0	»	13,690.0	»	»	»	»	»
Roux . . . . .	11,940.0	»	1,800.0	»	24,400.0	»	»	»	»	»
Marchiennes . . . . .	16,769.0	11.4	240.0	»	»	»	»	»	633.7	2,330.0
Charleroi . . . . .	2,174.0	»	2,077.0	9.8	»	»	»	»	»	»
Couillet. . . . .	»	»	»	»	160.0	340.1	»	»	»	»
Châtelineau . . . . .	360.0	»	2,030.0	30.0	66,836.0	50.0	»	»	737.0	»
Le Campinaire. . . . .	1,740.0	»	3,290.0	»	38,140.0	»	»	»	383.0	»
Farciennes. . . . .	3,330.0	»	1,990.0	»	17,150.0	»	»	»	260.0	»
Tamines. . . . .	620.0	»	3,300.0	»	23,770.0	»	»	»	»	»
Auvelais. . . . .	20.0	»	220.0	»	7,400.0	»	»	»	»	»
Moustier. . . . .	»	»	20.0	»	163.0	»	»	»	»	»
Namur . . . . .	»	»	»	»	»	117.9	»	»	»	»
Mons (stat. et bassin). .	941.0	»	47.5	»	»	»	»	»	»	»
Jemmapes. . . . .	33,649.3	933.3	23,643.0	6,312.7	»	»	»	»	»	»
Saint-Ghislain. . . . .	4,719.0	389.0	10,836.3	1,772.0	»	»	18.0	»	10.0	30.0
Thulin . . . . .	»	3.0	»	»	»	»	»	»	»	»
	114,893.3	2,704.9	63,066.0	9,884.8	249,630.0	941.0	16,738.0	1,020.0	2,063.7	3,306.0
	117,598.4		72,930.8		230,371.0		17,758.0		3,371.7	

désignées ci-après, en destination de la France, pendant l'année 1865.

en tonnes de 1,000 kilogrammes).

PAR STEPENICH.		PAR DOISCHE.		PAR VIERVES.		PAR BLANDAIN.		TOTAL.		TOTAL
HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	HOUILLE.	COKE.	GÉNÉRAL.
"	"	"	"	"	"	10.0	"	20,160.0	"	20,160.0
"	"	"	"	"	"	"	"	7,520.0	"	7,520.0
30.0	"	"	"	"	"	"	"	840.0	"	840.0
"	"	"	"	"	"	"	"	590.0	"	590.0
16.0	1,520.5	"	"	"	894.0	"	"	1,126.0	5,954.5	5,060.5
"	"	"	"	"	"	"	"	2,116.0	1,699.5	5,815.5
"	"	"	"	"	"	"	"	20.0	"	20.0
"	1,943.0	"	"	10.0	11,018.0	"	"	1,680.0	14,027.0	15,677.0
"	3,540.0	"	"	"	7,470.0	"	"	"	12,010.0	12,010.0
"	"	"	"	"	"	260.0	"	72,404.0	"	72,404.0
"	"	"	"	1,053.1	"	"	"	35,543.1	"	35,543.1
"	"	"	"	11,473.0	"	640.0	"	49,953.0	"	49,953.0
"	648.0	"	"	"	"	"	"	17,662.7	5,209.4	20,872.1
"	"	"	"	"	"	"	"	4,231.0	9.8	4,260.8
"	"	90.0	861.5	"	"	"	"	280.0	1,201.6	1,481.6
23.0	"	"	"	"	"	"	"	70,008.0	80.0	70,088.0
33.0	"	5,400.0	"	"	"	"	"	48,990.0	"	48,990.0
30.0	"	1,715.0	"	"	"	290.0	"	24,783.0	"	24,783.0
"	"	1,370.0	"	"	"	20.0	"	29,280.0	"	29,280.0
710.0	"	435.0	"	"	"	"	"	8,785.0	"	8,785.0
"	"	"	574.0	"	"	"	"	183.0	574.0	757.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	117.9	117.9
"	"	"	"	"	"	"	"	988.3	"	988.3
"	"	"	"	15,219.9	"	537.5	"	70,831.9	7,246.2	78,098.1
147.0	"	"	"	472.0	433.0	"	"	16,202.5	2,644.0	18,846.5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.0	5.0
995.0	7,651.5	7,010.0	1,433.5	26,210.0	19,815.0	1,837.5	"	482,163.7	46,758.7	
8,644.5		8,443.5		46,025.0		1,537.5		528,922.4		528,922.4

N° XXI. — *État détaillé des recettes figurant comme*

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer ou au abords.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Bruxelles (Nord) . . .	72 50	97 53	2,804 75	•	•	»	»	»	»
— (Central) . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— (Allée-verte) . . . .	»	2,496 54	»	405 35	»	»	»	»	24 »
— (Entrepôt) . . . . .	»	1,409 64	»	»	»	»	»	12,047 55	»
— (Chartreux) . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— (Ixelles) . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— (Molenbeek) . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— (St-J.-ten-Noode) . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— (St-Gilles) . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— (Ch. de Louvain) . . .	»	»	» 10	»	»	»	»	»	»
— (Rue de Josephat) . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
— (Rue de la Loi) . . . .	»	»	» 25	»	»	»	»	»	»
Schaerbeek . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Haeren . . . . .	»	»	»	6 »	»	»	»	»	»
Vilvorde . . . . .	»	325 60	2 60	»	»	»	»	»	»
Eppeghem . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Weerde . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines . . . . .	458 »	777 94	456 »	»	»	»	»	»	56 75
Wavre-St-Catherine . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Duffel . . . . .	»	» 60	4 75	»	»	»	»	»	»
Contich . . . . .	»	5 »	6 45	»	»	»	»	»	»
Lierre . . . . .	480 »	452 98	46 95	»	»	»	»	»	»
Vieux-Dieu . . . . .	»	420 25	»	»	»	»	»	»	»
Berchem (Anvers) . . . .	»	» 42	»	»	»	»	»	»	»
Anvers . . . . .	425 »	1,945 24	943 80	»	»	»	»	4,024 40	77 30
Laeken . . . . .	»	4 08	»	»	»	»	»	»	»
Jette St-Pierre . . . . .	»	»	3 20	»	»	»	»	»	»
Dilbeck . . . . .	»	» 38	»	»	»	»	»	»	»
Ternath . . . . .	»	407 35	»	20 »	»	»	»	»	»
Lede . . . . .	»	48 22	» 80	»	»	»	»	»	»
Schellebelle . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
À reporter . . . . .	832 50	6,858 41	3,936 35	134 35	»	»	»	13,068 65	458 05

*produits extraordinaires dans les comptes de 1863.*

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités	Surtares non remboursées	Avis d'arrivés remis à domicile.	Ban d'alimentation à fournir à des compagars en relation.	Location et chômage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
94 68	475 22	»	»	228 »	»	»	292 67	3,765 35	
44 70	» 95	»	»	»	»	»	»	42 65	
444 50	91 85	»	»	»	»	»	46 »	2,578 24	
24 51	6 50	»	»	40 »	»	»	432 20	43,627 40	
40 80	» 42	»	»	»	»	»	»	40 92	
4 25	42 »	»	»	»	»	»	»	46 25	
4 50	4 36	»	»	»	»	»	»	2 86	
» 70	»	»	»	»	»	»	»	» 70	
» 25	» 30	»	»	»	»	»	»	» 55	
»	»	»	»	»	»	»	»	» 40	
» 40	»	»	»	»	»	»	»	» 40	
» 04	»	»	»	»	»	»	»	» 26	
» 40	»	»	»	»	»	»	»	» 40	
» 05	»	»	»	»	»	»	»	» 05	
6 55	4 74	»	»	»	»	»	»	345 49	
» 20	» 04	»	»	»	»	»	»	» 21	
» 60	» 43	»	»	»	»	»	»	» 73	
39 50	74 78	»	»	»	»	»	7 50	4,567 44	
» 58	»	»	»	»	»	»	»	» 58	
4 70	»	»	»	»	»	»	»	4 05	
» 40	» 94	»	»	»	»	»	»	42 49	
4 45	» 85	»	»	30 »	»	»	»	385 23	
4 65	» 99	»	»	»	»	»	»	422 89	
»	»	»	»	»	»	»	»	» 42	
229 24	454 49	89 90	504 »	345 »	»	»	338 02	5,740 09	
2 20	» 02	»	»	»	»	»	»	3 30	
» 35	»	»	»	»	»	»	»	3 55	
» 85	» 25	»	»	»	»	»	»	4 48	
» 65	» 04	»	»	»	»	»	»	428 04	
4 95	» 83	»	»	»	»	»	»	51 80	
» 50	» 02	»	»	»	»	»	»	» 52	
644 82	526 39	89 90	504 »	583 »	»	»	4,086 39	28,383 84	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses de personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Report . . . . .	832 50	6,888 44	3,936 35	134 35	»	»	»	43,668 65	458 05
Capelle-au-Bois. . . . .	»	589 47	»	»	»	»	»	»	»
Londerzeel . . . . .	»	44 84	» 40	»	»	»	»	»	»
Malderen . . . . .	»	30 25	»	»	»	»	»	»	»
Buggenhout . . . . .	»	44 50	»	»	»	»	»	»	»
Termonde . . . . .	»	379 79	34 30	»	»	»	»	467 65	34 75
Zele. . . . .	»	444 80	»	»	»	»	»	»	4 45
Lokeren. . . . .	»	460 32	9 05	»	»	»	»	»	2 50
Audeghem. . . . .	»	6 »	»	»	»	»	»	»	»
Gyseghem. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Alost . . . . .	50 »	450 58	84 70	»	»	»	»	»	43 30
Erembodeghem. . . . .	»	46 40	» 40	»	»	»	»	»	»
Denderleeuw. . . . .	»	44 40	4 25	»	»	»	»	»	»
Ninove . . . . .	»	460 37	40 75	»	»	»	»	»	»
Santbergen . . . . .	»	40 »	»	»	»	»	»	»	»
Idcghem. . . . .	»	48 45	»	»	»	»	»	»	»
Schendelbeke . . . . .	»	9 »	»	»	»	»	»	»	»
Grammont. . . . .	»	781 09	53 55	»	»	»	»	»	38 75
Acren. . . . .	»	42 50	» 45	»	»	»	»	»	»
Lessines. . . . .	20 »	254 46	46 35	»	»	»	»	»	» 25
Papignies . . . . .	»	48 75	»	»	»	»	»	»	»
Rebaix . . . . .	»	29 80	» 30	»	»	»	»	»	»
Schoonhaerde . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Wichelen . . . . .	»	2 80	» 40	»	»	»	»	»	»
Wetteren . . . . .	»	76 46	4 35	»	»	»	»	»	»
Melle . . . . .	»	26 25	40 45	»	»	»	»	»	»
Gand . . . . .	75 »	4,699 08	4,053 30	842 25	»	»	»	»	408 20
— (Entrepôt) . . . . .	»	886 75	»	»	»	»	»	772 20	41 45
Tronchiennes . . . . .	»	46 »	»	»	»	»	»	»	»
Landeghem . . . . .	»	34 48	»	»	»	»	»	»	»
Acltre. . . . .	»	48 »	»	»	»	»	»	»	»
Bloemendael. . . . .	»	71 72	»	»	»	»	»	»	»
Oostcamp . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruges . . . . .	308 »	482 49	308 25	»	»	»	»	944 55	57 80
A reporter . . . . .	4,282 50	42,734 68	5,520 40	943 60	»	»	»	44,953 05	489 00

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées	Avis d'arrivée remis à domicile.	Ban d'alimentation à fournir à des compagnies en relation	Location et chômage des travailleurs.	Location de locomotives et tenders	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
611 82	526 39	89 90	501 »	583 »	»	»	1,086 39	28,383 81	
17 86	1 45	»	»	»	»	»	»	608 78	
2 70	» 46	»	»	»	»	»	»	15 07	
19 73	» 40	»	»	»	»	»	»	50 10	
» 95	» 79	»	»	»	»	»	»	43 24	
14 30	2 14	18 50	»	»	»	»	»	648 43	
2 65	» 80	»	»	»	»	»	»	122 40	
5 30	3 52	1 60	»	20 »	»	»	»	202 29	
» 55	» 20	»	»	»	»	»	»	6 75	
» 65	1 17	»	»	»	»	»	»	1 82	
24 45	13 67	» 10	»	6 50	»	»	33 »	376 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	46 20	
1 60	1 09	»	»	»	»	»	»	48 34	
6 20	13 56	»	»	10 »	»	»	»	200 88	
» 95	1 17	»	»	»	»	»	»	12 12	
»	»	»	»	»	»	»	»	18 15	
» 30	3 14	»	»	»	»	»	»	12 14	
6 20	20 21	2 10	»	»	»	»	»	901 90	
» 70	»	»	»	»	»	»	»	13 35	
11 55	» 55	» 30	»	»	»	»	»	300 16	
»	» 04	»	»	»	»	»	»	18 79	
1 35	»	»	»	»	»	»	»	31 45	
»	1 »	»	»	»	»	»	»	1 »	
» 60	»	»	»	»	»	»	»	3 50	
4 15	» 47	»	»	»	»	»	»	85 13	
1 80	» 05	»	»	»	»	»	»	38 55	
155 44	22 43	»	»	40 »	»	»	14 85	3,950 25	
3 »	45 69	»	»	»	»	»	»	1,748 79	
» 30	»	»	»	»	»	»	»	16 30	
1 40	» 40	»	»	»	»	»	»	32 68	
12 80	1 80	»	»	»	658 77	»	5 »	696 37	
5 80	2 96	»	»	»	»	»	»	80 48	
»	» 26	»	»	»	»	»	»	» 26	
28 45	35 19	» 40	»	15 »	860 »	»	»	2,736 83	
942 67	700 40	112 90	501 »	644 50	1,518 77	»	1,439 24	41,432 61	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses bords.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations	Usage des voies, stations et quais	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers	Salaires des gardes excen- triques	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations	Déclarations en douane	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Report. . . . .	4,282 50	12,734 68	5,520 40	943 60	»	»	»	14,933 05	458 90
Plasschendacle . . . . .	»	44 50	» 40	»	»	»	»	»	»
Ostende . . . . .	40 »	42 32	276 35	»	»	»	»	320 75	44 45
La Pinte . . . . .	»	6 »	»	»	»	»	»	»	»
Deynze . . . . .	»	42 »	41 55	»	»	»	»	»	»
Olsene . . . . .	»	» 25	»	»	»	»	»	»	»
Waereghem . . . . .	»	379 »	3 20	»	»	»	»	»	»
Harlebeke . . . . .	»	31 05	» 50	»	»	»	»	»	4 60
Courtrai . . . . .	210 »	440 63	216 75	»	»	»	»	1,940 05	67 60
Mouscron . . . . .	»	277 03	45 85	»	»	»	»	275 55	2 75
Nechin . . . . .	»	444 65	»	»	»	»	»	»	»
Templeuve . . . . .	»	45 03	4 40	»	»	»	»	»	»
Tournai . . . . .	50 »	782 37	107 75	»	»	»	»	1,824 20	57 05
Blondain . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	10 70	»
Boortmeerbeek . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Haccht . . . . .	»	22 62	» 40	»	»	»	»	»	»
Wespelaer . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Herent . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Louvain . . . . .	»	486 05	98 25	»	»	»	»	527 90	62 95
Vertryck . . . . .	»	44 34	»	»	»	»	»	»	»
Tirlemont . . . . .	»	440 65	46 70	»	»	»	»	»	444 60
Esemael . . . . .	»	127 43	»	»	»	»	»	»	»
Landen . . . . .	»	244 50	5 05	»	»	»	»	»	79 45
Gingelom . . . . .	»	77 53	»	»	»	»	»	»	7 »
Rosoux . . . . .	»	9 85	»	13 50	»	»	»	»	»
Wareme . . . . .	5 »	173 24	8 65	»	»	»	»	»	45 50
Fexhe . . . . .	»	6 25	»	»	»	»	»	»	»
Ans . . . . .	»	168 80	»	3,422 23	»	175 »	»	»	25 95
Haut-Pré . . . . .	»	81 68	2 45	»	»	»	»	»	»
Liège . . . . .	40 »	4,878 98	467 »	4,694 88	»	220 »	»	2,063 75	35 45
Chênée . . . . .	»	260 01	5 85	»	»	»	»	»	2 30
Chaufontaine . . . . .	»	40 75	» 20	»	»	»	»	»	»
Trooz-Aval . . . . .	»	47 03	»	»	»	»	»	»	»
Nessonvaux . . . . .	»	45 38	4 80	»	»	»	»	»	»
A reporter . . . . .	4,567 50	18,945 20	6,760 20	8,774 24	»	395 »	»	22,815 95	975 55

Pénalités à charge des voyageurs qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Avis d'arrivée remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Location et chômage des tapisières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diversas.	TOTAL.	Observations.
942 67	700 40	442 90	504 »	644 50	4,518 77	»	4,139 24	41,452 64	
» 75	» 02	»	»	»	»	»	»	45 67	
47 45	35 48	40 40	»	45 »	»	»	2 »	803 60	
»	»	»	»	»	»	»	»	6 »	
4 70	24 40	4 40	»	»	»	»	»	53 75	
» 20	»	»	»	»	»	»	»	» 45	
3 60	» 77	»	»	»	»	»	»	386 57	
2 50	4 34	»	»	»	»	»	»	36 99	
43 20	43 87	28 60	»	25 »	»	»	4 »	2,956 70	
44 80	5 38	»	»	»	»	»	22 »	643 36	
» 65	» 46	»	»	»	»	»	»	445 76	
2 05	» 56	4 »	»	»	»	»	»	53 04	
210 96	57 05	140 80	»	47 »	304 »	»	245 26	3,736 44	
»	» 77	»	»	»	»	»	4 »	42 47	
»	» 45	»	»	»	»	»	»	» 45	
» 30	»	»	»	»	»	»	»	23 02	
4 60	4 50	»	»	»	»	»	»	3 40	
» 40	»	»	»	»	»	»	»	» 40	
79 59	51 58	43 40	»	60 »	»	»	»	4,379 72	
» 80	» 28	»	»	»	»	»	»	45 42	
25 48	29 93	» 40	»	443 »	»	»	4 40	745 46	
» 20	» 65	»	»	»	»	»	» 20	428 48	
42 »	42 34	»	»	30 »	»	»	2 59	385 90	
3 40	»	»	»	»	»	»	»	87 93	
40 25	»	»	»	»	»	»	»	39 60	
46 45	4 05	»	»	49 »	»	»	3 »	244 89	
3 45	» 23	»	»	»	»	»	»	9 93	
26 05	3 43	»	»	40 »	»	»	»	3,561 46	
5 40	2 »	»	»	»	»	»	»	91 53	
98 25	124 86	»	»	82 »	5,355 »	»	299 42	46,229 29	
49 45	7 56	»	»	»	»	»	»	294 87	
2 »	» 06	»	»	»	»	»	»	43 04	
4 40	4 42	» 10	»	»	»	»	4 50	24 75	
5 95	» 40	» 20	»	»	»	»	»	53 73	
4,621 65	4,140 01	284 90	504 »	4,045 50	7,477 77	»	4,691 31	73,662 75	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes exco- ntriques.	Quote-parti des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grues, engins, chargement et déchargement
Report. . . . .	4,567 50	48,945 20	6,760 20	8,774 24	•	395 »	»	22,815 95	975 55
Pepinster . . . . .	»	43 95	10 50	»	»	»	»	»	•
Ensival . . . . .	»	78 85	»	»	»	»	»	»	•
Verviers . . . . .	»	854 80	209 30	»	»	»	»	4.146 45	64 55
Dolhain. . . . .	»	106 50	»	70 25	»	»	»	»	•
Herbesthal. . . . .	»	326 03	» 40	2,000 »	»	»	»	252 60	•
Bruxelles (Alidi) . . .	50 »	2,446 42	428 95	»	»	»	»	»	384 35
Forest . . . . .	»	230 »	»	»	»	»	»	»	•
Ruysbroeck . . . . .	»	101 50	» 80	»	»	»	»	»	25 25
Loth . . . . .	»	41 32	»	»	»	»	»	»	»
Buysingen. . . . .	»	»	» 40	»	»	»	»	»	»
Hal. . . . .	»	381 37	2 50	»	»	»	»	»	•
Lembecq . . . . .	»	86 45	4 30	»	»	»	»	»	968 35
Tubizo . . . . .	»	183 48	» 45	30 50	»	»	»	»	2 40
Hennuyères . . . . .	»	42 44	»	»	»	»	»	»	•
Braine-le-Comte . . .	»	426 72	» 60	633 »	»	»	»	»	2 50
Ecaussines. . . . .	»	60 87	» 05	1,033 67	»	»	»	»	185 95
Marche-lez-Écaussines.	»	5 »	»	»	»	»	»	»	•
Manage . . . . .	»	173 79	17 95	378 70	»	»	»	»	•
La Croÿère . . . . .	»	43 80	»	127 42	»	»	»	»	•
L'Olive . . . . .	»	362 82	»	723 71	»	»	»	»	•
Mariemont. . . . .	»	61 62	1 62	»	»	»	»	»	•
Beaume. . . . .	»	306 02	» 70	442 34	»	»	»	»	2 50
La Louvière . . . . .	»	323 98	6 55	12,233 25	»	»	»	»	12 60
La Poix . . . . .	»	581 25	»	»	»	»	»	»	•
Bois-du-Luc . . . . .	»	43 50	»	»	»	»	»	»	•
Braquegnies . . . . .	»	196 04	2 40	139 25	»	»	»	»	51 »
Havré. . . . .	»	288 30	»	»	»	»	»	»	•
Obourg . . . . .	»	79 75	»	»	»	»	»	»	•
Nimy. . . . .	»	44 83	»	»	»	»	»	»	•
Gouy-lez-Piéton . . .	»	20 30	» 10	»	»	»	»	»	•
Pont-à-Celles. . . . .	»	28 50	»	»	»	»	»	»	•
Luttre . . . . .	»	19 55	» 25	»	»	»	»	»	•
Gosselies-Courcelles. .	»	207 69	12 20	5,404 50	»	»	»	»	6 70
A reporter . . . . .	4,617 50	27,049 06	7,457 52	31,695 77	»	395 »	»	27,214 70	2,678 70

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Sortaxes non remboursés.	Avis d'arrivée remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Location et chômage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
4,624 65	4,410 01	281 90	504 "	1,048 60	7,477 77	"	4,694 31	73,602 75	
447 59	6 53	" 40	"	30 "	"	"	4 50	240 47	
4 35	7 86	" 40	"	"	"	"	"	88 46	
2 84	77 36	63 40	"	74 "	"	"	27 35	5,513 75	
41 40	" 40	"	"	"	"	"	"	488 25	
5 45	23 24	"	"	"	"	"	33 47	2,640 94	
480 63	45 75	"	"	70 "	"	"	634 05	4,209 85	
4 70	4 40	"	"	"	"	"	5 45	238 25	
3 35	4 70	"	"	"	"	"	42 50	145 40	
5 40	1 "	"	"	"	"	"	"	47 72	
"	"	"	"	"	"	"	"	" 40	
5 40	4 46	" 40	"	"	5,089 52	"	88 63	5,568 68	
4 30	" 33	"	"	"	"	"	"	4,057 73	
40,80	" 59	"	"	"	"	"	"	228 22	
" 40	" 25	"	"	"	"	"	"	42 59	
20 75	" 94	"	"	"	40 "	"	3 "	4,097 54	
7 10	40 40	"	"	9 "	"	"	2 "	4,309 64	
" 20	"	"	"	"	"	"	"	5 20	
47 70	4 27	"	"	30 "	"	"	4 "	626 41	
" 20	"	"	"	"	"	"	"	474 42	
2 35	4 40	"	"	"	"	"	"	4,094 98	
25 20	5 64	"	"	"	"	"	"	94 08	
5 95	8 85	"	"	"	"	"	226 80	993 43	
23 55	4 87	4 "	"	4 50	"	"	772 96	43,379 26	
" 20	"	"	"	"	"	"	"	581 45	
"	"	"	"	"	"	"	2 "	45 30	
42 90	" 40	"	"	"	"	"	"	401 69	
2 25	"	"	"	"	"	"	"	290 55	
7 05	4 08	"	"	"	"	"	"	87 88	
" 85	" 59	"	"	"	"	"	"	43 27	
" 40	" 40	"	"	3 "	"	"	"	23 90	
4 25	"	"	"	"	"	"	"	29 75	
4 75	"	"	"	"	"	"	"	24 55	
24 05	2 92	"	"	24 "	"	"	"	5,379 06	
2,091 66	4,314 84	346 90	504 "	4,284 "	42,277 29	"	3,505 02	449,428 96	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bagages dans les stations.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grues, engins, chargeurs et déchargement
Report. . . . .	1,617 80	27,049 06	7,487 62	31,698 77	»	395 »	»	27,214 70	2,078 70
Roux . . . . .	»	637 48	46 53	305 »	»	»	»	»	46 65
Marchiennes . . . . .	»	4,396 80	38 45	42,540 37	»	»	»	»	64 05
Charleroi . . . . .	33 »	603 62	504 57	21,060 45	»	»	»	»	42 55
Couillet . . . . .	»	208 66	4 65	2,247 72	»	»	»	»	5 »
Châtelainau . . . . .	»	763 85	31 85	40,700 50	»	»	»	4 »	» 25
Campinaire . . . . .	»	42 25	»	»	»	»	»	»	»
Farciennes . . . . .	»	4 40	»	5,006 05	»	»	»	»	»
Tamines . . . . .	»	426 53	42 »	4,830 73	»	»	»	»	2 55
Auvclais . . . . .	»	47 78	»	26 »	»	»	»	»	»
Moustier . . . . .	»	22 50	»	2,406 25	»	»	»	»	»
Floreffe . . . . .	»	50 43	2 40	45 75	»	»	»	»	2 25
Namur . . . . .	20 »	364 66	728 05	»	»	»	»	494 95	26 75
Soignies . . . . .	»	442 07	47 75	2,343 »	»	»	»	»	266 40
Neufvilles . . . . .	»	34 75	»	»	»	»	»	»	»
Jurbise . . . . .	»	4 70	7 45	»	»	»	»	»	»
Lens . . . . .	»	22 92	5 95	»	»	»	»	»	»
Brugellette . . . . .	»	38 »	» 80	»	»	»	»	»	»
Chièvres et Attres . . . . .	»	444 10	4 80	4 »	»	»	»	»	» 40
Maffles . . . . .	»	54 »	»	»	»	»	»	»	»
Ath . . . . .	50 »	299 46	5 45	2,635 79	»	»	»	»	4 70
Ligne . . . . .	»	65 58	»	»	»	»	»	»	»
Leuze . . . . .	40 »	448 47	24 »	»	»	»	»	»	3 40
Bary-Naulde . . . . .	»	44 50	»	»	»	»	»	»	»
Havannes . . . . .	»	26 »	»	»	»	»	»	»	»
Mons . . . . .	400 »	960 40	459 45	»	»	»	»	3,417 45	52 35
Mons (Dassin) . . . . .	»	401 25	»	4,045 85	»	»	»	»	320 50
Jemmapes . . . . .	40 »	4,304 84	8 »	44,389 34	»	»	»	»	21 »
Quaregnon . . . . .	»	3 52	2 40	»	»	»	»	»	»
Saint-Ghislain . . . . .	»	4,328 85	24 90	323 90	»	»	»	»	47 45
Boussu . . . . .	5 »	88 04	45 90	428 25	»	»	»	»	0 20
Thulin . . . . .	»	320 »	3 80	»	»	»	»	»	»
Quiévrain . . . . .	»	90 90	3 40	»	»	»	»	4,548 65	»
Totaux du service in- térieur . . . . .	4,847 50	36,469 84	9,067 49	168,454 42	»	395 »	»	32,346 45	3,500 25

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Avis d'arrivée remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Location et chômage des tapisseries.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
2,094 66	4,314 84	346 90	501 »	4,284 »	42,277 29	»	3,505 02	419,428 96	
4 85	4 77	4 20	»	7 »	»	»	»	990 20	
22 40	7 25	»	»	48 »	»	»	»	44,087 02	
97 88	116 95	»	»	16 »	»	»	34 50	22,481 49	
4 75	4 22	»	»	»	»	»	»	2,469 »	
23 80	4 08	»	»	92 »	»	»	24 95	41,642 25	
4 75	5 37	»	»	»	»	»	»	49 37	
4 70	» 40	»	»	»	»	»	»	5,009 25	
4 55	» 06	»	»	»	»	»	»	4,973 42	
43 90	» 46	»	»	»	»	»	»	88 14	
3 10	» 43	»	»	»	»	»	»	2,432 28	
22 85	4 07	40 »	»	»	»	»	»	443 45	
95 10	98 85	24 70	»	63 »	»	»	4 »	4,617 06	
21 75	4 48	»	»	»	»	»	»	2,792 45	
» 30	»	»	»	»	»	»	»	32 03	
» 65	» 63	24 »	»	»	»	»	»	34 43	
» 50	»	»	»	»	»	»	»	29 37	
5 85	» 95	»	»	»	»	»	»	45 60	
» 05	»	»	»	»	»	»	»	417 05	
» 30	»	»	»	»	»	»	»	54 30	
21 60	5 49	4 80	»	15 »	2,420 »	»	(a) 23,448 89	23,297 88	(a) Transports de pierrailles, Jo Lessines à Ath.
» 30	» 06	»	»	»	»	»	»	65 94	
25 25	44 42	»	»	47 »	»	»	5 »	243 64	
4 25	» 04	»	»	44 »	»	»	»	26 76	
» 55	» 06	»	»	»	»	»	»	26 61	
63 35	49 26	33 50	»	82 »	»	»	»	4,887 46	
» 20	35 75	»	»	»	»	»	»	4,503 55	
24 35	4 33	2 80	»	24 »	»	»	412 57	42,895 20	
» 90	4 23	»	»	»	»	»	»	8 05	
43 75	6 88	» 20	»	»	»	»	530 05	2,242 68	
3 90	5 48	» 90	»	24 50	»	»	»	234 47	
3 25	4 40	»	»	5 »	»	»	»	333 45	
57 85	37 50	»	»	»	»	»	4 50	4,712 80	
2,634 46	4,683 75	449 »	501 »	4,668 50	44,397 20	»	27,336 48	300,744 43	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses dépendances.	Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	Dépôt des bogies dans les stations.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Franco-belge. . . . .	"	"	"	"	31,890 "	"	"	"	"
Nord-belge . . . . .	"	"	"	31,370 "	21,241 "	"	144,422 48	"	"
Flandre occidentale. .	"	"	"	8,000 "	"	"	23,863 74	"	"
Luxembourg. . . . .	"	"	"	"	"	"	136,336 12	"	"
Lierre à Turnhout . .	"	"	"	"	"	"	3,781 23	"	"
Grand Central belge. .	"	"	"	35,970 "	44,767 58	"	98,261 03	"	"
Pepinster à Spa . . .	"	"	"	"	"	"	5,617 95	"	"
Hainaut et Flandres. .	"	"	"	6,000 "	28,000 "	"	76,537 45	"	"
Dendre-et-Waes . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Centre. . . . .	"	"	"	7,852 65	"	950 "	64,881 48	"	"
Prusso-néerland-belge.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Manège à Wavre . . .	"	"	"	"	"	800 "	"	"	"
Bruges à Blankenber- ghe.	"	"	"	5,500 "	"	"	"	"	"
Gand à Bruges par Eccloo	"	"	"	7,382 50	"	"	"	"	"
Liégeois-Limbourgeois.	"	"	"	4,666 67	"	"	13,880 93	"	"
Belge-Rhénan . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX des services mix- tes . . . . .	"	"	"	103,744 32	125,898 58	1,750 "	564,534 48	"	"
TOTAUX des services réu- nis . . . . .	1,847 50	36,469 84	9,067 49	272,196 21	125,898 58	2,445 "	564,534 48	32,346 45	3,500 25

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Avis d'arrivée remis à domicile.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Location et chômage des topissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
»	»	»	»	»	»	»	(a) 92,484 94	424,374 94	(a) Reliquats du décompte. Emploi du matériel.
»	»	»	2,920 »	»	»	»	58 40	497,041 28	
»	»	»	»	»	»	»	»	31,863 71	
»	»	»	730 »	»	»	»	(a) 35,442 46	472,478 28	
»	»	»	»	»	»	»	»	3,781 23	
»	»	»	1,095 »	»	»	»	4,544 50	481,638 44	
»	»	»	»	»	»	»	»	5,617 95	
»	»	»	730 »	»	»	1,423 04	»	442,690 49	
»	»	»	»	»	»	»	2,134 24	2,134 24	
»	»	»	»	»	»	440 75	43 06	74,437 64	
»	»	»	»	»	»	300 »	»	300 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	800 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	5,500 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	7,382 50	
»	»	»	533 »	»	»	»	»	46,080 60	
»	»	»	»	»	»	»	(a) 54,475 37	54,475 37	
»	»	»	6,008 »	»	»	2,163 79	482,822 34	986,966 04	
2,634 46	4,683 75	449 »	6,509 »	1,658 50	14,397 29	2,163 79	210,458 82	1,287,707 44	

## N° XXII.

## RAILS. — Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1865.

DÉSIGNATION.	NATURE DES RAILS.	MÈTRES COURANTS DE RAILS.					TOTAL.
		ONDULÉS.	PARALLÈLES.	à deux BOURRELETS INÉGAUX.	à deux BOURRELETS SYMMÉTRIQUES.	VIGNOLES.	
		De 17 à 22 kilog. par mètre.	De 25 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 <sup>er</sup> jan- vier 1865.	Neufs.	»	»	60,807 96	608 84	6,875 18	67,988 98
	Vieux.	563 24	11,499 80	101,202 46	6 »	2,556 44	115,827 94
Fournitures faites en 1865 et produits du remaniage.....	Neufs.	»	»	264,506 17	»	»	264,506 17
Rails ôtés des voies ...	Vieux.	5,490 02	15,910 65	475,677 27	121 »	6,837 66	500,056 58
ENSEMBLE.....	Neufs.	»	»	525,014 13	608 84	6,875 18	532,498 15
	Vieux.	4,053 26	27,410 45	574,879 75	127 »	9,394 10	613,864 52
Employés aux renou- vellements.	Neufs.	»	»	208,699 24	145 »	2,017 34	210,861 58
	Vieux.	184 78	1,852 79	273,420 18	»	585 42	275,825 17
Employés à l'établis- sement de voies nou- velles.	Neufs.	»	»	25,085 65	»	»	25,085 65
	Vieux.	»	41 60	54,247 71	»	554 05	54,823 56
Rails mis hors de ser- vice.....	Vieux.	3,868 48	23,106 62	137,827 17	19 04	7,110 43	171,931 74
ENSEMBLE.....	Neufs.	»	»	231,784 87	145 »	2,017 34	253,947 21
	Vieux.	4,053 26	24,981 01	443,495 06	19 04	8,029 90	482,578 27
En dépôt au 1 <sup>er</sup> jan- vier 1866.	Neufs.	»	»	93,229 26	460 84	4,837 84	98,547 94
	Vieux.	»	2,429 42	129,584 67	107 96	1,564 20	133,286 25

**N° XXIII.**

*Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1<sup>er</sup> janvier 1866.*

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1866.						
		1 <sup>re</sup> VOIE.	2 <sup>e</sup> VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DIVERSES VOIES	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX BOURRELETS INÉGALS	A DEUX BOURRELETS SYMMÉTRIQUES.	VIGNOLES.		
Bruxelles à Malines.....	1835	20	»	107,801	57,841	30,233	22,453	243,923	15,073	21,864		
	1838	»	20									
	1841	3	»									
Malines à Anvers.....	1836	24	»	174,008	24,800	2,764	14,628	506,952	»	64,486		
	1838	»	24									
	1840	3	3									
Contich à Lierre.....	1860	2	»	114,614	18,851	4,375	13,542	246,489	»	1,272		
	1853	6	»									
	1857	24	2									
Malines à Louvain.....	1859	»	10	134,234	11,859	2,882	5,088	278,283	»	147		
	1841	»	12									
	1857	19	»									
Louvain à Tirlemont.....	1859	»	8	148,784								
	1841	»	11									
	1858	26	»									
Tirlemont à Waremme.....	1859	»	13	43	»							
	1841	»	13									
	1838	20	»									
Waremme à Ans.....	1841	»	20	67	»							
	1842	6	6									
	1842	4	»									
Ans à la Meuse.....	1842	4	»	67	»							
	1843	53	59									
	1837	36	»									
Liège à la frontière.....	1859	»	33	43	»							
	1841	»	23									
	1837	2	»									
Malines à Gand.....	1858	67	»	43	»							
	1846	»	6									
	1849	»	13									
Gand à Ostende.....	1850	»	4	43	»							
	1852	»	8									
	1853	»	7									
Gand à Courtrai.....	1854	»	7	43	»							
	1855	»	22									
	1859	43	»									
A reporter.....	1882	»	7	362	347	622,310	148,784	48,632	76,150	1,281,712	19,242	103,812
	1853	»	9									
	1855	»	6									
	1857	»	7									
	1858	»	»									
	1861	»	14									

RAILS MIS HORS DE SERVICE.															
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DEUX BOURRELETS INÉGAUX.			A DEUX BOURRELETS SYMÉTRIQUES.			VIGNOLES.			TOTAL GÉNÉRAL.
1840 à 1864.	1865.	TOTAL.	1840 à 1864.	1865.	TOTAL.	1840 à 1864.	1865.	TOTAL.	1863 à 1864.	1865.	TOTAL.	1862 à 1864.	1865.	TOTAL.	
190,603	1,888	192,531	54,219	4,959	59,188	67,285	798	68,083	113	7	120	431	»	431	320,365
215,718	274	215,992	141,797	2,127	143,924	128,317	53,326	161,643	»	»	»	853	1,284	2,117	523,676
98,514	1,397	99,911	91,062	3,583	94,645	74,895	14,372	89,467	»	»	»	262	»	262	284,083
211,871	500	212,180	75,273	1,342	76,615	6,821	6,050	12,877	»	»	»	12	69	81	301,953
158,407	»	158,407	8,066	150	8,216	6,468	6,313	12,978	»	»	»	»	1,638	1,638	181,239
875,173	3,868	879,041	370,417	12,141	582,558	283,783	61,263	345,048	113	7	120	1,358	2,091	4,549	1,611,316

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1866.				
		1 <sup>re</sup> VOIE.	2 <sup>e</sup> VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DEUX	A DEUX	VIGNOLES.
								BOURRELETS isolés.	BOURRELETS symétriques.	
Report.....	....	362	547	622,310	148,734	45,632	70,130	1,281,712	19,242	103,512
Courtrai à Tournai et Mouscron à la front <sup>re</sup> de France.	1842	34	»	132,342	23,128	830	12,344	237,299	»	77,634
	1847	»	5							
	1848	»	12							
	1861	»	19							
Tournai à Jurbise.....	1847	13	»	93,634	9,808	»	3,367	127,674	»	72,614
	1848	33	»							
	1830	»	48							
Dendre-et-Waes et Bruxelles à Gand, par Alost.	1833	9	9	209,959	21,733	»	27,837	462,481	»	316
	1835	46	46							
	1836	53	53							
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	»							
	1844	»	5							
	1846	»	13							
Tubise à Soignies.....	1841	17	»							
	1846	»	17							
Soignies à Mons.....	1841	24	»	161,696	31,533	»	»	322,111	5,840	71,994
	1846	»	15							
	1847	»	11							
Mons à Quiévrain et Quiévrain à la front <sup>re</sup> de France.	1842	20	»							
	1846	»	4							
	1847	»	16							
Braine-le-Comte à Namur..	1842	14	»	136,461	71,633	»	16,937	361,143	12,147	58,673
	1843	63	»							
	1846	»	6							
	1847	»	19							
	1849	»	21							
	1852	»	9							
1837	»	23								
Mons à Manage.....	1838	52	52	60,337	51,594	»	30,764	146,067	»	1,251
Landen à Hasselt.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX.....		744	728	1,438,939	337,839	46,462	160,599	2,938,487	53,229	336,016
		1,472								

RAILS MIS HORS DE SERVICE.

ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DEUX BOURRELETS INÉGAUX.			A DEUX BOURRELETS SYMÉTRIQUES.			VIGNOLES.			TOTAL
1840 à 1864.	1865.	TOTAL.	1840 à 1864.	1865.	TOTAL.	1840 à 1864.	1865.	TOTAL.	1863 à 1864.	1865.	TOTAL.	1862 à 1864.	1865.	TOTAL.	GÉNÉRAL.
875,175	5,868	879,043	370,417	12,141	382,558	283,783	61,268	345,051	113	7	120	1,338	2,991	4,549	1,611,516
29,773	"	29,773	104,447	1,988	106,435	28,502	833	29,335	"	"	"	2,588	"	2,588	228,208
"	"	"	192,188	756	192,944	2,359	"	2,359	"	"	"	76	"	76	193,579
"	"	"	158	"	158	21,636	3,247	24,883	"	"	"	"	19	19	28,040
10,024	"	10,024	201,448	3,686	205,134	88,827	24,114	112,941	"	12	12	127	1,709	1,836	529,947
1,007	"	1,007	173,128	2,638	175,766	88,849	42,590	131,439	6	"	6	426	2,191	2,617	510,855
"	"	"	91,731	1,897	93,628	3,405	3,738	7,143	"	"	"	91	200	291	103,102
9,750	"	9,750	1,843	"	1,843	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11,573
925,707	5,868	929,575	1,193,362	23,106	1,218,468	517,621	137,827	655,448	119	19	138	4,863	7,110	11,973	2,815,602

## N° XXIV.

## BILLES. — Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1865.

DÉSIGNATION.	BILLES					RESTANT en DÉPÔT ou 31 décembre 1865.
	EN RÉSERVE ou 1 <sup>er</sup> Janvier 1865.	FOURNIES PENDANT L'ANNÉE.		EMPLOYÉES		
		Quantités.	Prix.	aux remplacements.	à l'habillage de voies d'évi- nement et de scabots voies.	
Billes en chêne non préparées.....	9,402	43,832	5 33	33,732	11,182	10,520
— en sapin préparé (procédé Bethell) ....	58,297	130,583	4 52	158,359	11,230	59,093
TOTAUX.....	67,699	196,417		192,271	22,432	49,413
ENSEMBLE.....		264,116		214,703		

269

N° XXV.

*État des billes mises hors de service pendant l'année 1865.*

LIGNES.	SECTIONS.	1 <sup>er</sup> TRIMESTRE.			2 <sup>e</sup> TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD . . . . .	Bruxelles à Malines . . . . .	710	149	276	2,695	74	254
	Malines à Anvers . . . . .						
EST . . . . .	Contich à Lierre . . . . .	969	.	279	7,795	1,381	1,541
	Malines à Louvain . . . . .						
	Louvain à Tirlemont . . . . .						
	Tirlemont à Waremme . . . . .						
VESDRE . . . . .	Waremme à Ans . . . . .	.	.	.	2,280	1,649	450
	Ans à la Meuse . . . . .						
OUEST . . . . .	Liège à la frontière . . . . .	741	5	164	1,081	.	1,460
	Malines à Gand . . . . .						
	Gand à Ostende . . . . .						
	Gand à Courtrai . . . . .						
	Courtrai à Tournai . . . . .						
	Tournai à Jurbise . . . . .						
MIDI . . . . .	Dendre-et-Waes . . . . .	3,814	.	593	5,758	487	269
	Bruxelles à Tubise . . . . .						
	Tubise à Soignies . . . . .						
	Soignies à Mons . . . . .						
NAMUR . . . . .	Mons à Quiévrain . . . . .	3,159	257	.	7,196	.	.
	Braine-le-Comte à Namur . . . . .						
	Mons à Manège . . . . .	616	14	.	986	6	.
		12,645	2,451	1,918	59,251	4,524	8,060
		17,014			51,615		

3° TRIMESTRE.			4° TRIMESTRE.			TOTAUX.			BILLES EN FER.	Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN	AUTRES ESSENCES		
2,266	603	56	1,625	207	68	7,296	1,093	634	»	
4,307	1,297	1,150	2,650	1,710	536	15,721	4,388	5,312	»	
2,415	617	87	1,011	162	51	5,706	2,428	368	»	
1,059	15	2,184	626	»	864	5,487	18	4,672	»	
2,878	1,679	695	1,829	511	815	6,863	4,218	5,476	»	
2,278	»	5,545	928	295	2,058	5,751	1,022	8,047	»	
14	62	720	115	»	»	120	62	1,220	»	
8,778	»	»	19,885	121	»	58,078	121	»	»	
2,531	220	15	7,160	5,019	2	19,245	5,726	679	»	
8,195	»	50	7,043	154	»	25,591	411	50	»	
1,608	161	»	480	216	»	5,690	597	»	»	
50,507	4,684	8,446	45,352	6,435	4,414	151,555	17,884	22,858	»	
49,407			54,221			172,237				

N° XXVI. — *Compte de l'emploi du combustible*

DÉNOMINATION DES ARTICLES.	UNITÉ.	QUANTITÉS restant en approvisionnement au 1 <sup>er</sup> janvier 1965.		LIVRAISONS des fournisseurs payés sur les fonds du budget		RÉCEPTIONS en dehors du budget.		EXCÉDANTS.
		QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ
Copeaux . . . . .	Sac.	"	Fr. c.	150	Fr. c.	"	Fr. c.	"
Petits fagots . . . . .	Pièce.	"	"	8,350	171 "	"	"	"
Déchets de bois . . . . .	M <sup>3</sup>	"	"	"	"	806	967 20	"
Bois à brûler . . . . .	M <sup>3</sup>	"	"	28	308 97	"	"	"
Bois d'allumage vieux . . . . .	M <sup>3</sup>	2,432,379	12,161 90	"	"	10,784,162	55,920 81	"
Briquettes . . . . .	1,000 k.	6,656,806	90,624 79	33,879,258	403,216 26	"	"	"
Charbon de bois . . . . .	Hect.	264	603 80	1,600	5,680 "	"	"	"
Charbon de terre gailleux . . . . .	1,000 k.	4,141,067	37,975 25	60,897,777	600,970 56	"	"	124,308
Charbon menu maigre . . . . .	1,000 k.	"	"	46,728,240	373,822 78	"	"	"
Coke . . . . .	1,000 k.	66,285	1,124 71	364,823	5,870 75	"	"	70,860
Fagots . . . . .	Pièce.	69,102	9,542 17	20,000	4,300 "	175,892	24,544 88	"
			152,052 52		1,452,085 52		79,232 89	
Torches-falots . . . . .	Pièce.	11,892	15,865 57	65,000	72,400 "	"	"	615
Huile de pétrole . . . . .	Kil.	63,778.5	54,622 69	130,851.5	136,162 70	"	"	1,298.5
Huile épurée . . . . .	Kil.	70,451.0	83,747 94	149,832.0	159,476 75	"	"	1,064.5
			154,236 "		368,059 45		"	
Huile de graissage . . . . .	Kil.	123,630.0	130,895 26	304,933.5	326,045 65	560	616 "	"
Suif . . . . .	Kil.	16,198.0	16,740 24	40,182.0	41,685 45	"	"	"
Graisse pour voiture . . . . .	Kil.	13,418.0	7,945 70	"	"	93,400	46,611 "	"
Huile de palmier . . . . .	Kil.	"	"	2,845.0	2,702 75	"	"	"
Résidus d'huile . . . . .	Kil.	"	"	"	"	10,149	5,074 80	"
			309,824 20		39,37 50		52,501 80	

## et des corps gras en 1865. — SITUATION GÉNÉRALE.

TOTAL DES ENTRÉES.		QUANTITÉS.	TOTAL DE LA CONSOMMATION.		RESTANT AU 31 DÉCEMBRE 1865		Observations.
QUANTITÉ.	VALEUR.		QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	
150	Fr. c. 45 »	»	150	Fr. c. 45 »	»	»	Les réceptions en dehors du budget comprennent 806 mètres cubes de déchets de bois provenant des ateliers de l'arsenal de Malines; 10,784 <sup>m</sup> 362 de bois d'allumage vieux, provenant des vieilles billes hors d'usage livrées par le service des voies et travaux; 173,892 fagots provenant de l'émondage et de la taille des plantations établies le long des voies et de l'exécution desquels le même service est chargé.
8,550	171 »	»	8,550	171 »	»	»	
806	967 20	»	806	967 20	»	»	
26	308 97	»	26	308 97	»	»	
13,216,541	66,082 71	»	10,100,936	50,504 68	3,115,605	13,578 05	
40,216,064	493,841 03	33,525	38,143,512	467,233 57	2,037,427	26,383 48	
1,864	4,233 50	»	1,380	5,634 »	284	649 50	
63,163,152	698,945 81	»	62,560,758	672,528 15	2,602,594	26,417 06	
46,723,240	575,522 78	»	43,733,420	366,043 36	972,820	7,470 42	
501,070	6,093 46	»	426,603	5,971 07	75,465	1,024 39	
262,994	58,187 03	»	111,702	16,733 30	131,292	21,451 75	
	1,683,530 53			1,584,184 50		99,166 23	
77,305.0	88,263 57	»	52,679.0	60,380 85	24,826.0	27,684 52	
224,928.5	190,733 39	»	192,724.0	163,313 40	32,204.3	26,060 99	
230,347.5	243,224 69	»	166,479.0	176,467 74	63,868.3	66,756 93	
	522,273 45			400,363 99		121,411 46	
429,123.3	458,434 01	5,916.0	338,463.0	387,142 20	64,742.3	71,312 71	
36,320.0	58,434 60	342.0	49,274.0	51,244 98	6,564.0	7,180 73	
106,815.	54,536 70	»	91,801.0	47,736 52	13,014.0	6,820 18	
2,845.	2,702 73	»	2,845.0	2,702 73	»	»	
10,149.0	5,074 80	»	10,149.0	5,074 50	»	»	
	1,101,490 »			894,764 92		206,734 08	

En outre, 560 kilogrammes d'huile de graissage, produit du remaniage de 5,800 kilogrammes de résidus d'huile abandonnés; 33,400 kilogrammes de graisse pour voitures produit de la fabrication de la dite graisse par les ateliers de l'arsenal de Malines, et enfin 10,149 kilogrammes de résidus d'huile provenant des fonds de tonneau des approvisionnements.

N° XXVII. — *Compte de l'emploi du combustible et des corps gras,*

DÉNOMINATION DES ARTICLES.	UNITÉ.	PRIX MOYEN de l'unité.	DIRECTION GÉNÉRALE et services spéciaux y annexés.		MAGASIN CENTRAL et commission de réception.		SERVICE DES VOIES ET TRAVAUX.	
			QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.
Copeaux . . . . .	Sac.	Fr. c. » 30	130	Fr. c. 43 »	»	»	»	Fr. c. »
Petits fagots . . . . .	Pièce.	» 02	»	»	»	»	»	»
Déchets de bois . . . . .	M <sup>3</sup>	1 20	»	»	»	»	»	»
Bois à brûler . . . . .	M <sup>3</sup>	11 88	26	508 07	»	»	»	»
Bois d'allumage vieux . . . . .	M <sup>3</sup>	5 »	0.500	2 50	»	»	177,530	886 75
Briquettes . . . . .	1,000 k.	12 25	0.500	6 15	»	»	»	»
Charbon de bois . . . . .	Hectol.	2 50	»	»	»	»	63	144 90
Charbon de terre gailloteux . . . . .	1,000 k.	10 75	583,900	6,276 92	42,200	435 65	616,740	6,629 96
Charbon menu maigre . . . . .	1,000 k.	8 »	»	»	»	»	1,293,820	10,330 86
Coke . . . . .	1,000 k.	14 »	»	»	»	»	»	»
Fagots . . . . .	Pièce.	» 15	»	»	»	»	6	» 90
				6,639 52		453 65		18,013 07
Torches-falots . . . . .	Pièce.	1 15	»	»	»	»	6,008	6,909 20
Huile de pétrole . . . . .	Kilog.	» 83	(1) 2,733.5	2,342 17	»	»	16,208	15,776 80
Huile épurée . . . . .	Kilog.	1 06	3,718.0	3,941 08	551	372 06	6,374	6,736 44
				6,283 25		372 06		27,442 44
Huile de graissage . . . . .	Kilog.	1 08	»	»	»	»	5,791	6,254 28
Suif . . . . .	Kilog.	1 04	»	»	»	»	»	»
Graisse pour voiture . . . . .	Kilog.	» 52	»	»	»	»	»	»
Huile de palmier . . . . .	Kilog.	» 95	»	»	»	»	»	»
Résidus d'huile . . . . .	Kilog.	» 50	»	»	»	»	»	»
				6,283 25		372 06		53,696 72

## en 1865. — SUBDIVISION DE LA CONSOMMATION PAR NATURE D'EMPLOI.

SERVICE DES TRANSPORTS.		FABRICATION de la GRAISSE POUR VOITURE.		ARSENAL DE MALINES.		TRACTION : LOCOMOTIVES ET MACHINE de Haut-Pré.		Observations.
QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	
	fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.	<p>N. B. La quantité de charbon galleux consommée pour la traction comprend 4,185,304 kilogrammes employés à l'alimentation de la machine de Haut-Pré.</p> <p>La dépense des machines fixes pourrait, à la rigueur, être diminuée d'une somme de 547,50 francs reçue de la Société du Jardin Zoologique d'Anvers pour rémunération du travail de la machine fixe de la station.</p> <p>Dans la quantité de bois vieux portée à la consommation du service des transports, figurent 35,700 mètres cubes qui ont servi au enlèvement de tonneaux : valeur 178,50 fr.</p> <p>(1) Y compris 471 kilogrammes d'huile de pétrole consommés par le service du timbre.</p> <p>N. B. La quantité de matières grasses employées aux machines de Haut-Pré s'est élevée à 564 kilogrammes d'huile et 712 kilogrammes de suif.</p>
»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	806	967 20	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	
94,502	471 51	»	»	»	»	9,448,540	47,242 70	
65,602	803 62	»	»	232,770	5,096 43	37,560,050	460,110 37	
»	»	»	»	696	1,600 80	»	»	
276,375	2,971 03	»	»	4,731,840	50,867 28	48,104,924	517,118 26	
»	»	»	»	10,000	80 »	44,451,600	353,612 80	
5,800	77 »	»	»	297,355	4,165 77	»	»	
583	57 45	»	»	»	»	404,604	15,690 60	
	4,580 61		»		60,777 48		1,595,774 75	
41,936	48,226 40	»	»	383	440 45	»	»	
33,185	28,205 55	»	»	»	»	»	»	
87,906	03,180 36	»	»	5,997	6,356 82	»	»	
	169,612 51		»		6,797 27		»	
89,168 5	96,501 98	»	»	22,507	24,507 56	209,170	225,905 60	
1,119 5	1,164 28	56,255	37,684 40	1,014	1,034 56	9,529 5	9,702 68	
84,801	44,096 52	»	»	5,000	2,600 »	»	»	
»	»	2,845	2,702 75	»	»	»	»	
»	»	10,149	5,074 50	»	»	»	»	
	311,175 00		45,401 63		54,759 39		235,606 28	

N° XXVII (suite). — *Compte de l'emploi du combustible et des corps gras,*

DÉNOMINATION DES ARTICLES.	UNITÉ.	PRIX MOYEN de l'unité.	STATIONS.		MACHINES FIXES autres QUE CELLES DE HAUT-PRÉ.		ATELIERS DES LOMOCOTIVES.	
			QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.
Copeaux . . . . .	Sac.	Fr. c. » 30	»	Fr. c. »	»	Fr. c. »	»	Fr. c. »
Petits fagots . . . . .	Pièce.	» 02	»	»	»	»	»	»
Déchets de bois . . . . .	M <sup>3</sup>	1 20	»	»	»	»	»	»
Bois à brûler . . . . .	M <sup>3</sup>	11 88	»	»	»	»	»	»
Bois d'allumage vieux . . . . .	M <sup>3</sup>	5 »	119,594	597 97	247,030	1,233 23	6,600	33 »
Briquettes . . . . .	1,000 k.	12 23	32,596	396 85	103,814	1,271 72	127,800	1,563 33
Charbon de bois . . . . .	Hectol.	2 50	»	»	»	»	58	87 40
Charbon de terre galleteux . . . . .	1,000 k.	10 73	3,893,576	41,833 04	3,089,667	33,213 02	680,903	7,319 73
Charbon menu maigre . . . . .	1,000 k.	8 »	»	»	»	»	»	»
Coke . . . . .	1,000 k.	14 »	»	»	»	»	123,430	1,728 30
Fagots . . . . .	Pièce.	» 15	2,330	349 30	3,841	376 13	186	27 90
				43,200 26		36,297 04		10,761 88
Torches-falots . . . . .	Pièce.	1 15	»	»	»	»	4,233.0	4,867 93
Huile de pétrole . . . . .	Kilog.	» 83	132,533.3	112,672 18	222.0	188 70	5,946.0	5,054 10
Huile épurée . . . . .	Kilog.	1 06	50,632 0	33,669 92	200.0	307 40	9,942.3	10,359 03
				166,342 10		496 10		20,461 10
Huile de graissage . . . . .	Kilog.	1 08	»	»	1,003.0	1,731 24	12,050.3	12,992 04
Suif . . . . .	Kilog.	1 04	»	»	123.3	130 52	363.3	586 04
Graisse pour voiture . . . . .	Kilog.	» 52	»	»	»	»	»	»
Huile de palmier . . . . .	Kilog.	» 93	»	»	»	»	»	»
Résidus d'huile . . . . .	Kilog.	» 50	»	»	»	»	»	»
				166,342 10		2,337 86		34,040 08

## en 1865. — SUBDIVISION DE LA CONSOMMATION PAR NATURE D'EMPLOI.

ATELIERS DES VOITURES.		ATELIERS DES LAMPISTES.		ATELIERS DES PEINTRES.		POSTES : BUREAUX AMBULANTS.		TÉLÉGRAPHES.		Observations.
QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	
"	Fr. c.	"	Fr. c.	"	Fr. c.	"	Fr. c.	"	Fr. c.	
"	"	"	"	"	"	8,530	171	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
7	53	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	400	4 90	"	"	"	"	"	"	
"	"	723	1,662 90	"	"	"	"	60	138	"
406,001	5,332 01	"	"	160	1 72	18,600	199 93	26,770	287 78	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
503	43 78	"	"	"	"	"	"	47	7 03	
	5,412 76		1,667 80		1 72		370 93		452 83	
64.0	73 60	"	"	"	"	"	"	58	63 23	
1,153.0	981 73	193.0	163 73	38.0	52 30	432	567 20	34	28 90	
306.3	524 89	"	"	"	"	388	411 28	574	608 44	
	1,580 24		163 73		52 30		778 48		700 89	
18,195.0	19,630 60	"	"	"	"	"	"	"	"	
745.0	774 80	142.0	147 68	"	"	"	"	"	"	
2,000.0	1,040	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	22,843 04		313 43		52 30		778 48		700 89	

## N° XXVIII. — Relevé de la dépense faite, en 1863, pour le chauffage, l'éclairage

DÉSIGNATION DES STATIONS.	CHAUFFAGE.							
	SALLES D'ATTENTE et bureau.	MACHINES FIXES.		ATELIERS				TOTAL de LA DÉPENSE du chauffage.
		FORCE en chevaux.	VALEUR du combustible.	des locomotives.	des voitures	des lampistes.	des peintres.	
Anvers (Station, bureau de ville et bassin) . . . . .	Fr. c. 1,354 10	3 23	Fr. c. 1,904 73	Fr. c. 516 03	Fr. c. 234 78	Fr. c. »	Fr. c. »	Fr. c. 4,209 68
Malines . . . . .	1,523 18	»	»	21 »	»	»	»	1,546 18
Louvain (Station et bassin) . . . . .	421 40	1 30	2,227 32	»	»	»	»	2,648 72
Autres stations approvisionnées par le dépôt de l'arsenal . . . . .	3,095 95	»	»	»	»	»	»	3,095 95
Bruxelles (Nord) . . . . .	845 03	3 23	1,047 18	1,024 17	203 37	4 90	»	3,184 67
Bruxelles (Allée-Verte) . . . . .	408 36	»	»	»	214 37	»	»	623 13
Bruxelles (Midi) . . . . .	650 33	4 »	775 08	342 16	350 90	»	1 72	2,107 14
Ath . . . . .	373 43	4 »	1,613 75	38 01	218 86	»	»	2,466 05
Autres stations approvisionnées par le dépôt de Bruxelles (Nord) . . . . .	4,367 82	»	»	»	»	»	»	4,367 82
Tirlemont . . . . .	338 73	3 64	1,919 15	232 70	188 12	»	»	2,748 72
Waremmé . . . . .	631 41	2 20	1,037 38	»	»	»	»	1,688 99
Ans . . . . .	370 87	6 »	1,083 60	726 67	461 93	»	»	2,643 07
Liège (Station et bureau de ville) . . . . .	1,068 96	10 »	4,466 48	1,297 39	»	»	»	7,435 03
Verviers . . . . .	369 33	4 »	1,194 33	247 »	503 27	»	»	2,344 43
Autres stations approvisionnées par le dépôt de Liège . . . . .	2,425 04	»	»	»	»	»	»	2,425 04
Termonde . . . . .	218 87	3 »	677 10	»	»	»	»	895 97
Gand (Station et bureau de ville) . . . . .	974 43	4 »	3,624 43	1,135 03	236 03	»	»	5,987 96
Ostende . . . . .	330 30	4 »	49 99	39 79	256 17	»	»	906 45
Alost . . . . .	436 23	4 »	935 07	118 09	241 94	»	»	1,749 35
Courtrai . . . . .	601 25	1 30	812 77	»	»	»	»	1,414 02
Mouscron . . . . .	462 99	4 »	5 37	89 48	64 30	»	»	562 34
Tournai . . . . .	631 20	1 30	4,695 10	169 79	103 20	»	»	2,617 29
Autres stations, approvisionnées par le dépôt de Gand . . . . .	6,344 32	»	»	»	»	»	»	6,344 32
A reporter . . . . .	30,036 08		23,108 43	6,063 33	3,165 64	4 90	1 72	61,380 34

et le graissage dans les stations et dans les ateliers qui en dépendent.

ÉCLAIRAGE A L'HUILE.							GRAISSAGE.				
SALLES D'ATTENTE et bureau.	MACHINES fixes.	ATELIERS				TOTAL de LA DÉPENSE de l'éclairage.	MACHINES fixes.	ATELIERS			TOTAL de LA DÉPENSE du graissage.
		des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	des peintres.			des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	
Fr. c.	P. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
2,937 78	•	482 80	53 15	•	•	5,473 73	228 72	128 96	26 24	•	583 92
2,552 35	•	195 50	•	•	•	2,747 03	•	45 20	•	•	45 20
2,002 93	106 43	274 01	•	•	•	2,473 57	144 68	77 16	338 02	•	580 76
11,085 29	•	•	•	•	•	11,085 29	•	•	•	•	•
1,122 50	•	1,851 48	172 55	165 75	•	5,292 08	•	2,289 52	4,254 76	147 68	6,691 76
725 05	•	•	340 •	•	32 50	1,003 05	•	•	824 20	•	824 20
5,889 18	•	2,031 07	•	•	•	5,922 53	49 00	597 46	•	•	447 06
1,197 29	•	341 05	160 65	•	•	1,698 97	58 88	92 24	•	•	151 12
20,596 42	•	•	•	•	•	20,596 42	•	•	•	•	•
1,218 21	5 10	165 73	45 62	•	•	1,434 66	45 24	75 50	2 08	•	122 68
703 62	•	•	•	•	•	703 62	6 24	•	•	•	6 24
4,129 58	136 86	551 47	74 11	•	•	4,891 32	171 72	164 88	5,109 52	•	5,445 92
1,402 92	•	2,087 40	•	•	•	4,590 52	2 16	2,170 76	•	•	2,172 92
3,814 25	•	511 47	49 •	•	•	4,574 72	58 52	860 76	441 72	•	1,560 80
12,911 54	•	•	•	•	•	12,911 54	•	•	•	•	•
576 05	•	•	•	•	•	576 05	41 88	7 28	•	•	49 16
4,475 17	10 08	1,206 28	11 80	•	•	5,712 05	146 72	1,157 48	4,289 28	•	5,895 48
952 90	•	23 •	17 85	•	•	995 75	•	25 80	1,096 20	•	1,122 •
728 14	15 78	252 96	55 15	•	•	1,008 05	105 68	29 12	240 20	•	373 •
809 50	•	•	•	•	•	809 50	29 40	10 20	49 68	•	59 28
5,376 44	•	148 20	•	•	•	5,524 64	•	49 68	705 08	•	752 76
1,469 58	•	488 74	11 88	•	•	1,970 20	57 80	575 24	•	•	615 04
18,770 76	•	•	•	•	•	18,770 76	•	•	•	•	•
105,826 61	281 25	11,470 94	949 46	165 75	52 50	116,426 51	1,105 04	8,135 10	15,305 68	147 68	24,803 50

DÉSIGNATION DES STATIONS.	CHAUFFAGE.							TOTAL de LA DÉPENSE du chauffage.
	SALLES D'ATTENTE et bureau.	MACHINES FIXES.		ATELIERS				
		FORCE en cheval.	VALEUR du combustible.	des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	des peintres.	
Report. . . . .	Fr. c. 50,036 08	»	Fr. c. 25,108 45	Fr. c. 6,065 55	Fr. c. 5,165 64	Fr. c. 4 90	Fr. c. 1 72	Fr. c. 84,380 54
Braine-le-Comte . . . . .	1,381 36	11 »	1,313 60	123 62	527 83	»	»	3,346 41
Manage . . . . .	767 44	»	»	503 88	»	»	»	1,071 32
Charleroi . . . . .	1,019 27	4 »	3,231 66	5,464 78	623 95	»	»	8,359 64
Namur (station et bureau de ville).	1,103 37	4 »	1,472 05	181 08	212 58	»	»	2,971 08
La Louvière . . . . .	481 06	3 »	962 12	»	632 55	»	»	2,093 71
Mons (station et bureau de ville).	696 48	1 50	1,344 62	»	88 05	»	»	2,299 15
Quiévrain . . . . .	452 22	4 »	2,444 54	622 97	174 20	»	»	5,693 95
Autres stations approvisionnées par le dépôt de Charleroi. . . . .	7,260 98	»	»	»	»	»	»	7,260 98
Consommation spéciale de charbon de bois . . . . .	»	»	»	»	»	1,662 90	»	1,662 90
TOTAUX . . . . .	45,200 26		56,297 04	10,761 88	8,412 76	1,667 50	1 72	97,541 46

ÉCLAIRAGE A L'HUILE.							GRAISSAGE.				
SALLES D'ATTENTE et bureaux.	MACHINES fixes.	ATELIERS				TOTAL de LA DÉPENSE de l'éclairage.	MACHINES fixes.	ATELIERS			TOTAL de LA DÉPENSE du graissage.
		des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	des peintres.			des locomotives.	des voitures.	des lampistes.	
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
103,526 61	281 28	11,470 94	949 46	165 78	32 30	116,426 31	1,103 04	8,155 10	13,393 68	147 68	24,803 30
1,717 01	"	44 82	"	"	"	1,761 83	166 64	36 52	2,423 80	"	2,626 76
5,780 65	"	839 82	"	"	"	4,620 47	"	148 40	" 82	"	148 92
5,106 97	"	3,136 94	203 43	"	"	8,469 34	146 88	2,601 36	123 04	"	2,871 28
3,302 56	98 88	584 28	61 10	"	"	4,136 49	139 32	39 36	2,320 48	"	2,508 16
2,188 68	33 92	"	164 23	"	"	2,586 83	55 40	"	22 12	"	77 52
1,858 24	"	"	"	"	"	1,858 24	61 24	72 36	105 84	"	239 44
1,775 83	82 55	4,364 93	"	"	"	6,223 11	187 24	2,525 88	25 12	"	2,738 24
43,018 55	"	"	"	"	"	43,018 55	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
166,542 10	496 10	20,461 10	1,380 24	165 78	32 30	188,877 39	1,861 76	15,578 98	20,425 40	147 68	36,013 82

## N° XXIX. — Importance des services internationaux

NATURE DES TRANSPORTS.		TRANSPORTS											
		FRANCO-BELGE.				BELGE-RHÉNAN.				BELGE-PRUSSIEN.			
		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	31,204	Fr. c. 125,488 30	28,833	Fr. c. 185,174 30	17,030	Fr. c. 158,906 50	15,632	Fr. c. 176,160 37	348	Fr. c. 4,480 50	179	Fr. c. 2,544 90
	2 <sup>e</sup> id . . . . .	8,923	39,703 30	9,142	44,747 »	797	11,217 50	»	»	»	»	1	1 20
	1 <sup>re</sup> id. . . . .	13,808	52,104 30	10,735	37,861 90	4,542	22,908 30	5,353	22,836 50	28	79 »	39	264 90
	2 <sup>e</sup> id. . . . .	26,980	53,110 10	22,964	52,940 90	9,068	31,289 90	10,332	31,288 40	49	197 20	98	440 50
	3 <sup>e</sup> id. . . . .	171,679	218,342 45	141,755	181,842 55	24,102	43,972 90	32,291	58,364 35	91	455 60	178	459 65
	extraordinaires . . . . .	2,356	3,094 98	961	1,476 60	871	2,214 15	1,041	2,711 90	»	»	1	7 25
	Bagages . . . . . Quintaux . .	5,512	33,418 52	5,714	23,151 35	8,517	53,575 72	8,308	53,707 85	158	1,300 75	110	705 62
Équipages . . . . . Expéditions.	22	1,106 30	10	402 50	22	572 90	19	1,057 10	»	»	1	49 50	
Animaux . . . . . Id.	156	4,053 20	58	1,421 40	85	2,380 40	1,113	31,883 »	»	»	89	3,130 80	
Finances . . . . . Groups . .	60,606	14,936 62	54,664	13,128 51	42	37 20	»	»	6	» 90	»	»	
Petits paquets . . . 1/2-kil . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Petites marchandises, Quintaux . .	41,383	97,616 29	26,992	71,178 06	12,450	39,585 06	8,797	27,946 75	975	3,069 34	9,421	38,824 24	
Grosses marchandises, Tonneaux . .	767,376	1,771,031 85	75,982	343,394 39	74,344	370,712 43	47,935	222,555 18	14,648	53,750 04	14,490	48,206 56	
Produits extraordinaires . . . . .	»	63,349 56	»	44,133 23	»	32,656 14	»	23,847 67	»	3,872 54	»	4,084 96	
TOTAL . . . . .		2,478,335 77		1,000,852 69		770,059 10		653,359 07		67,014 87		98,720 08	
				3,479,188 46				1,425,418 17				165,734 95	

et du transit, pendant l'année 1865.

### INTERNATIONAUX.

BELGE-ALLEMAND.				PRUSSO-NÉERLANDO-BELGE.				HOLLANDO-BELGE.				A REPORTER.			
SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
1,795	20,453 75	1,045	16,833 30	»	»	725	5,902 90	2,593	12,773 01	2,288	11,361 05	52,070	322,102 06	48,700	397,976 82
1,814	32,579 10	2,127	36,252 70	»	»	11	58 80	»	»	»	»	11,534	83,499 90	11,281	81,059 70
»	»	»	»	829	4,733 30	245	1,377 70	1,358	4,828 80	2,523	10,157 40	20,563	84,653 70	18,925	72,638 40
»	»	»	»	1,648	6,903 20	949	4,053 »	2,565	7,003 40	3,818	10,923 89	40,910	93,503 80	38,191	99,846 60
»	»	»	»	4,394	11,785 10	2,622	7,711 20	5,301	8,610 60	5,204	9,347 40	205,567	233,166 65	182,050	257,725 15
»	»	»	»	22	17 45	»	»	»	»	»	»	3,249	6,356 58	2,003	4,195 75
802	5,189 89	496	5,000 32	716	1,577 45	762	3,824 60	2,642	7,616 13	2,267	5,740 53	18,047	102,887 46	17,877	92,136 27
»	»	»	»	2	79 90	»	»	13	442 60	10	330 »	59	2,261 70	40	1,839 10
»	»	»	»	»	»	842	21,241 90	26	606 40	16	334 60	267	7,040 »	2,118	61,011 70
»	»	»	»	198	43 26	1,118	564 82	366	114 »	49	18 85	61,218	15,151 98	55,851	13,712 18
»	»	»	»	6,954	645 60	2,447	289 16	38,586	4,064 70	12,031	619 31	45,540	4,710 30	14,481	908 47
1,129	4,108 56	610	2,264 78	1,735	4,598 76	676	1,565 33	3,527	6,892 92	4,033	5,651 74	61,159	155,870 63	50,529	147,420 90
682	8,100 »	1,568	13,890 89	15,078	59,398 50	7,234	31,002 51	4,004	28,039 50	8,999	57,619 73	876,131	2,291,932 32	158,208	716,669 26
»	1,906 14	»	596 20	»	7,376 22	»	3,184 82	»	7,079 70	»	6,847 95	»	116,040 30	»	82,876 83
...	72,337 44	...	74,840 19	...	97,460 74	...	80,746 74	...	87,971 70	...	118,998 36	...	3,573,179 68	...	2,029,517 13
		147,177 63				178,207 48				206,970 12				5,602,696 81	

Voir la page suivante.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS INTERNATIONAUX. (Voir la page précédente.)				TRANSPORTS									
	REPORT.				ANGLO-BELGE.									
	SORTIE.		ENTRÉE.		VIA OSTENDE.				VIA CALAIS.					
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		
Voyageurs	Trains express	1 <sup>re</sup> classe.	52,970	322,102 06	48,700	397,976 82	1,006	13,283 60	825	10,731 40	3,551	42,046 50	2 510	29,413 »
		2 <sup>e</sup> id.	11,534	83,489 90	11,281	81,059 70	463	4,359 85	510	5,077 20	1,419	12,067 36	536	4,500 »
	id. ordinaires	1 <sup>re</sup> classe.	20,563	84,653 70	18,925	72,338 40	»	»	»	»	»	»	»	»
		2 <sup>e</sup> id.	40,910	98,505 80	38,191	99,646 60	»	»	»	»	»	»	»	»
		3 <sup>e</sup> id.	205,567	283,166 65	182,050	257,725 15	»	»	»	»	»	»	»	»
	extraordinaires	3,249	5,356 58	2,003	4,195 75	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Bagages	Quintaux	18,047	102,687 46	17,877	92,136 27	184	4,265 35	131	2,798 06	604	6,144 40	273	2,704 »
	Équipages	Expéditions.	59	2,261 70	40	1,829 10	»	»	»	»	»	»	»	»
	Animaux	Id.	267	7,040 »	2,118	61,011 70	»	»	»	»	»	»	»	»
	Finances	Groups	61,218	15,151 98	55,851	13,712 18	»	»	»	»	»	»	»	»
	Petits paquets	Kil	45,540	4,710 30	14,481	908 47	»	»	»	»	»	»	»	»
	Petites marchandises	Quintaux	61,199	155,870 93	50,529	147,420 90	»	»	»	»	»	»	»	»
	Grosses marchandises	Tonneaux	876,131	2,291,932 32	156,208	716,669 26	»	»	»	»	»	»	»	»
	Produits extraordinaires		»	116,040 30	»	82,676 83	»	»	»	»	»	»	»	»
	<b>TOTAUX</b>		.....	3,573,179 66	.....	2,029,517 13	.....	21,908 80	.....	18,604 66	.....	60,258 26	.....	36,617 »
				5,602,696 81				40,513 46				96,875 26		

## INTERNATIONAUX. (Suite.)

GENERAL STEAM COMPAGNIE.											
VIA OSTENDE.				VIA ANVERS.				A REPORTER.			
SORTIE.		ENTRÉE -		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
»	»	»	»	19	58 90	179	934 60	57,546	377,491 06	52,214	439,055 82
»	»	»	»	16	57 20	231	1,011 75	13,432	99,984 31	12,538	91,648 65
209	2,354 90	100	965 40	245	620 50	177	673 50	21,107	87,038 10	19,202	74,177 80
179	1,455 »	52	511 »	191	528 60	67	196 70	41,280	100,490 40	38,310	100,354 30
»	»	»	»	»	»	»	»	205,567	283,166 65	192,050	257,725 15
»	»	»	»	»	»	»	»	3,249	5,356 58	2,003	4,195 75
»	»	»	»	7	19 60	6	16 69	18,842	113,316 81	18,067	97,663 02
»	»	»	»	»	»	»	»	59	2,261 70	40	1,639 10
»	»	»	»	»	»	»	»	267	7,040 »	2,118	61,011 70
»	»	»	»	»	»	»	»	61,218	15,151 98	55,851	13,712 18
»	»	»	»	»	»	»	»	45,540	4,710 30	14,481	908 47
»	»	»	»	»	»	»	»	61,199	155,670 63	30,329	147,420 90
»	»	»	»	»	»	»	»	876,131	2,291,932 32	156,208	716,660 26
»	»	»	»	»	»	»	»	»	116,040 30	»	82,676 83
.....	3,610 90	.....	1,476 40	.....	1,593 60	.....	2,833 24	.....	3,600,751 41	.....	2,089,048 43
		5,287 30				4,427 04				5,749,799 87	

Voir la page suivante.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS INTERNATIONAUX. (Voir la page précédente.)				TRANSPORTS								
	REPORT.				SERVICE INTERNATIONAL PAR LE LUXEMBOURG.				FINANCES ET				
	SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		ANGLO-BELGE.		ENTRÉE.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.	
Voyageurs	Trains express. . . . . 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	57,540	377,491 06	52,214	439,055 82	»	»	»	»	»	»	»	
	2 <sup>e</sup> id. . . . .	13,432	99,984 31	12,558	91,648 65	»	»	»	»	»	»	»	
	Id. ordinaires. . . . .	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	21,107	87,938 10	10,202	74,177 30	»	»	»	»	»	»	»
		2 <sup>e</sup> id. . . . .	41,280	100,490 40	38,310	100,354 30	»	»	»	»	»	»	»
		3 <sup>e</sup> id. . . . .	205,587	283,166 65	182,050	257,725 15	»	»	»	»	»	»	»
extraordinaires . . . . .	3,249	5,356 58	2,003	4,195 75	»	»	»	»	»	»	»		
Bagages . . . . . Quintaux . . . . .	18,842	113,316 81	18,087	97,653 02	»	»	»	»	»	»	»		
Équipages . . . . . Expéditions. . . . .	59	2,261 70	40	1,833 10	»	»	»	»	»	»	»		
Animaux . . . . . Id. . . . .	267	7,040 »	2,118	61,011 70	»	»	»	»	»	»	»		
Finances . . . . . Groups . . . . .	61,218	15,151 98	55,851	13,712 18	»	»	»	»	226	69 75	308	76 75	
Petits paquets . . . . . Kil. . . . .	45,540	4,710 30	14,481	908 47	»	»	»	»	63,825	7,309 62	46,830	6,483 65	
Petites marchandises. Quintaux . . . . .	61,109	153,870 93	50,529	147,420 90	587	1,075 08	179	340 11	»	»	»	»	
Grosses marchandises. Tonneaux . . . . .	876,131	2,291,932 32	156,208	716,669 26	84,857	195,871 56	4,474	12,391 39	»	»	»	»	
Produits extraordinaires . . . . .	»	116,040 30	»	82,676 83	»	3,866 06	»	76 05	»	1,111 36	»	»	
TOTAUX . . . . .		3,660,751 44		2,080,048 43		200,812 70		12,807 55		8,490 93		6,559 40	
				5,749,799 87				213,020 25				15,050 33	



NATURE DES TRANSPORTS.		FRANCO-BELGE-RHÉNAN.												
		DE LA FRANCE VERS LES RHÉNANS.					DES RHÉNANS VERS LA FRANCE.							
		PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs	Trains express. . . . .	1 <sup>re</sup> classe. . . . .	2,244	Fr. c. 40,137 75	9	Fr. c. 193 10	6,698	Fr. c. 51,538 66	371	Fr. c. 9,089 50	38	Fr. c. 811 10	7,407	Fr. c. 57,552 40
		2 <sup>e</sup> id. . . . .	166	4,099 70	4	57 30	1,708	9,890 50	22	399 75	»	»	178	1,032 40
	Id. ordinaires. . . . .	1 <sup>re</sup> classe. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		2 <sup>e</sup> id. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		3 <sup>e</sup> id. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	75	198 75
	extraordinaires . . . . .	9	110 25	»	»	170	638 35	25	308 25	»	»	158	550 22	
Bagages . . . . .	Quintaux. . . . .	66	967 29	3	33 90	1,394	6,441 02	65	965 79	2	20 60	2,066	9,502 94	
Équipages . . . . .	Expéditions. . . . .	2	306 »	»	»	9	454 »	2	306 »	»	»	»	»	
Animaux . . . . .	Id. . . . .	7	455 »	»	»	31	313 25	»	»	»	»	»	»	
Finances . . . . .	Groups . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Petits paquets . . . . .	Kil . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Petites marchandises. . . . .	Quintaux . . . . .	202	1,002 23	41	170 96	10,120	17,989 55	52	276 28	10	36 07	4,196	7,560 40	
Grosses marchandises. . . . .	Tonneaux . . . . .	716	6,641 53	227	1,417 41	11,160	33,261 42	2,579	22,834 10	668	4,071 19	8,474	25,599 95	
Produits extraordinaires . . . . .		»	»	»	»	»	»	»	13 55	»	5 19	»	755 59	
Total. . . . .			53,719 85		1,872 67		120,526 75		34,191 22		4,955 15		102,752 71	
318,018 35														

SIT.

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.		
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		
6	147 "	"	"	141	1,065 70	15	367 50	"	"	235	1,829 50	15,164	162,752 21		
4	74 "	"	"	52	301 60	"	"	"	"	3	17 40	2,133	15,872 65		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	75	196 75		
"	"	"	"	1	3 85	"	"	"	"	1	3 85	364	1,612 77		
1	5 88	"	"	31	141 94	3	39 60	"	"	27	122 36	3,650	18,250 51		
1	153 "	"	"	3	153 "	"	"	"	"	"	"	17	1,372 "		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38	768 25		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
38	207 30	2	6 87	746	1,330 31	32	149 81	9	36 33	3,951	6,977 81	19,399	35,745 98		
70	871 88	1	4 81	1,860	6 420 99	127	1,242 02	97	670 95	1,038	6,020 09	27,974	109,056 32		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	959 16		
	1,459 04		11 68		9,437 39		1,799 14		707 28		15,155 72		346,588 60		
												28,570 25		346,588 60	

Voir la page suivante.

TRAN

NATURE DES TRANSPORTS.	REPORT DES TRANSPORTS EN TRANSIT.		FRANCO-BELGE-ALLEMAND.														
			DE LA FRANCE VERS LE NORD ET LE SUD DE L'ALLEMAGNE						DU NORD ET DU SUD DE L'ALLEMAGNE VERS LA FRANCE.								
	PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINES.		PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINES.						
	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette					
Voyageurs	Trains express	1 <sup>re</sup> classe	15,164	Fr. c. 162,742 21	60	Fr. c. 1,470 "	"	"	2,442	Fr. c. 18,803 40	62	Fr. c. 1,519 "	"	"	2,463	Fr. c. 19,273 10	
		2 <sup>e</sup> id.	2,133	15,872 65	77	1,935 50	"	"	5,753	44,298 10	100	2,401 "	"	"	5,621	43,285 10	
	Id. ordinaires	1 <sup>re</sup> classe	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		2 <sup>e</sup> id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		3 <sup>e</sup> id.	75	198 75	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
extraordinaires	364	1,612 77	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Bagages	Quintaux	3,659	18,250 51	30	432 91	"	"	2,029	9,432 35	24	351 92	"	"	1,297	5,965 74		
Équipages	Expéditions.	17	1,372 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Animaux	Id.	38	768 25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Finances	Groups	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Petits paquets	Kil.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Petites marchandises	Quintaux	19,399	35,745 98	203	1,040 43	33	160 72	4,798	8,733 96	25	130 54	12	49 33	1,606	2,882 74		
Grosses marchandises	Tonneaux	27,974	109,056 32	31	305 18	2	18 13	2,858	8,388 51	316	3,245 07	17	142 48	1,678	5,161 23		
Produits extraordinaires		"	859 16	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Totaux			346,688 60		5,184 02		178 85	.....	89,656 32	...	7,607 53		191 81	.....	76,677 93		
			346,688 60						170,396 46								

SIT. (Suite.)

ANGLO-BELGE-RHÉNAN.								ANGLO BELGE-ALLEMAND.								A REPORTER.	
DE LONDRES VERS LES RHÉNANS.				DES RHÉNANS VERS LONDRES.				DE LONDRES VERS LE NORD ET LE SUD DE L'ALLEMAGNE.				DU NORD ET DU SUD DE L'ALLEMAGNE VERS LONDRES.					
PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.		PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.		PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.		PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
1,187	Fr. c. 29,144 »	3,272	Fr. c. 80,146 70	1,430	Fr. c. 36,065 »	3,731	Fr. c. 91,409 50	377	Fr. c. 0,013 50	1,561	Fr. c. 39,245 50	252	Fr. c. 6,425 »	1,293	Fr. c. 30,933 88	33,294	Fr. c. 527,400 79
412	7,910 40	873	16,126 »	601	11,533 30	917	17,524 50	693	17,836 »	2,064	50,568 »	766	19,511 62	2,505	61,299 »	22,545	310,111 17
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	75	198 75
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	364	1,612 77
184	4,952 30	509	7,467 90	202	5,472 25	482	7,285 25	86	2,612 61	349	5,224 70	115	2,951 85	436	6,173 25	9,402	76,573 54
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	17	1,372 »
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	38	768 25
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	26,076	48,743 72
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	32,876	126,276 92
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	959 16
...	42,006 70	...	103,740 60	...	53,670 55	...	116,219 25	...	30,062 11	...	95,038 20	.....	28,888 47	...	98,406 13	.....	1,094,017 07
315,637 10								252,394 91								1,094,017 07	

Voir la page suivante.

## TRAN

NATURE DES TRANSPORTS.	REPORT DES TRANSPORTS en TRANSIT.		ANGLO-BELGE-HOLLANDAIS.								
			DE LONDRES VERS LA HOLLANDE.				DE LA HOLLANDE VERS LONDRES.				
			PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.		PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.		
			Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.	
Voyageurs.	Trains express. { 1 <sup>re</sup> classe . . .	33,294	527,400 79	52	668 40	240	3,125 »	45	606 50	377	3,982 05
	{ 2 <sup>e</sup> id. . . . .	22,545	310,111 17	6	61 20	27	251 10	34	346 80	51	474 20
	Id. ordinaires. { 1 <sup>re</sup> classe . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		{ 2 <sup>e</sup> id. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		{ 3 <sup>e</sup> id. . . . .	75	198 75	»	»	»	»	»	»	»
extraordinaires . . . . .	364	1,012 77	»	»	»	»	»	»	»	»	
Bagages . . . . .	Quintaux . . .	9,402	76,573 54	1	13 20	11	106 »	4	50 73	13	135 01
Équipages . . . . .	Expéditions . . .	17	1,372 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Animaux . . . . .	Id. . . . .	38	708 25	»	»	»	»	»	»	»	»
Finances . . . . .	Groups . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Petits paquets . . . . .	Kil . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Petites marchandises . . . . .	Quintaux . . .	26,076	48,743 72	»	»	»	»	»	»	»	»
Grosses marchandises . . . . .	Tonneaux . . .	32,876	126,276 92	»	»	»	»	»	»	»	»
Produits extraordinaires . . . . .		»	959 16	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX . . . . .			1,094,017 07		762 80		3,482 10		1,004 03		4,571 26
			1,094,017 07				9,820 19				

SIT. (Suite.)

GENERAL-STEAM-NAVIGATION.								SERVICE INTERNATIONAL				A REPORTER.	
DE LONDRES VERS LES RHÉNANS.				DES RHÉNANS VERS LONDRES.				PAR LE LUXEMBOURG.					
PAR OSTENDE.		PAR ANVERS.		PAR OSTENDE.		PAR ANVERS.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		Mouvement.	Recette.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
52	1,328 "	250	2,825 "	165	4,174 50	151	2,368 70	"	"	"	"	34,628	547,577 94
"	"	52	612 60	"	"	33	35 40	"	"	"	"	22,748	311,693 47
45	922 50	164	2,300 "	14	266 "	14	175 "	"	"	"	"	257	3,663 50
112	1,736 "	173	1,643 50	58	863 "	57	542 50	"	"	"	"	400	4,785 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	75	198 75
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	384	1,612 77
"	"	9	66 27	27	419 59	26	274 60	"	"	"	"	9,493	77,638 94
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17	1,372 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38	766 25
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28,076	48,743 72
"	"	"	"	"	"	"	"	3,555	13,688 75	37,139	52,787 62	73,570	192,751 29
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	959 16
...	3,984 80	...	8,548 37	...	5,723 09	...	3,397 20	..	13,688 75	...	52,787 62	.....	1,191,064 79
21,653 16								66,474 37				1,191,064 79	



(Suite.)										TRANSPORTS		TOTAL GÉNÉRAL	
PETITS PAQUETS.										INTERNATIONAUX.		des	
ANGLETERRE VERS PRUSSE.				PRUSSE VERS ANGLETERRE.				TOTAL.		TOTAL GÉNÉRAL		(transports internationaux	
PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.		PAR OSTENDE.		PAR CALAIS.				A LA		ET DU TRASSIT.	
Mouvement	Recette	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette
	Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.
"	"	"	"	"	"	"	"	34,626	547,577 94	109,760	816,546 88	144,386	1,364,124 82
"	"	"	"	"	"	"	"	22,748	311,693 47	25,020	191,632 96	48,738	503,526 43
"	"	"	"	"	"	"	"	257	3,663 50	40,309	162,113 40	40,566	165,778 90
"	"	"	"	"	"	"	"	400	4,785 "	79,500	200,844 70	79,990	205,629 70
"	"	"	"	"	"	"	"	75	198 75	387,617	540,991 80	387,692	541,090 55
"	"	"	"	"	"	"	"	364	1,612 77	5,252	9,552 33	5,616	11,165 10
"	"	"	"	"	"	"	"	9,493	77,638 94	36,029	210,969 83	46,422	288,608 77
"	"	"	"	"	"	"	"	17	1,372 "	99	4,100 80	116	5,472 80
"	"	"	"	"	"	"	"	38	768 25	2,385	68,051 76	2,423	68,819 96
"	"	878	221 "	"	"	2,612	934 85	20,541	5,512 20	135,227	33,918 33	155,768	39,430 53
217,064	32,252 68	6	3 "	81,577	13,487 47	2,231	395 75	642,806	71,669 51	444,616	65,735 68	1,087,422	137,605 19
"	"	"	"	"	"	"	"	26,076	48,743 72	112,494	304,767 02	138,570	353,450 74
"	"	"	"	"	"	"	"	73,570	192,751 29	1,121,670	3,216,864 53	1,195,240	3,409,615 82
"	"	"	"	"	"	"	"	"	950 16	"	204,347 73	"	205,306 59
.....	32,252 68	.....	224 "	.....	13,487 47	.....	1,350 60	.....	1,269,346 50	.....	6,030,279 69	.....	7,299,626 19
								1,269,346 50		6,030,279 69		7,299,626 19	

## N° XXX.

Résultats comparés du service intérieur et des services internationaux.

NATURE DES TRANSPORTS.	SERVICE INTÉRIEUR.				SERVICES INTERNATIONAUX ET TRANSIT.				SERVICES RÉUNIS.		
	MOUVÉMENT.		RECETTE.		MOUVÉMENT.		RECETTE.		Mouvement.	Recette.	
	Part dans le mouvement général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.	Part dans le mouvement général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.			
									p. o/o		p. o/o
Voyageurs.	1 <sup>re</sup> classe . . .	75.50	509,732	58.78	2,181,972 61	24.50	184,952	41.22	1,529,903 72	754,684	3,711,876 33
	2 <sup>e</sup> classe . . .	91.02	1,304,900	78.43	2,299,049 84	8.98	126,728	23.57	709,156 13	1,433,628	3,008,205 97
	3 <sup>e</sup> classe . . .	95.23	7,737,696	92.62	6,793,169 75	4.77	387,692	7.38	541,090 55	8,125,388	7,334,260 30
	extraordinaires.	98.46	358,647	97.91	524,328 09	1.54	5,016	2.09	11,185 10	364,263	535,493 19
Bagages.	Au minimum . . .	100.00	Expéditions. 135,377	100.00	76,169 64	"	Expéditions. "	"	"	Expéditions. 135,377	76,169 64
	Au poids . . .	59.83	Quintaux. 69,132	44.79	234,161 64	40.17	Quintaux. 46,422	55.21	288,608 77	Quintaux. 115,554	522,770 41
Équipages . . . . .	62.48	193	65.78	10,517 80	37.54	116	34.22	5,472 80	309	15,990 70	
Animaux . . . . .	90.07	Expéditions. 21,976	85.48	405,171 17	9.93	Expéditions. 2,423	14.52	68,819 95	Expéditions. 21,399	473,991 12	
Finances . . . . .	68.63	Groups. 340,757	74.89	117,194 57	31.37	Groups. 155,768	25.11	39,430 53	Groups. 496,525	156,625 10	
Petits paquets . . . . .	67.44	Kilog. 2,252,178	73.64	384,351 41	32.56	Kilog. 1,087,422	28.36	137,605 10	Kilog. 3,339,600	521,656 60	
Petites marchandises . . . . .	80.70	Quintaux. 903,506	82.82	1,704,257 14	13.30	Quintaux. 138,570	17.18	353,450 74	Quintaux. 1,042,076	2,057,707 88	
Grosses marchandises . . . . .	79.74	Tonneaux. 4,703,408	81.68	15,206,409 98	20.26	Tonneaux. 1,195,240	18.32	3,409,615 82	Tonneaux. 5,858,648	18,616,025 80	
Produits extraordinaires . . . . .	"	"	84.06	1,082,400 25	"	"	15.94	205,306 89	"	1,287,707 14	
TOTAUX . . . . .			80.95	31,019,153 99			19.05	7,299,626 19		38,318,780 18	

297

N° XXXI.

*Relevé des accidents arrivés sur les chemins de fer de l'État,  
pendant l'année 1865.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
<b>Accidents survenus aux personnes</b>		
1 janvier . . .	Un homme. . . . .	Atteint par une machine en traversant la voie. . . . .
22 — . . .	Un voyageur. . . . .	Écrasé par une machine en voulant traverser la station. . . . .
7 février . . .	Un ouvrier étranger. . . . .	Écrasé par une pièce de genèivre qu'il déchargeait . . . . .
18 — . . .	Une femme . . . . .	Atteinte par un train en voulant traverser la voie . . . . .
21 mars . . .	Un voyageur. . . . .	En descendant d'un train, atteint par un autre convoi . . . . .
22 — . . .	Un homme. . . . .	S'est jeté volontairement sous un train . . . . .
3 avril . . .	— . . . . .	Tué par un train qu'il n'avait pas aperçu . . . . .
9 — . . .	Une femme . . . . .	Tuée par un train qu'elle n'avait pas aperçu. . . . .
14 — . . .	Un ouvrier étranger . . . . .	Pris entre deux buttoirs, en poussant des wagons . . . . .
15 — . . .	Un homme. . . . .	Atteint en traversant la voie . . . . .
3 mai. . . .	Un ouvrier étranger. . . . .	Pris entre deux buttoirs pendant les manœuvres. . . . .
6 — . . . .	— . . . . .	— . . . . .
8 — . . . .	Un facteur étranger. . . . .	Tué en voulant monter sur un train en marche . . . . .
11 — . . . .	Un enfant. . . . .	Atteint en traversant la voie au moment du passage d'un train. . . . .
18 — . . . .	Une femme. . . . .	Atteinte par un train en voulant traverser la voie . . . . .
3 juin . . . .	— . . . . .	Tombée en sautant d'un train en marche. . . . .
8 — . . . .	Un enfant. . . . .	Atteint par la locomotive d'un train . . . . .
9 — . . . .	Un ouvrier étranger. . . . .	Tué en voulant passer entre des wagons que l'on manœuvrait . . . . .
23 — . . . .	Un homme. . . . .	Atteint par un train en traversant la voie. . . . .
2 juillet. . .	— . . . . .	— qui manœuvrait. . . . .
22 — . . . .	— . . . . .	Atteint en traversant la voie . . . . .
24 — . . . .	Un jeune homme. . . . .	Atteint par un train en traversant la voie. . . . .
50 — . . . .	Un agent du Grand Central belge.	— . . . . .
3 août . . . .	Deux agents de la Ce du Centre.	Atteints et renversés par un train. . . . .
11 — . . . .	Un agent du Grand Central belge.	Légerement atteint par une machine de réserve qui manœuvrait . . . . .
21 — . . . .	Un homme. . . . .	A glissé du tablier d'un wagon cavalier. . . . .
1 septembre .	— . . . . .	Couché sur la voie étant ivre, fut atteint par un train. . . . .
18 — . . . .	— . . . . .	Atteint par un train. . . . .
21 — . . . .	— . . . . .	S'est jeté volontairement sous un train . . . . .
24 — . . . .	Un enfant. . . . .	Atteint en traversant la voie (passé sous la lisse) . . . . .
25 — . . . .	Un ouvrier étranger. . . . .	Tombé d'un wagon qu'il déchargeait . . . . .
26 — . . . .	Un homme. . . . .	Jambe prise entre les buttoirs de deux wagons qu'il avait décrochés. . . . .
29 — . . . .	Une femme . . . . .	Atteinte et renversée par une locomotive . . . . .
1 octobre . .	Un homme. . . . .	S'est éloncé d'un train en marche . . . . .
10 — . . . .	Un enfant. . . . .	Jouait sous des wagons dont une roue lui passa sur la jambe. . . . .
13 — . . . .	Un homme. . . . .	Pris entre les buttoirs de deux wagons . . . . .

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
<b>étrangères à l'administration.</b>		
Mort . . . . .	Deurie.	
— . . . . .	Dilbeck.	
— . . . . .	Anvers.	
— . . . . .	Près de Hombeke.	
Jambe droite broyée . . . . .	Courtrai.	
Bras broyé . . . . .	Gand (Entrepôt).	
Mort . . . . .	Wespelaer.	
— . . . . .	Fraipont.	
— . . . . .	Gand.	
— . . . . .	Havannes.	
Contusions peu graves . . . . .	Courtrai.	
Blessures graves . . . . .	Anvers . . . . .	Mort des suites de ses blessures.
Mort . . . . .	Charleroi.	
— . . . . .	Verviers.	
— . . . . .	—	
Blessures à l'épaule et au pied droit . . . . .	Bruxelles (Midi).	
Mort . . . . .	Verviers.	
— . . . . .	Charleroi.	
Blessure peu grave . . . . .	Châtelet.	
Jambe droite écrasée . . . . .	Passage de la rue Al-	
Mort . . . . .	lard.	
— . . . . .	Jabbek.	
— . . . . .	Plasschendael.	
— . . . . .	Châtelineau.	
Contusions peu graves . . . . .	Marchiennes.	
— . . . . .	Châtelineau.	
Jambe droite cassée . . . . .	Courtrai.	
Pied écrasé . . . . .	Buggenhout.	
Mort . . . . .	Lacken.	
— . . . . .	Wetteren.	
— . . . . .	Leuze.	
Côte brisée . . . . .	Vilvorde.	
Blessure peu grave à la jambe . . . . .	Gand.	
Mort . . . . .	Près Liège.	
Contusions peu graves . . . . .	Près Jemmapes.	
Blessure à la jambe . . . . .	Alost.	
Blessure peu grave . . . . .	Bruxelles (Allée-Verte)	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
16 octobre . .	Un enfant . . . . .	Atteint en traversant la voie (passé sous la lisse) . . . . .
2 novembre . .	Un homme et une femme.	Pris entre les buttoirs de deux wagons . . . . .
16 — . . . . .	Un homme . . . . .	Atteint et renversé par la locomotive d'un train . . . . .
1 décembre . .	— . . . . .	Atteint et tué par un train . . . . .
9 — . . . . .	— . . . . .	S'étant pris le pied entre les rails, ne put le dégager à temps et fut atteint par un train.
11 — . . . . .	— . . . . .	S'étant introduit sur le railway par un sentier non gardé, fut tué par un train.
14 — . . . . .	— . . . . .	Étant ivre, fut renversé par un train . . . . .

#### Accidents survenus aux

5 janvier . . .	Un garde-barrière . . .	Trouvé sur la route horriblement mutilé . . . . .
7 — . . . . .	Un garde-route . . . . .	Atteint au croisement de deux trains . . . . .
12 — . . . . .	— . . . . .	Blessé par un train par lequel il fut atteint . . . . .
12 — . . . . .	Un piocheur . . . . .	Trouvé mort sur la voie, atteint, présume-t-on, par un train . . . . .
17 — . . . . .	Un garde-barrière . . .	Trouvé mort sur la voie après le passage d'un train . . . . .
19 — . . . . .	Un garde-convoi . . . . .	Tombé du train . . . . .
19 — . . . . .	Un garde-barrière . . .	Tué en traversant la voie . . . . .
21 — . . . . .	Un commis . . . . .	Renversé par un wagon que l'on manœuvrait . . . . .
23 — . . . . .	Un garde-convoi . . . . .	Tombé du train . . . . .
2 février . . .	Un ouvrier . . . . .	Atteint par un train, lorsqu'il manœuvrait avec une locomotive . . . . .
4 — . . . . .	Un chauffeur . . . . .	Atteint par un train en voulant traverser la voie . . . . .
5 — . . . . .	Un garde-convoi . . . . .	Blessé par suite d'un choc survenu entre le wagon à bagages et une locomotive.
12 — . . . . .	Un ouvrier supplémen- taire.	Tombé sous un wagon qu'il manœuvrait . . . . .
14 — . . . . .	Un ouvrier chargeur . .	Tué par une locomotive pendant les manœuvres . . . . .
23 — . . . . .	Un garde-signal . . . . .	Trouvé mort après le passage d'un train . . . . .
27 — . . . . .	Un ouvrier . . . . .	Sauté d'un buttoir d'un wagon . . . . .
19 mars . . . .	— . . . . .	Atteint et renversé par une paire de roues de locomotive que l'on manœuvrait.
27 — . . . . .	Un chef piocheur . . . .	Atteint par une locomotive, en manœuvrant un excentrique . . . . .
28 — . . . . .	Un ouvrier . . . . .	— en traversant la voie . . . . .
28 — . . . . .	Un manœuvre . . . . .	Atteint par des wagons qu'il voulait décrocher . . . . .
30 — . . . . .	Un garde-barrière . . . .	Atteint par la locomotive d'un train . . . . .
9 avril . . . . .	Un ouvrier supplémen- taire.	Atteint par des wagons qu'il voulait décrocher . . . . .
12 — . . . . .	Un garde-barrière . . . .	Tombé en syncope sur la voie . . . . .
14 — . . . . .	Un ouvrier . . . . .	Tombé en attachant les voitures et atteint par un wagon . . . . .
14 — . . . . .	— . . . . .	Pris entre deux buttoirs . . . . .
15 — . . . . .	— . . . . .	Écrasé en voulant traverser la voie . . . . .
17 — . . . . .	Un garde-barrière . . . .	Écrasé en traversant la voie . . . . .
24 — . . . . .	Un ouvrier temporaire . .	Tombé en attachant les voitures et atteint par un wagon . . . . .

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Jambe coupée. . . . .	Mouseron . . . . .	Mort des suites de sa blessure.
Poitrine écrasée. . . . .	Gand (Entrepôt).	
Blessures graves au bras droit et à la jambe gauche.	Contich.	
Mort . . . . .	Andrimont.	
Contusion au talon gauche . . . . .	La Louvière.	
Mort . . . . .	Roux.	
Blessures graves. . . . .	Près d'Anvers.	
<b>agents de l'administration.</b>		
Mort . . . . .	Warchin.	
Blessures sans gravité . . . . .	Pont-à-Celles.	
Blessure grave à la main droite . . . . .	La Pinte.	
Mort . . . . .	Hal.	
— . . . . .	Angleur.	
Blessure à la tête . . . . .	Brugelette.	
Mort . . . . .	Ruysbroeck.	
— . . . . .	Leuze.	
Contusion légère à la jambe . . . . .	Termonde.	
Pied droit coupé . . . . .	Jemmapes. . . . .	Amputation nécessaire.
Blessure mortelle . . . . .	Liège.	
Blessure assez grave . . . . .	Ans.	
Jambe broyée. . . . .	Louvain.	
Mort . . . . .	Anvers.	
— . . . . .	Louvain.	
Fracture à la jambe droite . . . . .	La Louvière.	
Jambes fracturées . . . . .	Gand.	
Mort . . . . .	Malines.	
— . . . . .	Mons.	
Pied broyé . . . . .	Liège.	
Mort . . . . .	Malines.	
Jambes cassées . . . . .	Verviers.	
Bras écrasé. . . . .	Astenc.	
Fracture du bras . . . . .	Verviers.	
Mort . . . . .	Gand.	
— . . . . .	Havannes.	
— . . . . .	Boussu.	
Bas de la jambe broyée. . . . .	Charleroy . . . . .	Subi l'amputation.

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
24 avril . . .	Un garde-barrière . . .	Atteint en traversant la voie lors du passage d'un train . . . . .
30 — . . .	— . . .	Atteint par la locomotive d'un train . . . . .
8 mai . . .	Un facteur . . . . .	Tué en voulant sauter sur un train en marche . . . . .
11 — . . .	Un garde-convoi . . . . .	Tombé d'un train . . . . .
13 — . . .	Un fr <sup>ns</sup> de garde-route . . . . .	Renversé par la locomotive d'un train . . . . .
19 — . . .	Un chargeur . . . . .	Pris entre les buttoirs de deux wagons entre lesquels il voulait traverser . . . . .
4 juin . . .	Un garde nuit . . . . .	Atteint par un train en traversant la voie . . . . .
8 — . . .	— . . . . .	En sortant d'une loge de garde, fut atteint par un train . . . . .
14 — . . .	Un manoeuvre . . . . .	Blessé en tournant la locomotive d'un train . . . . .
19 — . . .	Un ouvrier . . . . .	Renversé sous une locomotive qui vint tamponner un wagon sur lequel il se trouvait . . . . .
19 — . . .	Un agrée . . . . .	Tué par la locomotive d'un train . . . . .
26 — . . .	Un garde-barrière . . . . .	Atteint par la locomotive d'un train en traversant la voie . . . . .
26 au 27 juin.	Un veilleur . . . . .	Pris de faiblesse et atteint par un train . . . . .
1 juillet . . .	Un piocheur . . . . .	Renversé par un train pendant qu'il visitait la voie . . . . .
6 — . . .	Un ouvrier . . . . .	Pris entre deux buttoirs en classant des wagons . . . . .
7 — . . .	Un chef-ouvrier . . . . .	Blessé en sautant d'un wagon en marche . . . . .
9 — . . .	Un garde-convoi . . . . .	Tombé d'un train . . . . .
10 — . . .	— . . . . .	— . . . . .
17 — . . .	Un ouvrier . . . . .	Occupé à bâcher un wagon, fut pris entre deux buttoirs . . . . .
8 août . . .	— . . . . .	Pris entre les buttoirs de deux wagons qu'il manoeuvrait . . . . .
8 — . . .	Un guide des plans . . . . .	Pris entre deux wagons en marche qu'il voulait accrocher . . . . .
13 — . . .	Un garde-convoi . . . . .	Pris entre les buttoirs en voulant passer entre les voitures d'un train . . . . .
13 — . . .	Un garde-barrière . . . . .	Blessé par un train . . . . .
21 — . . .	Un fr <sup>ns</sup> de chef de station . . . . .	Eut la jambe prise sous une roue en voulant monter sur un train en marche . . . . .
24 — . . .	Un garde-route . . . . .	Atteint par la locomotive d'un train . . . . .
30 — . . .	Un garde-convoi . . . . .	Tombé d'un train . . . . .
31 — . . .	Un chargeur provisoire . . . . .	Pris entre deux buttoirs de wagons qu'il arimait . . . . .
1 septembre . . .	— . . . . .	Blessé en se retirant de dessous des wagons qu'il avait accrochés . . . . .
5 — . . .	Un garde-convoi . . . . .	Tombé d'un train . . . . .
4 — . . .	Un garde-barrière . . . . .	Atteint en traversant la voie au moment du passage d'un train . . . . .
5 — . . .	— . . . . .	Atteint par la locomotive d'un train . . . . .
8 — . . .	Un garde-excentrique . . . . .	Renversé par un train . . . . .
6 — . . .	Un ouvrier . . . . .	Atteint en traversant la voie au passage d'un train . . . . .
10 — . . .	Un chauffeur à l'essai . . . . .	Tombé entre deux locomotives qu'il voulait décrocher et atteint par l'une d'elles . . . . .
13 — . . .	Un garde-frein . . . . .	Tombé d'un train . . . . .
15 — . . .	Un employé . . . . .	Atteint par un train en suivant la banquette extérieure de la voie . . . . .
17 — . . .	Un garde-frein . . . . .	Tombé d'un train . . . . .
20 — . . .	Un ouvrier . . . . .	Assis trop près de la voie, fut atteint par un train . . . . .

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Côtes enfoncées . . . . .	Près de Malines.	
Pied gauche coupé . . . . .	Verviers.	
Mort . . . . .	Charleroi.	
Blessure grave . . . . .	Chénée . . . . .	Amputation devenue nécessaire.
Pied gauche coupé et blessure à la tête . . . . .	Châtelineau.	
Mort . . . . .	Anvers.	
— . . . . .	Esemael.	
Blessures à la tête . . . . .	La Louvière.	
Jambe droite et deux doigts du pied gauche coupés.	Mouscron . . . . .	Mort en suite des blessures reçues.
Blessures graves. — Talon droit broyé . . . . .	Namur.	
Mort . . . . .	Pepinster.	
Blessures mortelles . . . . .	Tobize.	
Jambe écrasée. . . . .	Anvers . . . . .	Mort à l'hôpital.
Pied droit écrasé et amputé. . . . .	La Louvière.	
Blessure au côté. . . . .	Thulin.	
Jambe gauche fracturée . . . . .	Mons.	
Sans blessure . . . . .	Lede.	
Blessures peu graves à la main et au front . . . . .	Malines.	
Blessure peu grave . . . . .	Bruxelles (Midi).	
Fracture à l'épaule droite. . . . .	Anvers.	
Blessures au bas-ventre . . . . .	Haut-Pré . . . . .	Mort.
Blessures à la jambe droite et au bas-ventre. . . . .	Malines . . . . .	Mort des suites de l'accident.
Blessure peu grave. . . . .	Hal.	
Jambe broyée. . . . .	Wavre-Ste-Catherine . . . . .	Mort des suites de l'accident.
Blessures très-graves . . . . .	Châtelineau.	
Déchirure au talon . . . . .	Alost.	
Blessures graves. . . . .	Châtelineau . . . . .	Mort des suites de l'accident.
Blessure au pied. . . . .	Waremmé.	
Entorse au pied gauche. . . . .	Jette.	
Deux jambes coupées . . . . .	Bodeghem-St-Martin . . . . .	Mort.
Morte . . . . .	Denderleeuw.	
Contusion au pied droit . . . . .	Gand.	
Mort . . . . .	Malines.	
Pieds broyés . . . . .	Liège.	
Blessure peu grave. . . . .	Vilvorde.	
Blessures graves . . . . .	Près de Mons . . . . .	Mort.
Contusion à l'œil droit . . . . .	Tamines.	
Pied coupé . . . . .	Près de Bruxelles.	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
21 septembre.	Un ouvrier . . . . .	Atteint en traversant la voie pour accrocher un wagon . . . . .
23 — . .	— . . . . .	Atteint par la locomotive d'un train . . . . .
1 octobre . .	Un garde-barrière . . . . .	Tué par un train en voulant traverser la voie . . . . .
2 — . . .	Un piocheur . . . . .	Atteint par un train . . . . .
2 — . . .	Un garde-frein . . . . .	Blessé en accrochant des wagons . . . . .
4 — . . .	Un manoeuvre . . . . .	Atteint par un éclat de bois, lors d'une collision entre deux wagons . . . . .
6 — . . .	Un ouvrier supplémen- taire . . . . .	Atteint par une locomotive . . . . .
11 — . . .	Un garde-barrière . . . . .	Atteint en traversant la voie . . . . .
11 — . . .	Un garde-route . . . . .	Atteint par un train en traversant la voie . . . . .
12 — . . .	Un ouvrier . . . . .	En travaillant à la voie, fut atteint par un train . . . . .
18 — . . .	— . . . . .	Atteint par le buttoir d'un wagon qu'il tournait à la plate-forme . . . . .
20 — . . .	— . . . . .	Écrasé par la chute d'une porte . . . . .
22 — . . .	Un chef piocheur . . . . .	Blessé en voulant attacher un wagon à une locomotive . . . . .
24 — . . .	Un ouvrier chargeur . . . . .	Se trouvant sur un marche-pied de wagon, fut jeté sous les roues . . . . .
24 — . . .	Un garde-frein . . . . .	Blessé par la plaque d'annonce d'une station . . . . .
24 — . . .	Un accrocheur . . . . .	Atteint par un train . . . . .
26 — . . .	Un garde-barrière . . . . .	— . . . . .
2 novembre .	Un ouvrier . . . . .	Atteint par une locomotive en se garant d'un train . . . . .
9 — . . .	— . . . . .	Tête écrasée par un wagon . . . . .
13 — . . .	Un chargeur . . . . .	Écrasé par un wagon et un tender qu'il voulait accrocher à la locomotive . . . . .
20 — . . .	Un ouvrier . . . . .	Atteint par un train en traversant la voie . . . . .
20 — . . .	Un chef d'accrocheur . . . . .	Tombé en voulant sauter d'un train en marche . . . . .
22 — . . .	Un ouvrier . . . . .	Atteint par un train en traversant la voie . . . . .
25 — . . .	Un ouvrier chargeur . . . . .	Tête prise entre deux buttoirs de wagons qu'il accrochait . . . . .
28/29 — . .	Un garde-convoi . . . . .	Eut la main prise entre la roue d'un wagon et une cale . . . . .
5 décembre .	Un chef manoeuvre . . . . .	Atteint par la locomotive d'un train . . . . .
8 — . . .	Un manoeuvre . . . . .	Pris entre deux buttoirs en voulant accrocher des wagons . . . . .
9 — . . .	Un garde des plans . . . . .	Renversé par un train . . . . .
12 — . . .	Un ouvrier supplémen- taire . . . . .	Atteint par un train en sautant d'un autre convoi . . . . .
23 — . . .	Un garde-barrière . . . . .	Atteint par un train en traversant la voie . . . . .
23 — . . .	Un chef d'atelier . . . . .	Pris entre les planches de deux wagons qu'il voulait accrocher . . . . .
26 — . . .	Un manoeuvre . . . . .	Renversé par un train . . . . .
27 — . . .	Un garde-frein . . . . .	Tombé d'un train . . . . .
27 — . . .	Un ouvrier supplémen- taire . . . . .	Pris entre les buttoirs pendant les manoeuvres . . . . .
29 — . . .	Un ouvrier chargeur . . . . .	— . . . . . en voulant accrocher des wagons . . . . .

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
Fracture au bras . . . . .	Coucelles.	
Blessures au pied . . . . .	Bruxelles (rue Rogier).	
— . . . . .	Buysingen.	
Blessure grave à la tête . . . . .	Denderleeuw. . . . .	Mort des suites de l'accident.
Jambes fracturées . . . . .	Hal.	
Blessure peu grave. . . . .	Gand.	
Blessure grave aux jambes . . . . .	Anvers . . . . .	Amputation de la jambe droite.
Mort . . . . .	Wilsele.	
Blessures graves aux jambes . . . . .	Louvain. . . . .	Mort.
Mort . . . . .	Tournay.	
Contusions à la poitrine et à la main gauche. . . . .	Anvers.	
Mort . . . . .	—	
Blessure au pied droit . . . . .	Malines.	
Contusions graves . . . . .	Liège.	
Blessure à la tête . . . . .	Manège.	
Jambe broyée. . . . .	Ans.	
Blessures à la tête et à l'épaule . . . . .	Fexhe.	
Mort . . . . .	Charleroi.	
— . . . . .	Namur.	
— . . . . .	Ostende.	
Deux jambes coupées. . . . .	Près de Brame. . . . .	Mort.
Pied gauche écrasé . . . . .	Verviers . . . . .	Amputation nécessaire.
Mort . . . . .	Près de Tournai.	
Pied gauche écrasé . . . . .	Denderleeuw. . . . .	Mort.
Main mutilée . . . . .	Brugelle. . . . .	Amputation de deux doigts.
Cuisse droite et pied gauche broyés . . . . .	Verviers. . . . .	Mort des suites de ses blessures.
Mort . . . . .	Courtrai.	
Jambes broyées. . . . .	Liège. . . . .	Mort des suites de sa blessure.
Mort . . . . .	Hailebeke.	
— . . . . .	Tirlemont.	
— . . . . .	Verviers.	
Bras cassé . . . . .	Gand.	
Bout du pied mutilé. . . . .	Gosselies . . . . .	Mort des suites de sa blessure.
Contusion à l'aîne droite . . . . .	Bruxelles (Midi).	
Fracture des côtes. . . . .	Gand.	

306



**CHAPITRE CINQUIÈME.****PRINCIPALES DÉPENSES DE 1865. — DÉVELOPPEMENTS.**

I. Rails et fers de la voie . . . . .	84
II. Billes . . . . .	86
III. Combustibles . . . . .	87
IV. Huiles et graisses. . . . .	88
V. Consommations diverses . . . . .	89

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

I. Services mixtes . . . . .	91
II. Transit et services internationaux. . . . .	92

**CHAPITRE SEPTIÈME.**

Accidents et police . . . . .	96
-------------------------------	----

**CHAPITRE HUITIÈME.**

Télégraphes . . . . .	98
CONCLUSION . . . . .	104

**ANNEXES.**

I <sup>A</sup> et I <sup>B</sup> . Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires . . . . .	109 et 112
II. — des billes . . . . .	114
III. Dépenses de premier établissement, à la date du 31 décembre 1865. . . . .	116
IV. Compte de capital et d'amortissement de la ligne de Mons à Manage. . . . .	121
V. Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration payés sur le budget de 1865. . . . .	124
VI. Transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1865 . . . . .	126
VII. État récapitulatif, par mois, du mouvement des transports de voyageurs et bagages . . . . .	128
VIII. État récapitulatif, par mois, de la recette des transports de voyageurs et bagages . . . . .	130
IX. État récapitulatif, par station, du mouvement des transports de voyageurs et bagages . . . . .	132
X. État récapitulatif, par station, de la recette des transports de voyageurs et bagages . . . . .	144
XI. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux. . . . .	154
XII. État récapitulatif, par mois, des recettes pour transport de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . . .	156
XIII. État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . . .	159
XIV. État récapitulatif, par station, des recettes pour transport de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . . .	170
XV. Situation, par mois, du matériel <i>locomotives</i> , pendant l'année 1865. . . . .	185
XVI. — <i>voitures</i> , pendant l'année 1865. . . . .	188

<b>XVII.</b>	Parcours kilométrique des trains, pendant l'année 1865 . . . . .	190
<b>XVIII.</b>	Parcours kilométrique du matériel des transports, pendant l'année 1865. . . . .	192
<b>XIX.</b>	État récapitulatif, par nature, des marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État et les sociétés mixtes et internationales, en 1865. . . . .	194
<b>XX.</b>	Charbons et coke expédiés vers la France. . . . .	248
<b>XXI.</b>	État détaillé des recettes figurant dans les comptes comme <i>produits extraordinaires</i> . . . . .	250
<b>XXII.</b>	Statistique de l'emploi des rails en 1865 . . . . .	262
<b>XXIII.</b>	Situation des voies et indication des renouvellements de rails, au 1 <sup>er</sup> janvier 1866. . . . .	263
<b>XXIV.</b>	Statistique de l'emploi des billes en 1865. . . . .	268
<b>XXV.</b>	Billes mises hors de service en 1865. . . . .	269
<b>XXVI.</b>	Compte de l'emploi du combustible et des corps gras, en 1865. — Situation générale . . . . .	272
<b>XXVII.</b>	Compte de l'emploi du combustible et des corps gras, en 1865. — Subdivision de la consommation par nature d'emploi. . . . .	274
<b>XXVIII.</b>	Dépenses faites, en 1865, pour le chauffage, l'éclairage, etc., des stations et des services qui en dépendent. . . . .	278
<b>XXIX.</b>	Importance des services internationaux et du transit. . . . .	282
<b>XXX.</b>	Résultats comparés du service intérieur, d'une part, et des services internationaux réunis au transit, d'autre part. . . . .	296
<b>XXXI.</b>	Accidents arrivés au chemin de fer, en 1865. . . . .	297